



***SHORTAGE CONTAINER PADA PELAKU USAHA EKSPOR SELAMA
PANDEMI COVID-19
DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG***



SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh :

**ADYATMA EILEEN RASYID
NIT: 551811316707 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2022
HALAMAN PERSETUJUAN**

HALAMAN PERSETUJUAN

**SHORTAGE CONTAINER PADA PELAKU USAHA
EKSPOR SELAMA PANDEMI COVID-19
DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG**

Disusun Oleh :

ADYATMA EILEEN RASYID

NIT. 551811316707 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

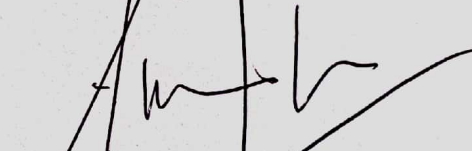
Semarang, 4 Juli 2022

Dosen Pembimbing I
Materi



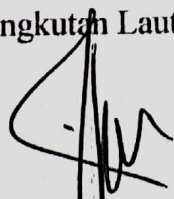
Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



Dr. ANDI PRASETIAWAN, S.ST., M.M
Penata Muda Tingkat I (III/b)
NIP. 19810103 201507 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “*SHORTAGE CONTAINER PADA PELAKU USAHA EKSPOR SELAMA PANDEMI COVID-19 DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG*” karya,

Nama : ADYATMA EILEEN RASYID

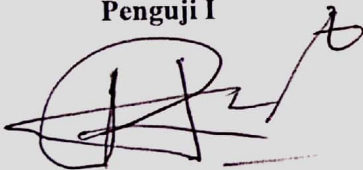
NIT : 551811316707 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
(TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari *Jumat*, tanggal *12 - 08* 2022.

Semarang, *12 Agustus* 2022

Penguji I



RETNO HARIYANTI, S.Pd., M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19741018 199803 2 001

Penguji II



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

Penguji III



ANDI WAHYU HERMANTO, M.T
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19791212 200012 1 001

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : ADYATMA EILEEN RASYID

NIT : 551811316707 K

Program Studi : TALK (Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan)

Skripsi dengan judul “*SHORTAGE CONTAINER PADA PELAKU USAHA EKSPOR SELAMA PANDEMI COVID-19 DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG*”

Dengan ini saya sebagai penulis menyatakan bahwa yang tersurat dalam skripsi ini riil hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, tidak mengandung unsur plagiarisme dari karya tulis orang lain atau tidak mengutip dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku. Pendapat atau temuan dari ahli atau orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasar pada kode etik ilmiah. Atas pernyataan yang saya buat ini, saya siap bertanggung jawab atas resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, *12 Agustus* 2022
Yang membuat pernyataan,



SEPULUH RIBU RUPIAH
10
METERAI
TEMPEL
PBBF3AUX901031902

ADYATMA EILEEN RASYID
NIT. 551811316707

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. “Jika kamu ingin hidup yang sulit kamu harus membuat pilihan yang mudah tapi jika kamu ingin hidup yang mudah maka kamu harus membuat pilihan yang sulit”.
2. “Hilangkanlah rasa takut akan kegagalan karena kegagalan adalah bagian dari proses, orang yang tidak pernah gagal tidak pernah mencoba. Kamu harus gagal untuk melakukannya dengan benar. Kamu tidak belajar apapun dari kemenangan. Kamu hanya belajar dari kegagalanmu”.
3. “Pengetahuan tanpa tindakan adalah sia-sia, dan tindakan tanpa pengetahuan adalah kegilaan”.

Persembahan:

1. Orang tua saya, bapak Muryadi dan ibu Nurjanna Pakpahan atas dukungan dan doa yang telah diberikan
2. Dr. Nur Rohmah, M.M dan Dr. Andi Prasetiawan, M.M selaku dosen pembimbing saya yang telah membantu dalam penyusunan skripsi.
3. Almamater yang saya cintai dan saya banggakan PIP Semarang.
4. Alm. Zidan Muhammad Faza teman baikku yang tak terlupakan

KATA PENGANTAR

Innal hamdalillah, nahmaduhu wanasta'inuhuu wanastaghfiruhu, wa na'udzubillahi min syuruuri anfusinaa wa min sayyiati a'maalinaa, may-yahdihil laahu falaa mudhillalah, wa-may yudhlil falaa haadiyahalah. Asyhadu an-laa ilaa-ha illallaah, wa-asyhadu anna muhammadan 'abduhu wa rasuluh, laa nabiyya ba'da.

Puji syukur bagi Allah SWT atas nikmat sehat, rahmat, serta hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana terapan pelayaran dengan skripsi yang berjudul “*Shortage Container Pada Pelaku Usaha Ekspor Selama Pandemi Covid-19 di Terminal Petikemas Semarang*”.

Penulis dengan senang hati menerima kritik dan saran dari pemirsa yang membaca karya tulis ini guna mengevaluasi diri agar menjadi lebih baik lagi kedepannya karena penulis sadar bahwa karya tulis ini masih banyak kekurangan dan belum bisa dibilang sempurna.

Sebagai bentuk rasa syukur yang didapatkan, penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya khususnya kepada orang tua yang selalu mendukung dengan do'a yang istiqomah, perhatian yang tidak terbatas, pikiran dan materi yang telah diberikan selama ini. Penulis juga mengucapkan terimakasih kepada pihak yang telah memotivasi, memberi arahan dan bimbingan sehingga penulis dapat menyelesaikan karya tulis ini dengan baik dan tepat waktu, yang terhormat kepada:

1. Capt. Wahidiana Nur, M.Sc., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M selaku Kepala Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan dan dosen pembimbing materi skripsi.
3. Dr. Andi Prasetiawan, S.ST., M.M selaku dosen pembimbing penulisan skripsi.
4. Seluruh dosen PIP Semarang pada umumnya dan khusus kepada seluruh dosen prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang telah mengajarkan ilmu dan pengetahuan kepada taruna.
5. Para Narasumber dan informan yang telah berbagi ilmu dan pengalamannya kepada penulis yang Insyaallah manfaat ini.
6. Last but not least, i wanna thank me, I wanna thank me for believing me, I wanna thank me for doing all this hard work, I wanna thank me for having no days off, I wanna thank me for, for never quitting, I wanna thank me for always being a giver and tryna give more than I receive, I wanna thank me tryna do more right than wrong, I wanna thank me for just being me at all times.

Semarang.....2022
Penulis

ADYATMA EILEEN RASYID
NIT. 551811316707 K

ABSTRAKSI

Rasyid, Adyatma Eileen, 2022, 551811316707, “*Shortage Container Pada Pelaku Usaha Ekspor Selama Pandemi Covid-19 di Terminal Petikemas Semarang*”, Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Nur Rohmah, S.ST., M.M., Pembimbing II: Dr. Andi Prasetiawan, S.E., M.M

Shortage container terjadi berawal karena penutupan pelabuhan di Amerika dan China kemudian terjadinya invasi Rusia dan Ukraina mengakibatkan invasi global eropa sehingga pada akhirnya terjadi konjungsi atau antrian kapal yang cukup panjang di pelabuhan-pelabuhan tujuan Cina maupun Amerika dan beberapa juga pelabuhan di Eropa. Akibat dari traffic yang menjadi *multi effect* menyebabkan kapal kontainer tidak bisa beroperasi selama dua minggu atau 14 hari dikarenakan terbatasnya tenaga kerja faktor dari pandemi yang mengharsukan *lockdown* di berbagai negara. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui penyebab dan dampak *shortage container* bagi pelaku usaha ekspor serta cara pelaku usaha ekspor menangani *shortage container* yang terjadi selama pandemi *Covid-19*.

Metode penelitian yang digunakan untuk melakukan penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, studi pustaka, dokumentasi, dan wawancara terhadap para narasumber sehingga didapatkan teknik keabsahan data secara triangulasi.

Terjadinya *shortage container* karena ketidakseimbangan ekspor dan impor dampaknya meningkatnya tarif kontainer atau *ocean freight* hal ini menjadikan banyak pelaku usaha baik eksportir maupun importir yang mengeluh. Upaya yang dilakukan untuk memenuhi permintaan pasar dengan tingginya harga biaya logistik ini memang terkait dengan *supply* dan *demand* dan *space* yang terbatas sehingga kami berusaha minta mendatangkan lagi kapasitas tambahan baik itu berupa kapal-kapalnya sendiri maupun juga petikemas tersendiri. Saran yang dapat diberikan yaitu Pemerintah agar dapat membantu para pelaku usaha dan juga memberikan kebijakan-kebijakan yang *friendly* terhadap eksportir dan importir dan juga para pengusaha pelayaran dan logistik sehingga mungkin bisa mengalihkan kedepan pendapatan negara dari sumber-sumber lain karena nanti kalau ekspor dari Indonesia juga semakin tinggi pasti pendapatan negara dari pajak pasti akan meningkat tajam juga

Kata Kunci: *Shortage container*, *Covid-19*, ekspor

ABSTRACT

Rasyid, Adyatma Eileen, 2022, 551811316707, “ *Shortage Container for Export Businesses During the Covid-19 Pandemic at the Semarang Container Terminal*”, Thesis. Diploma IV program, Port and Shipping Mangement, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Lecturer I: Dr. Nur Rohmah, S.ST., M.M., Lecturer II: Dr. Andi Prasetiawan, S.E., M.M

Shortage containers started because of the closure of ports in America and China, then the invasion of Russia and Ukraine resulted in a global invasion of Europe so that in the end there was a conjunction or a long queue of ships at the ports of destination of China and America and several ports in Europe. As a result of the multi-effect traffic causing container ships to be unable to operate for two weeks or 14 days due to the limited workforce, factors from the pandemic that have required lockdowns in various countries. The purpose of this study is to find out the causes and impacts of shortage containers for export businesses and how export businesses deal with shortage containers that occurred during the Covid-19 pandemic.

The research method used to conduct this research is descriptive qualitative method. Sources of research data obtained from primary data and secondary data. The technique of collecting data is through observation, literature study, documentation, and interviews with the sources so that the data validity technique is obtained by triangulation.

The occurrence of a shortage of containers due to the imbalance between exports and imports as a result of the increase in container or ocean freight tariffs has made many business actors, both exporters and importers, complain. Efforts made to meet market demand with the high price of logistics costs are indeed related to supply and demand and limited space, so we are trying to ask to bring in additional capacity, both in the form of our own ships and also our own containers. Suggestions that can be given are that the government can help business actors and also provide friendly policies to exporters and importers as well as shipping and logistics entrepreneurs so that they may be able to divert future state revenues from other sources because later exports from Indonesia will also the higher the state income from taxes will definitely increase sharply too.

Keywords: *Shortage container, Covid-19, export*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	10
C. Rumusan Masalah.....	11
D. Tujuan Penelitian	11
E. Manfaat Penenelitian.....	12
BAB II KAJIAN TEORI.....	14
A. Deskripsi Teori.....	14
B. Kerangka Penelitian	34
BAB III METODE PENELITIAN.....	35
A. Metode Penelitian.....	35
B. Tempat Penelitian.....	37
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	37
D. Teknik Pengumpulan Data.....	39
E. Instrumen Penelitian.....	42
F. Teknik Analisis Data.....	44
G. Pengujian Keabsahan Data.....	45

BAB IV HASIL PENELITIAN	50
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	50
B. Deskripsi Data.....	52
C. Temuan.....	77
D. Hasil penelitian.....	78
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	96
A. Simpulan	96
B. Keterbatasan Penelitian.....	97
C. Saran.....	98
DAFTAR PUSTAKA	99
LAMPIRAN.....	100
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	113



DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Orisinalitas penelitian dengan penelitian sebelumnya	50
Tabel 4. 2 Identitas Jabatan	53
Tabel 4. 3 Struktur Organisasi	53
Tabel 4. 4 Tugas dan Tanggung Jawab	54
Tabel 4. 5 Tugas dan Tanggung Jawab Umum	58
Tabel 4. 6 Wewenang	59
Tabel 4. 7 Koordinasi Internal	60
Tabel 4. 8 Relasi Eksternal	60
Tabel 4. 9 Dimensi	60
Tabel 4. 10 Persyaratan Jabatan	61
Tabel 4. 11 Identitas Jabatan	61
Tabel 4. 12 Posisi dalam Struktur Organisasi	62
Tabel 4. 13 Fungsi Jabatan	62
Tabel 4. 14 Tugas Utama	62
Tabel 4. 15 Tugas dan Tanggung Jawab Umum	65
Tabel 4. 16 Wewenang	67
Tabel 4. 17 Koordinasi Internal	67
Tabel 4. 18 Dimensi	68
Tabel 4. 19 Persyaratan Jabatan	68
Tabel 4. 20 Faktor pendukung	80
Tabel 4. 21 Faktor internal dan eksternal	81

Tabel 4. 22 Tabel IFAS	84
Tabel 4. 23 Tabel IFAS	86
Tabel 4. 24 Tabel EFAS	87



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Neraca Perdagangan Indonesia Desember 2020-2021.....	4
Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian	34
Gambar 3. 1 Triangulasi dengan teknik pengumpulan data.....	46
Gambar 4. 1 Tahap Pelaksanaan Ekspor.....	69
Gambar 4. 2 Skala Matriks SWOT	89



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 DOCUMENT TERMINAL DEPARTURE REPORT	100
Lampiran 2 BILL OF LADING	103
Lampiran 3 SUSUNAN URAIAN TUGAS JABATAN TPKS	104
Lampiran 4 DOKUMENTASI PENGAMBILAN DATA.....	107
Lampiran 5 WAWANCARA.....	109



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia menjadikan negara kita memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Poros maritim dunia adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional (Peraturan Presiden Nomor 34 Tahun 2022). Indonesia sebagai Negara maritim dengan letak strategis yakni di daerah equator antara benua Asia dan Australia, antara dua samudera Pasifik dan samudera Hindia, serta Negara-negara Asia Tenggara. Secara geografis Indonesia memiliki keuntungan tersendiri dibanding negara-negara lain yaitu salah satunya terletak di jalur perdagangan internasional yang menjadi silang lalu lintas perdagangan dan pelayaran di dunia karena negara kita diapit oleh dua benua dan dua samudera.

Indonesia sebagai negara maritim dan dalam kata lain dapat diartikan sebagai bangsa bahari, sektor maritim menjadi pilar dan poros dalam pembangunan dan kemajuan nasional. Oleh karena itu kita membutuhkan distribusi logistik dan mendukung ekspor impor yang luas dan baik dengan menggunakan jasa angkutan laut, darat, dan udara sehingga dapat membantu mencapai tujuan ekonomi negara dengan menambah pemasukan negara.

Pengertian logistik merupakan suatu rangkaian dari suplai, manajemen produksi, transportasi, serta aktifitas pergudangan dalam menyediakan cara atau alat dengan biaya efektif, dalam rangka memenuhi kebutuhan pelanggan, dari segi internal ataupun eksternal. Manfaat dari logistik sendiri seperti *procurement* atau proses pengadaan barang. *manufacturing support* atau kegiatan produksi dan *physical distribution* atau distribusi. Logistik memiliki peran penting dalam kehidupan sehari-hari yakni sebagai sarana yang digunakan dalam kegiatan pengiriman atau penerimaan barang seperti belanja online, sebagai penyimpanan barang dan distribusi barang kepada konsumen dari sebuah pabrik atau tempat produksi.

Distribusi logistik merupakan kegiatan penunjang yang menjadi pilar pembangunan dalam perekonomian, salah satunya adalah ekspor dan impor. Perdagangan internasional merupakan perdagangan yang terjalin lebih dari 2 negara yang berbeda yang dapat dilakukan melalui berbagai kegiatan seperti ekspor dan impor, barter, lintas batas, perjanjian paket dan pengangkutan sesuai dengan perjanjian yang telah ditetapkan di kedua negara. Perdagangan internasional didorong oleh kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, perbedaan sumber daya alam di setiap negara, tingkat kemandirian ekonomi dunia, kebutuhan masing-masing negara dan kemampuan atau ketidakmampuan negara untuk memenuhi kebutuhannya sendiri. Kegiatan ekspor juga berperan penting dalam peningkatan cadangan devisa negara dan mengurangi tingkat pengangguran karena meningkatnya produktivitas dan

lapangan kerja di suatu negara. Selain untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, manfaat lain dari kegiatan ekspor adalah untuk memenuhi kebutuhan barang atau jasa yang tidak terdapat di suatu negara. Negara maju maupun negara berkembang akan saling membutuhkan satu sama lain baik dari segi produk maupun sumber daya alamnya.

Kegiatan ekspor pada umumnya dilakukan oleh negara yang memiliki potensi sumber daya alam yang melimpah sehingga kegiatan ekspor bertujuan untuk mendapatkan devisa negara agar dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi negaranya. Sedangkan kegiatan impor dilakukan oleh negara yang memerlukan barang untuk masyarakat yang tidak dimiliki di negaranya. Untuk membantu para pelaku usaha ekspor, khususnya di Indonesia telah menjadi anggota *World Trade Organization* (WTO) sejak tahun 1994 yang bertujuan untuk meningkatkan nilai ekonomi, menumbuhkan perekonomian negara dan meningkatkan kesejahteraan negara. Perdagangan internasional Indonesia terus berfluktuasi dan menurut data yang telah terverifikasi, neraca perdagangan Indonesia berada pada surplus sebesar USD 1.02 miliar pada Desember 2021. Nilai tersebut turun 71% dibandingkan sebelumnya yang mencapai USD 3.52 miliar pada bulan November 2021. Sementara jika dilihat pada bulan Desember 2020 yang sebesar USD 2.10 miliar, surplus neraca perdagangan Indonesia mengalami penurunan sebesar 51.42% . Surplus neraca perdagangan pada Desember 2021 terjadi karena nilai ekspor lebih tinggi dari impor. Nilai ekspor tercatat pada bulan lalu mencapai USD 22.37

miliar, sedangkan impor sebesar USD 21.35 miliar (Cindy Mutia Annur,2022). Neraca perdagangan Indonesia pada tahun 2020-2021 adalah sebagai berikut:



Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS)
Gambar 1. 1 Neraca Perdagangan Indonesia Desember 2020-2021

Neraca perdagangan Indonesia mengalami defisit dan penurunan penerimaan di berbagai industri serta penurunan penerimaan dari sektor pajak. Kementerian Keuangan (Kemenkeu) menyampaikan penerimaan negara pada tahun 2020 mengalami kontraksi sangat dalam sementara jumlah belanja meningkat sangat tinggi saat pandemi *Covid-19* melanda Indonesia. Realisasi pendapatan negara pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) tahun 2020 sebesar Rp.1.647.7 triliun atau 96,9% dari anggaran pendapatan pada APBN TA 2020 (Sri Mulyani, 2021). Bank dunia (*World Bank*, 2020) menyebutkan peringkat Indonesia turun menjadi negara berpenghasilan menengah kebawah. Pada dasarnya Indonesia dikategorikan sebagai negara berpendapatan menengah dan sempat naik ke kelas *Upper*

Middle Income di Tahun 2019, namun posisi Indonesia turun karena *Gross National Income* (GNI) Indonesia hanya sebesar USD 3.979 per kapita. Oleh karena itu *World Trade Organization* (WTO) perlu berkoordinasi dengan baik dengan negara-negara anggotanya dan mencari solusi yang akan membantu setiap negara mengatasi permasalahan perdagangan internasional selama pandemi, seperti pengurangan tarif perdagangan internasional, memaksimalkan penggunaan teknologi digital dan pajak.

Dalam proses pengiriman barang mulai dari *seller* hingga barang diterima oleh *buyer*, ada banyak pihak yang terlibat dalam proses pengiriman barang. Pihak yang terlibat dalam proses pengiriman barang ekspor antara lain eksportir, perusahaan jasa pengiriman barang, Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), kepabeanan, importir di negara-negara tujuan, instansi terkait dan pihak-pihak lain yang berkaitan dengan ekspor-impor baik di negara asal maupun negara tujuan. Seluruh pihak tersebut merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam mekanisme ekspor-impor. Untuk membantu kelancaran dalam kegiatan ekspor, pelaku usaha ekspor dibantu oleh *freight forwarder* yakni suatu badan usaha yang bertujuan untuk memberikan pelayanan jasa atau pengurusan atas seluruh kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman, pengangkutan, dan penerimaan barang dengan menggunakan multimoda transportasi, baik melalui darat, laut, dan udara.

EMKL adalah perusahaan jasa yang bergerak di bidang penyediaan barang berupa kapal antar pulau atau antar negara. EMKL adalah moda utama

transportasi barang antar berbagai wilayah di Indonesia (Profil PT. EMKL Wahyu Mandiri, 2003). Layanan penerusan mencakup beberapa pihak yaitu pengirim barang, perusahaan angkutan, perusahaan jasa EMKL, dan penerima/pemilik barang. Keberadaan layanan EMKL sangat bermanfaat dalam pendistribusian barang di dalam dan luar negeri. *Factory provider* sangat membutuhkan jasa EMKL untuk menentukan rute transportasi laut yang mudah, murah dan tersedia di seluruh wilayah. Di dunia sekarang ini, arus barang dan jasa pertumbuhannya terbilang cepat. Untuk memudahkan kelancaran dalam berbisnis, wirausahawan wajib memiliki pengetahuan yang luas mengenai prosedur ekspor-impor, baik dari sisi regulasi yang terus diperbarui khususnya yang berkaitan dengan perdagangan internasional, bea cukai, transportasi dan perbankan terkait untuk menghindari timbulnya kendala di lapangan.

Saat ini peran angkutan laut sangat penting di wilayah kepulauan seperti negara Indonesia. Angkutan laut memiliki kelebihan dibandingkan dengan moda transportasi lainnya karena angkutan laut menggunakan kapal sangat efisien. Sebagai sarana pengangkutan barang antar pulau dan negara, kapal adalah satu-satunya sarana yang paling sesuai karena transportasi laut dengan menggunakan kapal mempunyai daya angkut yang jauh lebih besar, dan hampir seluruh barang ekspor maupun impor dan muatan lain dalam jumlah yang besar dapat diangkut dengan menggunakan kapal laut, meskipun dapat dilakukan pengangkutan dengan moda transportasi darat dan udara. Dalam

bidang transportasi laut khususnya pengangkutan barang dan jasa telah banyak terjadi peningkatan, khususnya dalam sistem pengangkutan muatan yakni dengan menggunakan petikemas (*container*).

Dengan menggunakan kontainer, proses pemuatan tidak terlalu rumit karena barang tidak perlu di pindahkan melainkan dapat diangkut langsung dengan kontainer. Di era modern saat ini pengoperasian dan pengangkutan menggunakan kontainer dilengkapi dengan perangkat komputer dan teknologi canggih lainnya. Berkat adanya teknologi internet, pengusaha dapat melakukan riset pasar sebelum mengimpor produk tertentu lalu melakukan impor menggunakan *container* yang umumnya menggunakan ukuran 40 *feet*. Manfaat lain dari impor yakni berkurangnya biaya produksi, mendapatkan barang yang tidak bisa dihasilkan didalam negeri dan dapat mengendalikan inflasi karena barang impor lebih murah. Banyak pelaku bisnis lain yang saat ini memanfaatkan kegiatan impor menggunakan media kontainer untuk mengirimkan barang yang berkualitas dengan harga terjangkau sehingga alih-alih berinvestasi dalam barang dan tenaga yang mahal, pelaku usaha memilih untuk mengimpor barang dan mengurangi biaya yang dikeluarkan. Dalam kasus yang terjadi, pelaku usaha melakukan pemesanan dalam jumlah besar untuk mendapatkan harga yang lebih murah sehingga mengurangi biaya pengeluaran. Hal ini terbukti sangat efektif dalam bisnis dan membuat selisih untung yang lumayan besar apabila melakukan pengiriman menggunakan kontainer.

Seluruh negara di dunia saat ini sedang menghadapi pandemi Virus *Covid-19* yang terus menyebar. Virus ini ditetapkan oleh WHO sejak 30 Januari 2021 sebagai sebuah epidemi yang menjadi perhatian internasional (Guo, et al., 2020), bahkan telah menyebar hingga gelombang kedua di tahun 2021 (Iftimie, et al., 2021). Pandemi ini memiliki dampak besar di dalam berbagai sektor di dunia, salah satunya di sektor perekonomian negara. Hal ini juga menjadi pemicu kondisi ekonomi nasional yang mengharuskan masyarakat melakukan *social distancing* dengan adanya Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) dan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) dengan tujuan penyebaran virus *corona* atau *Covid-19* semakin menurun bahkan berkurang. Berbagai negara di dunia banyak yang memberlakukan *lockdown* sehingga berpengaruh pada kegiatan ekspor dan impor. *Lockdown* diberlakukan untuk mengurangi kontak yang terjadi antar masyarakat dengan pihak luar sehingga bisa mengurangi jumlah orang yang tertular *Covid-19* (Oraby, et al., 2021). Pemberlakuan *lockdown* mempengaruhi kehidupan masyarakat seperti meningkatnya jumlah pengangguran, isolasi sosial, dan kurangnya kebebasan beraktivitas (Brodeur, Clark, Flechee, & Powdthavee, 2020) sehingga mempengaruhi ekonomi secara global (Onyeaka, Anumudu, Al-Sharif, Egelle-Godswill, & Mbaegbu, 2021) termasuk ekspor dan impor yang sangat penting untuk memenuhi kebutuhan dalam dan luar negeri (Sultanuzzaman, Fan, Mohamued, Hossain, & Islam, 2019).

Pandemi *Covid-19* berdampak besar terhadap perdagangan internasional di Indonesia dan perekonomian dunia. Pandemi telah menyebabkan banyak perubahan pola perdagangan global, seperti adanya sistem *lockdown* yang diterapkan di banyak negara, yang kemudian berdampak pada waktu dan biaya yang dibutuhkan untuk pendistribusian muatan. Penerapan protokol kesehatan menyebabkan peningkatan logistik, biaya transportasi, larangan ekspor dan impor barang tertentu, seperti makanan dan kesehatan, distorsi penawaran dan permintaan, serta perubahan di jantung rantai pasokan global dari beberapa negara seperti Cina, Jerman, dan Amerika Serikat. China merupakan mitra dagang terbesar dalam membangun hubungan perdagangan internasional dengan Indonesia. Indonesia melakukan impor barang dari China sebesar 26% dan mengekspor barang ke China sebesar 16,7%. Akibat timbulnya pandemi, terdapat hambatan perdagangan internasional antara Indonesia dengan China, terutama pada produk yang diimpor dari China seperti berbagai makanan, bawang putih yang hampir 100% diimpor langsung dari China, dan gula. Akibat dari hambatan impor tersebut, harga bawang putih dan gula di Indonesia menjadi naik karena adanya kelangkaan barang akibat ketidakstabilan dan ketidakseimbangan pasokan (Binus, 2021).

Dampak lain dari pandemi adalah kelangkaan logistik dan kontainer atau kurangnya peti kemas kosong yang dihadapi pelaku usaha ekspor dikarenakan menghambat ekspor, salah satunya di Semarang. Hal ini menjadi

krisis global dengan dampak yang lebih dahsyat dibandingkan periode-periode sebelumnya jika digabung dengan berbagai masalah yang timbul akibat pandemi *Covid-19*, seperti peningkatan ketidakseimbangan perdagangan global antara persediaan dan permintaan, penurunan tenaga kerja, dan pembatasan oleh negara atau praktik karantina regional. Tidak adanya peti kemas kosong di wilayah yang membutuhkan akan memperlambat kegiatan industri dan mengunci jaringan pasokan global, sehingga mengharuskan penggunaan metode alternatif yang tidak efisien. Meskipun kekurangan ini menyebabkan banyak gangguan dalam perdagangan global, solusi untuk masalah tersebut belum dipelajari secara rinci. Berdasarkan uraian tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Shortage Container pada Pelaku Usaha Ekspor Selama Pandemi *Covid-19* di Terminal Petikemas Semarang”**.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini dimaksudkan untuk membatasi studi kualitatif dan membatasi penelitian guna memilih mana data yang relevan dan mana yang tidak relevan (Moleong, 2010). Kelebihan lainnya adalah peneliti tidak kaget dengan banyaknya data yang diperoleh di lapangan. Penentuan fokus penelitian lebih menitikberatkan pada derajat inovasi informasi yang diperoleh dari situasi ekonomi dan sosial. (Sugiyono 2017; 207) pembatasan dalam penelitian kualitatif lebih didasarkan pada tingkat kepentingan, urgensi dan reabilitas masalah yang akan dipecahkan. Penelitian ini difokuskan untuk mengetahui apa penyebab dari *shortage container* pada pelaku usaha ekspor

dan apa dampak yang diberikan kepada pelaku usaha ekspor akibat dari *shortage container*.

C. Rumusan Masalah

Dalam suatu perumusan ilmiah perumusan masalah atau problematika merupakan hal yang sangat penting, karena perumusan masalah akan mempermudah dalam melakukan penelitian dan dalam mencari jawaban yang lebih akurat. Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah dikemukakan, maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apakah yang menyebabkan terjadinya *shortage container* pada pelaku usaha ekspor selama pandemi *Covid-19* di Terminal Petikemas Semarang?
2. Apakah dampak dari *shortage container* pada pelaku usaha ekspor selama pandemi *Covid-19* di Terminal Petikemas Semarang ?
3. Bagaimanakah cara pelaku usaha ekspor dalam mengatasi *shortage container* selama pandemi *Covid-19* di Terminal Petikemas Semarang?

D. Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah diatas, maka tujuan penulisan ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penyebab terjadinya *shortage container* pada pelaku usaha ekspor selama pandemi *Covid-19* di Terminal Petikemas Semarang.
2. Untuk mengetahui dampak dari *shortage container* pada pelaku usaha

ekspor selama pandemi *Covid-19* di Terminal Petikemas Semarang.

3. Untuk mengetahui cara pelaku usaha ekspor dalam mengatasi *shortage container* selama pandemi *Covid-19* di Terminal Petikemas Semarang.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian merupakan dampak dari tercapainya tujuan. Adapun manfaat dari hasil penelitian ini secara teoritis maupun praktis sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Menambah sumber pengetahuan mengenai *shortage container* pada pelaku usaha ekspor selama pandemic *Covid-19* di Terminal Petikemas Semarang, memberi sumbangan pemikiran umumnya di dalam ruang lingkup rantai pasok dan khususnya tentang ekspor impor.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Penulis

Melatih penulis untuk menyusun hasil pemikiran dan hasil penelitian tentang *shortage container* pada pelaku usaha ekspor selama pandemi *Covid-19* di Terminal Petikemas Semarang. Dan peneliti lebih mudah memahami pergerakan *container* di Terminal Petikemas Semarang.

- b. Bagi Almamater PIP Semarang

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi informasi bagi penelitian selanjutnya serta menjadi bahan kajian yang sesuai dengan kebutuhan.

c. Bagi Masyarakat

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran terhadap pemecahan dari suatu permasalahan yang sedang dihadapi dan dapat digunakan sebagai rujukan atau informasi tambahan serta wawasan pada masyarakat.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori adalah seperangkat penjelasan yang menerangi fenomena atau kenyataan tertentu, dan seperangkat ide, pandangan, sikap dan/atau metode yang pada dasarnya menjelaskan nilai dan tujuan tertentu yang terlibat dalam proses realisasi suatu situasi. Hubungan, hubungan kondisional, atau hubungan fungsional antara hal-hal yang direkam oleh fenomena atau kenyataan tertentu. Dengan menggali lebih dalam penjelasan teori, kekuatan dan kelemahan teori menjadi jelas. Penjelasan teoritis sekurang-kurangnya memuat deskripsi variabel yang diteliti menurut definisi dan berbagai referensi sehingga ruang lingkup, kedudukan, dan prediksi hubungan antar variabel yang diteliti lebih jelas dan terarah.

Dalam suatu penelitian, deskripsi teori merupakan uraian sistematis tentang teori dan hasil penelitian yang relevan dengan variabel yang diteliti. Berapa jumlah teori yang perlu dikemukakan/dideskripsikan, akan tergantung pada luasnya permasalahan dan jumlah variabel yang diteliti. Landasan tersebut dijadikan sebagai kerangka atau dasar guna memahami latar belakang pemilihan judul oleh penulis. Penulis memilih judul “*Shortage Container Pada Pelaku Usaha Ekspor Selama Pandemi Covid-19 di Terminal Petikemas Semarang*”. Maka dari itu dalam membuat laporan Tugas Akhir ini penulis ingin menjelaskan mengenai teori-teori yang berkaitan dengan permasalahan sebagai berikut:

1. Pengertian Logistik

Logistik adalah serangkaian proses yang mencakup kegiatan *planning*, *implementation*, hingga *monitoring* terhadap suatu proses perpindahan baik barang, jasa, dan sumber daya yang lain dari tempat asal menuju tempat tujuan. Logistik juga merupakan seni mengirim barang secara modern, yang mana terdapat tahapan serta fungsi yang berguna untuk mencapai tujuan tertentu.

Secara umum definisi logistik adalah sebuah ilmu yang mencakup beberapa hal seperti penyimpanan, pemeliharaan, penyaluran dan juga penghapusan pada alat dan barang tertentu yang sudah tidak layak guna. Dalam penggunaannya, logistik ini memiliki tujuan untuk membuat pengiriman barang menjadi lebih efektif.

a. Tujuan Logistik

Tujuan utama dari logistik yaitu mendapatkan barang, waktu, jumlah, kondisi yang tepat dengan biaya yang terjangkau tetapi tetap memberikan profit bagi penyedia jasa logistik. Kegiatan logistik sendiri bertujuan untuk penyediaan suatu barang yang tepat pada waktu dan tempat yang tepat. Perusahaan harus melakukan serangkaian kegiatan seperti proses pengadaan barang, kegiatan produksi dan distribusi.

b. Manfaat Logistik

Manfaat dari logistik adalah untuk perencanaan dan pemenuhan kebutuhan konsumen, sebagai tempat penyimpanan barang ketika barang tersebut belum dikirim, dan yang terakhir

pemeliharaan kualitas barang. Kegiatan ini dimulai dari penerimaan, penyimpanan, hingga pengiriman barang.

c. Distribusi Logistik

Distribusi logistik tak bisa lepas dari manajemen sebuah perusahaan. Distribusi bisa berartikan sebagai saluran yang bisa berguna untuk produsen untuk menyampaikan barang maupun layanan jasa mereka pada konsumen. Istilah dalam logistik diartikan sebagai pengendalian arus material barang, barang jadi, maupun informasi yang berkaitan dengan bidang usaha. Logistik berkaitan erat dengan distribusi, karena didalamnya mencakup perencanaan dan pengendalian arus barang mulai dari pabrik atau produsen hingga sampai kepada konsumen.

Distribusi berkaitan dengan penyaluran barang dari konsumen kepada produsen. Fungsi-fungsi lain yang lebih kompleks dari istilah distribusi adalah sebagai berikut:

1). Informasi

Saluran distribusi memiliki fungsi untuk pengumpulan informasi. Mulai dari riset pemasaran hingga potensi pasar menjadi hal penting, dalam hal ini semuanya akan berkaitan dengan produksi selanjutnya.

2). Promosi

Saluran distribusi harus mengembangkan dan menyebarkan komunikasi kepada konsumen, hal ini dinamakan promosi. Berbagai sarana promosi bisa terpilih guna memenuhi fungsi yang satu ini.

3). Kontak

Saluran distribusi akan juga berfungsi melakukan kontak langsung dengan pelanggan.

Selain ketiga fungsi di atas terdapat fungsi lain yang terdapat pada distribusi. contohnya ialah dalam pembayaran pengambilan resiko pembiayaan dan pemesanan. Sedangkan untuk jenisnya sendiri saluran distribusi memiliki berbagai tingkatan untuk gambarannya, antara lain:

- 1). Produsen ke Konsumen
- 2). Dari Produsen – Pengecer – Konsumen
- 3). Produsen- pedagang besar-pengecer-konsumen

Strategi pendistribusian stok barang berperan dalam suatu perkembangan dan kemajuan usaha. Saluran distribusi menjadi hal penting yang perlu diperhatikan saat memulai bisnis, terutama bisnis produksi. Strategi distribusi ini menjadi hal pokok dalam manajemen distribusi dan transportasi baik transportasi melalui darat, air, maupun udara.

Keputusan untuk mengatur saluran distribusi pemasaran merupakan keputusan penting yang harus diambil dalam sebuah manajemen. Saluran yang akan terpilih dapat mempengaruhi keputusan pemasaran lainnya. Jika terdapat kesalahan dalam memilih saluran distribusi yang tak tepat dapat menghambat penyaluran barang atau jasa. Secara umum saluran distribusi merupakan kelompok perusahaan atau perorangan yang

mempunyai hak kepemilikan untuk hak kepemilikan produk atau jasa ketika akan pindahan dari produsen ke konsumen.

2. Pengertian Petikemas

Petikemas secara umum dapat digambarkan sebagai gudang yang dapat dipindahkan (*removable warehouse*) yang digunakan untuk mengangkut barang merupakan perangkat perdagangan dan sekaligus juga merupakan komponen dari sistem pengangkutan. Petikemas sebagai media yang di dalamnya dapat dimasukkan sesuatu barang atau tempat mengisi barang, digunakan untuk mengangkut barang, merupakan komponen dari pada sistem pengangkutan dan dapat digunakan berulang kali (Dirk Koleangan, 2008: 6). Petikemas adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali dan dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya (Wahyu Agung Prihartanto, 2014:47) Dari dua definisi diatas dapat disimpulkan bahwa petikemas adalah sebuah peti yang digunakan untuk mengangkut barang dan merupakan penunjang untuk mempermudah transaksi pengiriman barang dalam proses perdagangan. Syarat pengangkutan dalam petikemas antara lain:

- a. Seluruh bagian/ sebagian tertutup sehingga berbentuk peti atau kertas dan dimasukkan untuk diisi barang yang diangkut,
- b. Berbentuk permanen dan kokoh sehingga dapat dipakai berulang kali untuk mengangkut barang,
- c. Dibuat sedemikian rupa sehingga memungkinkan pengangkutan

barang dengan suatu kendaraan tanpa terlebih dahulu dibongkar kembali,

- d. Langsung dapat diangkat, khususnya memindahkan dari kendaraan satu ke kendaraan lainnya,
- e. Mudah diisi dan di kosongkan,
- f. Mempunyai isi (bagian dalam) minimal 1 meter petikemas impor adalah petikemas yang terbuat dari logam yang berisi barang atau muatan impor yang di masukkan kedalam daerah pabean,

Jenis-jenis Petikemas menurut Edy Hidayat (2009: 48) adalah sebagai berikut:

a. *Dry Cargo Container*

Jenis petikemas ini digunakan untuk mengangkut muatan umum atau bisa disebut *general cargo* yang terdiri dari berbagai jenis barang dagangan kering yang sudah dikemas dalam *commodity packing* yang tidak memerlukan penanganan khusus.

b. *Reefer Container*

Jenis petikemas ini digunakan untuk mengangkut barang yang harus diangkut menggunakan suhu dingin seperti ikan segar, daging hewan, sayuran dan buah-buahan.

c. *Bulk Container*

Jenis petikemas ini digunakan untuk mengangkut muatan curah (cargo) seperti beras, gandum dan muatan lain yang tidak dikemas. Konstruksinya tidak menggunakan pintu biasa

melainkan hanya menggunakan bukaan kecil dibagian bawah dan belakang untuk membongkar muatan curah tersebut, sedangkan untuk pemuatan barang di curahkan melalui bukaan yang pada atap petikemas.

d. *Open Side Container*

Petikemas jenis ini mempunyai pintu yang berada di bagian samping memanjang sepanjang petikemas tidak diberi pintu sebagaimana jenis lainnya melainkan hanya menggunakan terpal saja guna melindungi muatan dari pengaruh cuaca. Petikemas dengan jenis ini digunakan untuk mesin dan alat berat lainnya.

e. *Soft Top Container*

Petikemas jenis ini terbuka pada bagian atasnya yang biasanya digunakan untuk meletakkan dan mengambil muatan. Bagian atas dari soft top container ditutup dengan terpal untuk melindungi muatan dari pengaruh cuaca. Petikemas ini biasanya digunakan untuk barang-barang yang tingginya melebihi ketinggian pada petikemas.

f. *Open Top-Open Side Container*

Petikemas ini hanya berupa geladak dengan empat tinggi sudut dan empat set lubang untuk memasukkan *locking pin*. Petikemas ini di gunakan untuk pengapalan barang berat yang tidak memerlukan perlindungan dari pengaruh dari kondisi cuaca yang terjadi.

g. *Tank Container*

Petikemas ini berupa tanki baja berkapasitas 4000 galon (kl. 15.140 liter) yang dibangun di dalam kerangka petikemas jenis *open side*. Petikemas ini digunakan untuk mengapalkan bahan kimia atau bahan cair lainnya.

h. *Flat rack Container*

Jenis petikemas ini hampir berupa alas saja tapi memiliki dua sekat yang terdapat di muka dan belakang yang berfungsi untuk memuat muatan yang tidak dapat dimasukkan ke dalam *dry cargo container* seperti *head truck* dan *dump truck*

Ukuran Petikemas menurut Edy Hidayat (2009: 52) adalah sebagai berikut:

a. *All Steel Container* ukuran 20'

Panjang: 6 ,55 m (19'.10.55")

Lebar: 2 ,435 m (8'6")

Tinggi: 2 ,591 m

Berat kosong: 2 .250 kg

Berat muat: 18 ,111 kg

Kapasitas: 30 m

b. *All Steel Container* ukuran 40'

Panjang: 12 ,192 m 40,0

Lebar: 2 ,435 m (8') bagian luar

Tinggi: 2 ,590 m (8'6)

Berat kosong: 3 ,801 kg

Berat muat: 26 ,681 kg

Kapasitas: 67,23 m

c. *Reefer Container (Regregerated Container) 20'*

Panjang: 6 .55 m (40')

Lebar: 2 ,435 m (8") bagian luar

Tinggi: 2 ,590 m (8'6")

Berat kosong: 5 ,740

Berat muat: 24 ,740 kg

Kapasitas: 58 ,810

3. Pengertian Terminal Petikemas

Berbagai macam pengertian terminal petikemas dikemukakan sebagai berikut:

- a. Terminal petikemas adalah terminal yang dilakukan untuk mengumpulkan petikemas dari hinterland ataupun pelabuhan lainnya untuk selanjutnya diangkut ke tempat tujuan ataupun terminal peti kemas (unit terminal kontainer yang lebih besar lagi). Terminal petikemas terdiri dari dermaga untuk sandar, lapangan penumpukan, dan derek raksasa.
- b. Terminal petikemas adalah tempat penimbunan sementara petikemas ekspor & impor yang dilengkapi dengan peralatan *handling* petikemas, lapangan penumpukan yang memadai, sumber daya manusia yang handal, serta teknologi informasi dalam pengelolaan pelayanan petikemas.

- c. Terminal Petikemas adalah daerah pertemuan antara angkutan laut dengan darat yang menganut *system utilization of cargo and container* sebagai alat angkut yang dilayani terminal petikemas tersebut.

4. Fasilitas terminal peti kemas terdiri dari:

- a. Dermaga

Dermaga adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat barang dan menaik-turunkan penumpang.

- b. Lapangan Penumpukan

Lapangan penumpukan berarti tempat yang ditunjuk oleh pengangkut dan atau pejabat pemerintah dimana pengangkut atau agen mengumpulkan, menyimpan atau menumpuk petikemas yang berisi muatan diterima, dan petikemas kosong diambil oleh pengirim barang.

- c. Container yard

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

5. Pengertian Bongkar Muat

Menurut Lasse (2014:109) bongkar muat adalah kegiatan perpindahan barang dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat begitu juga sebaliknya, yang meliputi kegiatan:

a. Stevedoring

Stevedoring adalah suatu kegiatan memindahkan barang dari palka kapal sampai barang lepas dari *sling* di atas dermaga atau sebaliknya.

b. Receiving dan *delivery*

Receiving adalah suatu kegiatan memindahkan barang dari gudang lini satu untuk diserahkan kepada pemilik barang, sedangkan *delivery* adalah suatu kegiatan pengiriman dari pemilik barang yang dikirim ke gudang lini satu kemudian akan dimuat ke atas kapal.

6. Peralatan bongkar muat petikemas adalah sebagai berikut:

a. *Crane Ship*

Crane ship biasanya terletak di bagian tengah kapal, berfungsi untuk mengangkat *cargo* dari palka kapal, kemudian dipindahkan ke dermaga. Lengan dari *crane* kapal harus cukup panjang, sehingga dapat memindahkan muatan dari palka ke dermaga. Sistem yang digunakan pada *crane* kapal serupa dengan *crane* pada umumnya, yakni menggunakan kabel baja dengan motor sebagai penggerak.

b. *Forklift*

Forklift adalah peralatan penunjang pada terminal petikemas untuk melakukan bongkar muat dalam tonase yang kecil, biasanya digunakan pada *Container Freight Station (CFS)*

untuk *stripping* dan *stuffing* serta kegiatan lain yang berkaitan dengan *deliver* atau *interchange* .

c. *Container Crane*

Container crane (CC) ditempatkan secara permanen di dermaga yang berfungsi sebagai alat utama bongkar muat petikemas dari dermaga ke kapal dan sebaliknya. Kecepatan bongkar muat ditentukan oleh spesifikasi CC, jumlah unit dan panjang lintasan/jalur kegiatan bongkar muat petikemas pada terminal (Edy Hidayat, 2019).

d. *Trucking*

Trucking adalah proses pemindahan petikemas dari palka kapal ke atas *truck*.

e. *Instansi Terkait Kegiatan Bongkar dan Muat Petikemas*

Dalam kegiatan bongkar dan muat petikemas melibatkan beberapa instansi dan perusahaan untuk melancarkan pergerakan arus petikemas, instansi yang terlibat dalam kegiatan bongkar dan muat petikemas adalah:

1). Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan (KSOP) Berdasarkan undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menerangkan bahwa Otoritas Pelabuhan merupakan penyelenggara pemerintahan di wilayah

pelabuhan, yang memiliki tugas dan wewenang diantaranya :

- a). Menyediakan lahan di daratan dan perairan serta pembangunan dan pemeliharaan *basic infrastructure* (alur pelayaran, kolam pelabuhan, penahan gelombang, jaringan jalan dalam pelabuhan). Penyusunan rencana induk pelabuhan termasuk Daerah Lingkungan Kerja (DLKR) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP), keamanan dan ketertiban di pelabuhan, kelestarian lingkungan serta kelancaran arus barang, dan penyusunan dan penetapan tarif kegiatan yang ada di pelabuhan. Pelayanan jasa kepelabuhanan apabila tidak dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) seperti Pelabuhan Indonesia (PELINDO) akan dikelola oleh pihak swasta. Hal ini di amanatkan dalam Undang-undang Pelayaran nomor 17 tahun 2008 pasal 83 ayat 1 dan 2.
- b). Otoritas Pelabuhan berwenang untuk mengawasi penggunaan DLKR dan DLKP, mengatur lalu lintas kapal masuk dan keluar melalui kegiatan pemanduan, dan menetapkan standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan. Kewenangan ini tertuang dalam

Undang-undang Pelayaran nomor 17 tahun 2008 pasal 84.

2). Kantor Kesehatan Pelabuhan

Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) merupakan instansi pemerintah yang berada di pelabuhan berwenang untuk menyelenggarakan kegiatan pengawasan kesehatan pelabuhan, seperti yang tertuang dalam Undang-undang nomor 01 tahun 1962 tentang Karantina Laut. KKP bertanggung jawab untuk mengawasi dan mencegah potensi penyebaran penyakit menular dari atau ke luar negeri dan antar pulau di dalam negeri. Tanggung jawab lain dari KKP adalah mengawasi dan mencegah *eksport* maupun *import* makanan yang tidak memenuhi syarat kesehatan (*food sanitation*) dari atau keluar negeri dan antar pulau dalam negeri. Selain itu KKP juga mengawasi dan mencegah terjadinya masalah kesehatan serta keselamatan kerja di wilayah kerja KKP baik di daratan maupun perairan di wilayah pelabuhan.

3). Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC)

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai adalah instansi di bawah Kementerian Keuangan Republik Indonesia yang memiliki peranan penting dalam menggerakkan perekonomian nasional. Sesuai Keputusan Presiden nomor

23 tahun 2004 dan Kep.Menkeu 302/KMK.01/2004, bea dan cukai memiliki tugas dan tanggung jawab antara lain melakukan pengamanan dan pungutan penerimaan negara dari kegiatan impor maupun ekspor dan pungutan cukai (*revenue collection*), melancarkan arus barang dari transaksi perdagangan internasional (*trade facilitation*) , membantu menciptakan iklim usaha yang kondusif bagi pertumbuhan industri dan investasi melalui pemberian fasilitas kepabeanan dan cukai, pencegahan unfair trading (*industrial assistance*) , dan menjamin perlindungan kepada masyarakat terhadap akses yang timbul sebagai akibat dari masuknya barang-barang pembatasan dan larangan serta narkotika (*community protection*) .

4). Dinas Perindustrian dan Perdagangan

Unit instansi yang berada dalam pengawasan Departemen Perindustrian dan Perdagangan Republik Indonesia memiliki tugas dalam pengawasan industri dan perdagangan oleh pengusaha-pengusaha Indonesia, memantau produktivitas dan hasil produksi dalam negeri dan memberikan pernyataan atas barang dalam bentuk surat keterangan asal barang (*certificate of origin*) .

5). Tenaga Kerja Bongkar dan Muat (TKBM)

Tenaga Kerja Bongkar dan Muat (TKBM) merupakan instansi yang menjadi mitra kerja perusahaan pelayaran dalam penyediaan tenaga buruh dalam kegiatan bongkar dan muat. Biasanya TKBM terbentuk dalam sebuah koperasi, dimana pelaksanaan kegiatan diatur dan dikelola bersama seluruh anggota yang tergabung dalam koperasi TKBM di pelabuhan setempat.

7. Peran Depo Kontainer dalam Kegiatan Ekspor-Import

Depo kontainer merupakan tempat penyimpanan kontainer atau peti kemas kosong (*empty container*), tempat pembersihan (*cleaning*), perbaikan (*repairing*) kontainer, serta tempat untuk pelaksanaan survei kontainer pada saat kontainer masuk maupun keluar. Fungsi depo kontainer adalah menyiapkan kontainer yang akan dipergunakan oleh para eksportir untuk kebutuhan ekspor barang dengan standar *Institute of International Container Lessors (IICL)*. Depo kontainer memiliki peran penting dalam kegiatan perekonomian terutama kegiatan ekspor dan impor dalam memperlancar arus kontainer dan lalu lintas angkutan barang serta mengefisienkan jalur rantai pasok (*supply chain*), terutama dalam perdagangan internasional. Peran depo kontainer dalam logistik nasional adalah mendukung efisiensi tata kelola dan tata niaga. Kontainer merupakan bagian barang angkut atau truk *trailer* yang dapat dilepas dari *chassis* untuk dimuat ke dalam kapal, kereta, atau ditumpuk di depo kontainer (mcsqva, 2009 dalam ferypolimarin, 2015).

Sebagian besar pemilik barang yang melakukan impor dari negara lain masuk ke wilayah pabean Indonesia akan menyewa kontainer atau peti kemas dari perusahaan pelayaran. Dalam dunia pelayaran, pengelolaan kontainer ini dipercayakan kepada pihak ketiga, yakni perusahaan yang bergerak dalam bidang manajemen kontainer biasa disebut dengan operator depo atau kontainer depo.

Depo kontainer merupakan salah satu mata rantai dalam rantai pasok yang sangat penting keberadaannya guna melengkapi rangkaian proses pasokan dari produsen sampai kepada konsumen. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 83 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas menyebutkan bahwa depo peti kemas berfungsi untuk kegiatan penyimpanan, penumpukan, pembersihan/pencucian, perawatan, perbaikan petikemas, pemuatan (*stuffing*), pembongkaran (*stripping*), serta kegiatan lain yang mendukung kelancaran penanganan peti kemas isi (*full*) dan/atau peti kemas kosong (*empty*).

Perusahaan depo kontainer memberikan jasa penyimpanan kontainer dengan proses perawatan/perbaikan terhadap kontainer tersebut. Sebuah depo kontainer harus memenuhi persyaratan dari Asosiasi Depo Kontainer Indonesia (ASDEKI), pemerintah, dan pemilik kontainer.

Pada proses bongkar muat, kontainer yang tiba di pelabuhan awal akan dibawa oleh perusahaan *trucking* dari terminal operator pelabuhan

(terminal peti kemas) menuju pabrik atau gudang milik pemilik barang (*shipper*). Selanjutnya setelah proses bongkar muat barang impor, kontainer akan disimpan di depo kontainer terdekat atau mitra dari *shipper* untuk dibersihkan, diperbaiki jika rusak, dan dipastikan kelaiklautannya untuk penggunaan selanjutnya. Kontainer tersebut biasanya akan disimpan di depo selama rata-rata 4-8 minggu, sebelum akhirnya dipakai untuk ekspor. Hal tersebut bertujuan agar *shipper* tidak perlu lagi mencari kontainer untuk disewa atau digunakan pada kegiatan ekspor.

Setelah dipesan untuk ekspor, kontainer harus kembali menuju pabrik tempat *shipper* menaikkan barang yang akan diekspor. Selanjutnya kontainer dibawa kembali ke pelabuhan tujuan untuk dinaikkan ke atas kapal. Dilihat dari kegiatan depo kontainer di atas, dapat disimpulkan bahwa peran depo kontainer bukan hanya sebagai fasilitas untuk penyimpanan, perawatan, dan perbaikan kontainer kosong saja, melainkan untuk memperlancar dan mengefisienkan rantai pasok yang mencakup kelancaran proses bongkar muat, kelancaran arus barang di pelabuhan, serta memudahkan dan memperlancar kegiatan ekspor-impor serta berperan untuk memperlancar *flow* atau arus lalu lintas dalam menanggulangi kemacetan.

Selain itu, depo kontainer berperan dalam menurunkan waktu tunggu atau *dwelling time* dalam perpindahan kontainer atau peti kemas

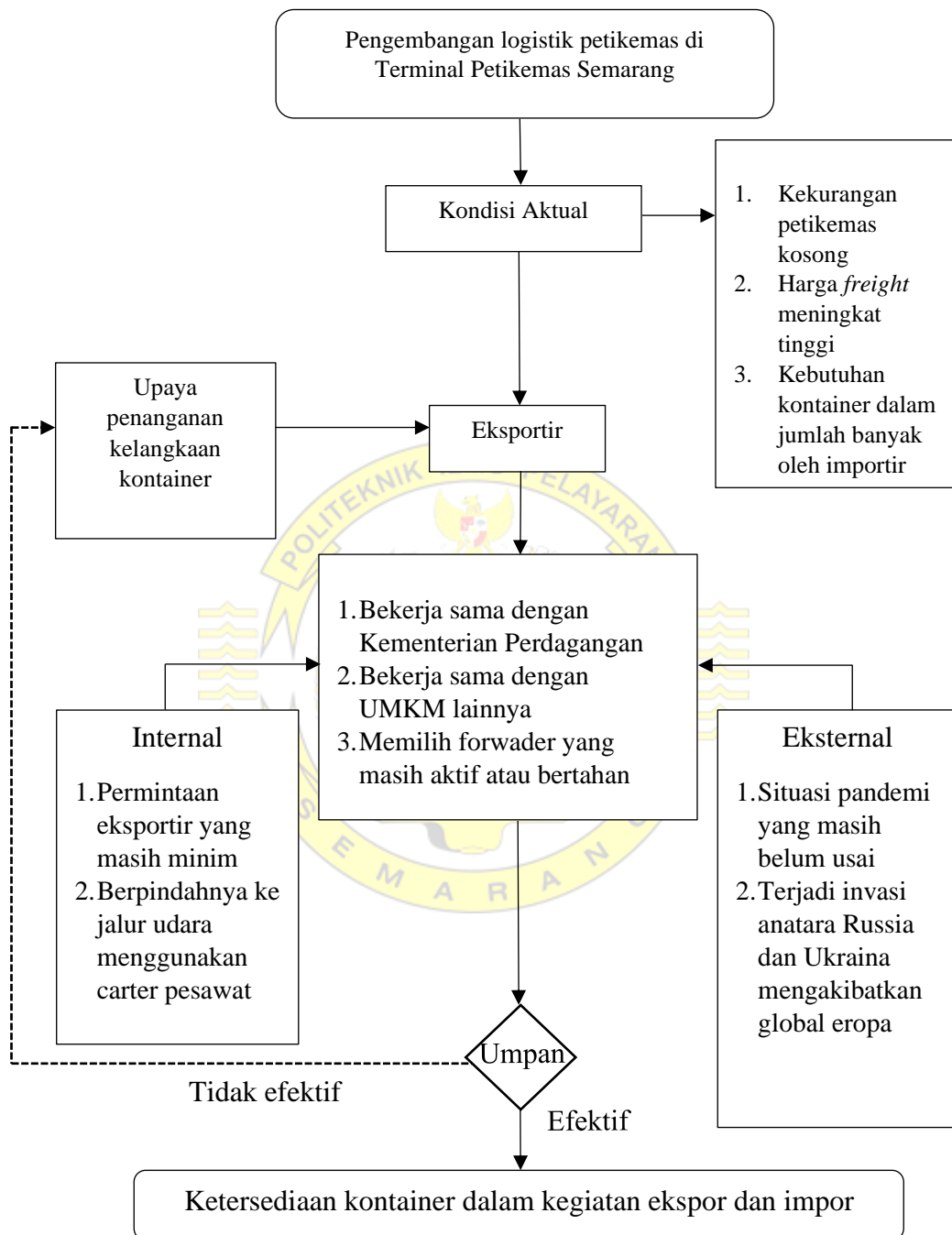
dari pelabuhan. Hal tersebut memerlukan tata kelola yang efisien agar mempercepat pergerakan kontainer dari pelabuhan kepada pelanggannya. *Dwelling time* yang berkepanjangan akan berdampak pada kepadatan kontainer atau peti kemas di lapangan penumpukan dan menimbulkan efek yang secara substansial merugikan dalam produktivitas terminal dan kapasitas *throughput* peti kemas (Holguin, 1998).

Bisnis depo kontainer menjadi bagian penting dalam pergerakan ekonomi karena realitas saat ini di Indonesia pergerakan kontainer mencapai sekitar 75%, sehingga perusahaan pelayaran dan pemilik barang akan sangat terbantu dengan adanya depo kontainer untuk mendukung kelancaran kegiatan ekspor dan impor. Perusahaan yang bergerak di bidang depo kontainer dituntut untuk selalu mengikuti perkembangan dan perubahan-perubahan dari perilaku, sikap, dan selera konsumen sehingga dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam menetapkan strategi pemasaran yang dapat memuaskan keinginan dan kebutuhan dari konsumen. Persaingan antara pengusaha-pengusaha depo kontainer akan semakin ketat dalam usahanya untuk memperebutkan pangsa pasar yang ada. Berbagai cara akan ditempuh oleh perusahaan agar pelayanan jasa yang diberikan akan menarik minat konsumen. Untuk menentukan program pemasaran secara tepat, diperlukan pemahaman mengenai perilaku konsumen yang ditujukan untuk mengetahui kebutuhan dan keinginan konsumen serta faktor-

faktor yang mempengaruhi pengambilan keputusan konsumen dalam menentukan pilihan penggunaan jasa yang dipakai.



B. Kerangka Penelitian



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Sesuai dengan hasil penelitian serta pembahasan mengenai rumusan masalah dalam penelitian yang berjudul “Shortage Container Pada Pelaku Usaha Ekspor Selama Pandemi Covid-19 di Terminal Petikemas Semarang” penulis dapat mengambil kesimpulan antara lain sebagai berikut :

1. Faktor yang membuat awal terjadinya *shortage container* disebabkan oleh *Covid-19*, telah berubah menjadi krisis global dengan dampak yang lebih dahsyat dari periode-periode sebelumnya. Meningkatnya ketidakseimbangan perdagangan global antara penawaran dan permintaan, menyusutnya angkatan kerja, dan pembatasan pergerakan yang diberlakukan oleh suatu negara, Kekurangan kontainer kosong di area permintaan memperlambat aktivitas industri, memblokir jaringan pasokan global, dan menjadikan cara alternatif yang tidak efisien sehingga kekurangan petikemas ini menyebabkan banyak gangguan pada perdagangan global.
2. Dampak yang ditimbulkan akibat terjadinya *shortage container* yaitu terhambatnya proses pengiriman barang regular ke seluruh dunia, membuat harga kontainer naik menjadi 10x dari harga normal, tidak adanya transaksi jual beli dalam jumlah besar / *regular guest*, dan berkurangnya transaksi mengakibatkan PHK karyawan.
3. Upaya yang dilakukan oleh pelaku usaha ekspor atau eksportir yaitu

bekerjasama dengan Kementerian Perdagangan, bekerjasama dengan banyak UMKM lainnya, bekerjasama dengan pihak bank yang mempunyai program UMKM seperti BNI XPORA, eksportir mempelajari online marketing domestik dan internasional dengan menggunakan *free shipping* / agen yang ditunjuk oleh buyer sendiri, menjadi mitra binaan salah satu Kementerian yang ditunjuk oleh pemerintah yang mengadakan program ekspor, dan memilih forwarder yang masih aktif atau bertahan.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam pelaksanaan penelitian ini, penulis memiliki keterbatasan saat melakukan pengumpulan data dan informasi yang dibutuhkan. Hal ini memungkinkan penelitian ini masih dapat dikembangkan lagi menjadi lebih luas dan kompleks. Berikut keterbatasan yang dialami penulis :

1. Penelitian dilakukan pada saat penulis menginjak semester 7 sehingga penulis tidak dapat berfokus pada penelitian satu permasalahan saja melainkan juga harus menghadapi banyak kegiatan yang lain di dalam kampus.
2. Peneliti hanya mengumpulkan data dari teknik pengumpulan data yang didapat dari beberapa narasumber.
3. Sumber data yang didapatkan berasal dari data primer dan sekunder menjadi data dukung tambahan namun belum bisa secara mendetail, terperinci dan juga lebih mendalam dikarenakan hal tersebut merupakan rahasia dari perusahaan seperti dokumen-dokumen dalam melakukan kegiatan ekspor maupun dalam melakukan kegiatan impor.

C. **Saran**

Berdasarkan pada simpulan yang telah dijelaskan untuk penelitian yang berjudul “Shortage Container Pada Pelaku Usaha Ekspor Selama Pandemi Covid-19 di Terminal Petikemas Semarang” maka penulis memiliki beberapa saran dengan harapan kedepannya tidak terjadi permasalahan yang sama dan masalah yang masih berlangsung dapat segera teratasi. Berikut saran yang dapat penulis berikan :

Pemerintah untuk dapat membantu para pengusaha yang utama, kemudian menurut saya yang bisa dilakukan memang infrastruktur itu harus bisa bersaing seperti negara lain membuka investasi dari mana-mana baik dari domestik maupun dari asing agar ada percepatan disana dan juga memberikan kebijakan-kebijakan yang friendly terhadap eksportir dan importir dan juga para pengusaha pelayaran dan logistik sehingga mungkin bisa mengalihkan kedepan pendapatan negara dari sumber-sumber lain karena nanti kalau ekspor dari Indonesia juga semakin tinggi pasti pendapatan negara dari pajak pasti akan meningkat tajam juga jadi sekarang ini harus bisa mencari insentif yang membuat perdagangan dari Indonesia semakin lancar dan produk ekspor Indonesia semakin bisa bersaing di pasar internasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Adhikara, S. P. (2010). *Prosedur Pengangkutan Barang Ekspor Pola Full Container Load (Fcl) Melalui Jasa Ekspedisi Muatan Kapal .* Surakarta: Universitas Sebelas Maret.
- Anggito, A., & Setiawan, J. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif.* CV Jejak (Jejak Publisher).
- Dr. Muhammad Ramdhan, S. Pd. , M. M. (2021). *Metode Penelitian.* Cipta Media Nusantara.
- Fakhrurrozi. (2017). *Penanganan, pengaturan, dan pengamanan muatan kapal untuk perwira pelayaran niaga.* DEEPUBLISH.
- Hamdani. (2017). *Seluk Beluk Perdagangan Ekspor-Import Jilid 1.* BUSHINDO.
- Hardani, S. Pd. , M. S. (2020). *METODE PENELITIAN KUALITATIF & KUANTITATIF.* Pustaka Ilmu.
- IWAN HERMAWAN, S. Ag. , M. Pd. I. (2019). *Metodologi Penelitian Pendidikan (Kualitatif, Kuantitatif dan Mixed Method).* Hidayatul Quran.
- Jaya, I. M. L. M. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif.* Anak Hebat Indonesia.
- Mahyuddin, N., & Nurhidayat. (2019). *BISNIS EKSPOR ITU MUDAH* (S. Riyanto, Ed.). PT. Agro Media Pustaka.
- Moleong, J. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif (Edisi revisi).* Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Prof. Dr. Herman Budi Sasono, SE. , MM. (2021). *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor.* Penerbit Andi.
- Roosinda, F. W., Lestari, Ninik S., & Utama, A A. G. S. (2021). *METODE PENELITIAN KUALITATIF.* Zahir Publishing.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian.* Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D.* Bandung: Alfabeta.

LAMPIRAN

Lampiran 1 DOCUMENT TERMINAL DEPARTURE REPORT

31/JAN/2022

UJIAN TEORI / PRAKTEK (LABORATORIUM)
UJIAN PERTAMA / ULANGAN
POLITEKNIK IT MUDIRI SEMARANG

TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG

TERMINAL DEPARTURE REPORT

PORT OF : TANJUNG EMAS SEMARANG - INDONESIA
SHIP NAME : MV. MSC LIDIA
VOYAGE NUMBER : HA204A/HA204R
AGENT : BUT.MEDITERRANEAN SHIPPING CO
DATE OF ARRIVAL : 31/JAN/2022 22:34
COMMENCED OPERATION : 31/JAN/2022 23:29
COMPLETED OPERATION : 01/FEB/2022 21:54
DATE OF DEPARTURE :
NEXT PORT : TANJUNGPELEPAS

ACTIVITY :

DISCHARGED									SHIFTING								
FULL			EMPTY			OH / OW			ON BOARD			BAY TO BAY			GROUNDED		
20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'
245	199	0	0	465	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

GEAR BOX : 1 X 20

LOADED									HATCH COVER			
FULL			EMPTY			OH / OW			MAC GREGOR		PHONTON	
20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'	OPENED	CLOSED	OPENED	CLOSED
74	551	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9

TRANSHIPMENT								
FULL			EMPTY			OH / OW		
20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'
0	0	0	0	0	0	0	0	0

REMARK :

TOTAL DISCH	:	909	BOXES	1573	TEUS
TOTAL LOAD	:	625	BOXES	1176	TEUS
TOTAL TRAN	:	0	BOXES	0	TEUS
TOTAL DISCH+LOAD+TRAN	:	1534	BOXES	2749	TEUS

MV : MSC LIDIA

PORT OF SEMARANG, 01/FEB/2022
TANJUNG EMAS CONTAINER TERMINAL
SHIP'S OPERATION

Amn
CANORA A P

Sumber: Dokumen Perusahaan

DOCUMENT TERMINAL DEPARTURE REPORT

11/JAN/2022

UJIAN TEORI / PRAKTEK (LABORATORIUM)
UJIAN PERTAMA / ULANGAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

Mata Ujian : TEKNOLOGI INFORMASI
Program Studi / Smt : KALK / VII A,B,C
Tgl : 03-02-2020
Waktu : 00.30.00

Ticketing on

TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG

TERMINAL DEPARTURE REPORT

PORT OF : TANJUNG EMAS SEMARANG - INDONESIA
SHIP NAME : MV.MSC LIDIA
VOYAGE NUMBER : HA201A/HA201R
AGENT : BUT.MEDITERRANEAN SHIPPING CO
DATE OF ARRIVAL : 11/JAN/2022 10:58
COMMENCED OPERATION : 11/JAN/2022 12:12
COMPLETED OPERATION : 12/JAN/2022 19:03
DATE OF DEPARTURE :
NEXT PORT : TANJUNGPELEPAS

ACTIVITY :

DISCHARGED									SHIFTING								
FULL			EMPTY			OH / OW			ON BOARD			BAY TO BAY			GROUNDED		
20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'
131	261	0	11	665	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

GEAR BOX : 2 X 20

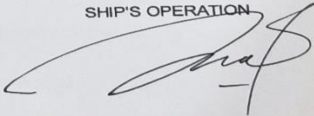
LOADED									HATCH COVER			
FULL			EMPTY			OH / OW			MAC GREGOR		PHONTON	
20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'	OPENED	CLOSED	OPENED	CLOSED
84	608	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9

TRANSHIPMENT								
FULL			EMPTY			OH / OW		
20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'
0	0	0	0	0	0	0	0	0

REMARK :
TOTAL DISCH : 1068 BOXES 1994 TEUS
TOTAL LOAD : 692 BOXES 1300 TEUS
TOTAL TRAN : 0 BOXES 0 TEUS
TOTAL DISCH+LOAD+TRAN : 1760 BOXES 3294 TEUS

MV : MSC LIDIA

PORT OF SEMARANG, 12/JAN/2022
TANJUNG EMAS CONTAINER TERMINAL
SHIP'S OPERATION



Sumber: Dokumen Perusahaan

DOCUMENT TERMINAL DEPARTURE REPORT

23/JAN/2022

UJIAN TEORI / PRAKTEK (LABORATORIUM)
UJIAN PERTAMA / ULANGAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG

TERMINAL DEPARTURE REPORT

PORT OF : TANJUNG EMAS SEMARANG - INDONESIA
SHIP NAME : MV. MSC LIDIA
VOYAGE NUMBER : HA202A/HA202R
AGENT : BUT.MEDITERRANEAN SHIPPING CO
DATE OF ARRIVAL : 23/JAN/2022 15:10
COMMENCED OPERATION : 23/JAN/2022 16:10
COMPLETED OPERATION : 24/JAN/2022 18:30
DATE OF DEPARTURE :
NEXT PORT : TANJUNGPELEPAS

ACTIVITY :

DISCHARGED									SHIFTING								
FULL			EMPTY			OH / OW			ON BOARD			BAY TO BAY			GROUNDED		
20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'
246	249	0	0	550	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

GEAR BOX : 2 X 20

LOADED									HATCH COVER			
FULL			EMPTY			OH / OW			MAC GREGOR		PHONTON	
20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'	OPENED	CLOSED	OPENED	CLOSED
156	670	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9

TRANSHIPMENT								
FULL			EMPTY			OH / OW		
20'	40'	45'	20'	40'	45'	20'	40'	45'
0	0	0	0	0	0	0	0	0

REMARK :

TOTAL DISCH	:	1045	BOXES	1844	TEUS
TOTAL LOAD	:	826	BOXES	1496	TEUS
TOTAL TRAN	:	0	BOXES	0	TEUS
TOTAL DISCH+LOAD+TRAN	:	1871	BOXES	3340	TEUS

MV : MSC LIDIA

PORT OF SEMARANG, 24/JAN/2022
TANJUNG EMAS CONTAINER TERMINAL
SHIP'S OPERATION

Ann
CANDIA A P

Sumber: Dokumen Perusahaan

Lampiran 2 *BILL OF LADING*

EVERGREEN LINE
A Joint Service Agreement

BILL OF LADING

(2) Shipper's Exporter
KOPERASI PEMASARAN ALAM MAKMUR
INDONESIA
JALAN MOHAMMAD HATTA NO. 183B
KEL. SUKAMANAH, KEC. CIBEDES,
KOTA TASIKMALAYA, JAWA BARAT,
INDONESIA 46131

(5) Document No.
082200082146

(6) Export References
1/SI/EXP/AMI/IV/2022

(3) Consignee (complete name and address)
IBRAHIM MOHAMMAD SHEHADEH AND
BROTHERS CO.
NORTH MARKA, AL SHAHEED STREET
P.O. BOX 15173 AMMAN 11134 JORDAN
PHONE: +962 64894672-3
EMAIL: INFO@WOOD.JO

(7) Forwarding Agent-References

(4) Notify Party (complete name and address)
IBRAHIM MOHAMMAD SHEHADEH AND
BROTHERS CO.
NORTH MARKA, AL SHAHEED STREET
P.O. BOX 15173 AMMAN 11134 JORDAN
PHONE: +962 64894672-3
EMAIL: INFO@WOOD.JO

(8) Point and Country of Origin (for the Merchant's reference only)

(9) Also Notify Party (complete name and address)

(12) Pre-carriage by
EVER PEARL 0327-355W

(13) Place of Receipt/Date
**TANJUNG EMAS
SEMARANG INDONESIA**

(14) Ocean Vessel/Voy No.
**THALASSA PISTIS
1097-043W**

(15) Port of Loading
**TANJUNG EMAS
SEMARANG INDONESIA**

(16) Port of Discharge
AQABA, JORDAN

(17) Place of Delivery
AQABA, JORDAN

(18) Onward Inland Routing/Export Instructions (which are contracted separately by Merchants entirely for their own account and risk)

(18) Container No. And Seal No. Marks & Nos.	(19) Quantity And Kind of Packages	(20) Description of Goods	(21) Measurement (M ³) Gross Weight (KGS)
CONTAINER NO./SEAL NO. EGHU9421467/40H/EMCKJA1571/ TGBU6722618/40H/EMCKJA1541/ NO MARKS	1120 PCS 1120 PCS 2,240 PCS OF INDONESIA FALCATA BLOCKBOARDS NETT WEIGHT : 44,352.00 KGS HS CODE:441251	22176.000 KGS 60.0000 CBM (HI-CUBE) 22176.000 KGS 60.0000 CBM (HI-CUBE) "OCEAN FREIGHT COLLECT" SHIPPER'S LOAD & COUNT 2240 PIECES	120.0000 CBM 44,352.000 KGS

(22) TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS)
TWO (2) CONTAINERS ONLY

(24) FREIGHT & CHARGES
Revenue Tons Rate Per Prepaid Collect
AS ARRANGED
CARRIER'S RESPONSIBILITY/LIABILITY CEASES AFTER THE CONSIGNMENT RELEASING AT PORT OF DISCHARGE.

(25) B/L NO.
**EGLV
082200082146**

(26) Service Type/Mode
FCL/FCL O/O

(27) Number of Original B(s)/L
THREE (3)

(28) Place of B(s)/L Issue/Date
SEMARANG APR.25, 2022

(29) Prepaid at

(30) Collect at
DESTINATION

(31) Exchange Rate

(32) Exchange Rate

(33) Laden on Board
**APR. 25, 2022
EVER PEARL 0327-355W
SEMARANG**

PT. EVERGREEN SHIPPING AGENCY INDONESIA
As agent for the Carrier and the Vessel provided by Evergreen Marine (A) doing business as "Evergreen Line"
PT. EVERGREEN SHIPPING AGENCY INDONESIA
SEMARANG OFFICE

By

FORM NO. DOC-I-005-02

Sumber: Dokumen Perusahaan

Lampiran 3 SUSUNAN URAIAN TUGAS JABATAN TPKS



Direktorat : Sumber Daya Manusia (SDM)
 Dikerjakan oleh : Divisi Perencanaan dan Pengelolaan SDM
 Diperiksa oleh :

Retro (surat pendahuluan)
 Nomor : HK-01/28/1/5/PR45/SDM4/PLTP-22
 Tanggal : 23 Januari 2022

SVP. PERENCANAAN DAN PENGELOLAAN SDM

Umi Syarifah Ambarwati
 UMI SYARIFAH AMBARWATI

An. SVP. HUKUM

M. Fitrianto Malik
 M. FITRIANTO MALIK

Diusulkan oleh :

DIREKTUR SUMBER DAYA MANUSIA

Edi Priyanto
 EDI PRIYANTO

Mengetahui :

1. DIREKTUR STRATEGI DAN KOMERSIAL
2. DIREKTUR OPERASI
3. DIREKTUR TEKNIK
4. DIREKTUR KEUANGAN DAN MANAJEMEN RISIKO

James
Wahid
Indah
Fitri

Ditetapkan :

Direksi PT Pelindo Terminal Petikemas

DIREKTUR UTAMA

M. Fauzi
 M. FAUZI

Perihal : PERATURAN DIREKSI PT PELINDO TERMINAL PETIKEMAS TENTANG SUSUNAN URAIAN TUGAS JABATAN TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG

Lampiran :

Setelah selesai ditandatangani mohon dikembalikan kepada:

Dimajukan kembali (reproduksi)

Tanggal

Sumber: Dokumen Perusahaan



PERATURAN DIREKSI
PT PELINDO TERMINAL PETIKEMAS
Nomor : HK/28/1/15/PP-65/SDMN/PLTP-22

TENTANG

SUSUNAN URAIAN TUGAS JABATAN TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG

DIREKSI PT PELINDO TERMINAL PETIKEMAS

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka penyesuaian terhadap penyesuaian proses bisnis serta mendukung proses pengintegrasian terminal-terminal peti kemas di lingkungan PT Pelindo Terminal Petikemas termasuk salah satunya yaitu Terminal Peti Kemas Semarang;
 - b. bahwa untuk memberikan pedoman dalam melaksanakan kegiatan perusahaan serta memberikan kepastian hukum, maka perlu dilakukan penyesuaian terhadap Peraturan Direksi PT Pelindo Terminal Petikemas tentang Susunan Uraian Tugas Jabatan Terminal Peti Kemas Semarang.
- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (Lembaran Negara RI Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4756);
 2. Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2005 tentang Pendirian, Pengurusan, Pengawasan dan Pembubaran Badan Usaha Milik Negara (Lembaran Negara RI Tahun 2005 Nomor 117, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4556);
 3. Peraturan Pemerintah Nomor 101 Tahun 2021 tentang Penggabungan Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia I, Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia III, dan Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia IV ke dalam Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia II;
 4. Akta Pendirian Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia Nomor 3 tanggal 1 Desember 1992 yang dibuat oleh dan dihadapan Imas Fatimah, S.H., Notaris di Jakarta, sebagaimana telah di ubah beberapa kali dan terakhir diubah dengan Akta Nomor 07 tanggal 01 Oktober 2021 yang dibuat di hadapan, Nanda Fauz Iwan, SH., M.Kn., Notaris di Jakarta;
 5. Peraturan Direksi PT Pelindo Terminal Petikemas Nomor : PER.0002/HK.01.06/PLTP-2021 tanggal 1 Oktober 2021 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kelola PT Pelindo Terminal Petikemas.



Sumber: Dokumen Perusahaan



MEMUTUSKAN

- Menetapkan : PERATURAN DIREKSI PT PELINDO TERMINAL PETIKEMAS TENTANG SUSUNAN URAIAN TUGAS JABATAN TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG.
- PERTAMA : Menetapkan susunan uraian tugas jabatan di lingkungan Terminal Peti Kemas Semarang sebagaimana lampiran Peraturan Direksi ini.
- KEDUA : Hal-hal yang belum diatur dan dianggap perlu akan ditetapkan kemudian dengan Peraturan Direksi tersendiri.
- KETIGA : Peraturan ini mulai berlaku sejak tanggal 01 Februari 2022, apabila terdapat kekeliruan dalam penetapannya akan dilakukan perbaikan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : S U R A B A Y A
Pada tanggal : 23 Januari 2022

PT PELINDO TERMINAL PETIKEMAS

DIREKTUR UTAMA


M. ADJI

Tembusan Yth. :
Dewan Komisaris PT Pelindo Terminal Petikemas

Sumber: Dokumen Perusahaan

Lampiran 4 DOKUMENTASI PENGAMBILAN DATA



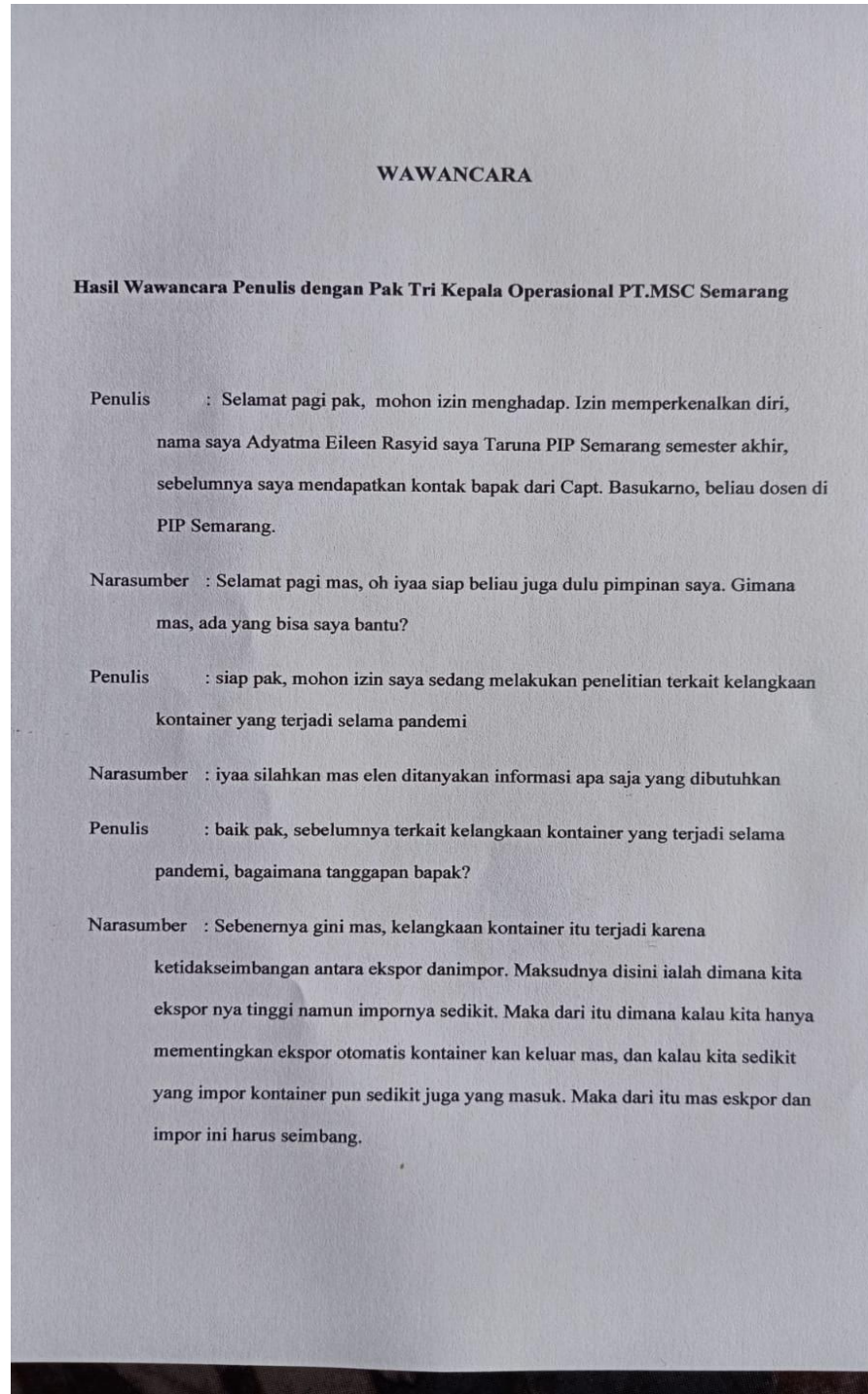
Sumber: Dokumen Pribadi



Sumber: Dokumen Pribadi



Lampiran 5 Wawancara



Sumber: Dokumen Pribadi

kita pada dasarnya ketika kapal datang itu selalu bawa empty, bahkan belum lama juga kita baru aja bongkar sebanyak 1000 empty, artinya itu untuk mensupply kita agar tidak terjadi kelangkaan kontainer. karena sekarang ini kan freight mahal sekali, langkanya kontainer dan space pada kapal itu sulit sekali didapat/ dibatasi. kalau msc sendiri kan round the world ya. jadi, kapal sendiri muatan juga sendiri tidak muatan orang lain. ketika si A booking 5 itu kita hanya beri 1-2 saja karena space dibagi sama yang lainnya kita kasih kesempatan ke customer yang lain. karena space mv terbatas antara singapore tpp karena kita ada dua port yg dijadikan transshipment di indonesia. saat ini semenjak pandemi mulai minggu ketiga itu tidak boleh menerima muatan asia karena akan rugi. jadi perbandingan kalo kita muat 5 muatan asia dibanding 1 muatan eropa lebih untung yang eropa. karena harganya lebih bagus disana. jika kita muat asia dan penuh bahan bakar nya juga lebih banyak jadi lebih baik muat eropa sedikit dan draft sedikit bahan bakar juga lebih hemat. saya kemarin baru aja bongkar hampir 500 box empty. jadi kita selalu request ke regional bahwa posisi saat ini jumlah empty masih sekian, masih aman jadi hanya minta 500. jika ada permintaan tinggi makan empty akan dinaikkan. itu tergantung dari space kapal karena menyesuaikan max draft pelabuhan, pernah kejadian sudah muat di singapore menuju ke tpp dengan draft 10,5 sedangkan max 9,7 maka muatan full dan empty di cut/ diturunkan lagi. padahal panjang kapal 202m dan kapasitas 2600 teus. tapi kita desain grab nya harus masuk 9.5 kalo 9.7 kita tambah wayer pasang sedikit, jadi kalo msc gak ada permasalahan dalam peristiwa kelangkaan kontainer ini karena msc punya cara sendiri untuk mengantisipasinya. sekarang tingkat ekspor memang meningkat yang biasanya

Sumber: Dokumen Pribadi

400- 500 teus sekarang mencapai 1000 teus. itu untuk semarang aja ya. kalau surabaya itu 12.2 draft max itu terpenuhi. dan kalau untuk barang itu rata rata garmen. kata gm tpks itu ada 12 pabrik dari jakarta yang pindah ke jawa tengah itu termasuk sepatu seperti adidas dsb. sekarang pr nya di pelabuhan

Penulis : izin pak mengapa kita gak produksi kontainer lagi aja pak agar bisa menutup masalah ini ?

Narasumber : mereka sudah berpikir seperti itu, kaitannya bukan masalah produksi aja, itu menyangkut ke prosedur karena tiap kontainer kan harus register terus perlu traffic / lalu lintasnya nah disini disebut dengan number tar(kontainer number) itu kan bukti sudah register . karena pergerakan kontainer gak sembarangan.

Penulis : baik pak terimakasih, kemudian kalau boleh cerita sedikit terkait penyebab nya dan dampak dari kelangkaan kontainer ini pak?

Narasumber : Tidak meratanya kegiatan produksi kontainer, yang biasanya 6000 teus tetapi kapasitas hanya 2000 teus. otomatis hal ini tidak memenuhi target akibatnya proses distribusi / proses tradenya terganggu. banyak pelaku usaha yang mengeluhkan masalah jumlah equipment yg tidak memenuhi target, kedua pemasaran dan juga harga otomatis karena aturan harga pasar kontainer tidak ada yang mengatur, jadi bebas. semakin banyak permintaan ya semakin mahal. semakin tinggi penawaran harga pasti turun. jika ada unsur monopoli ya bebas aja dan tidak ada kaitannya dengan regulator karena hanya berurusan dalam persaingan usahanya saja. Dampaknya sangat luas mas, yaa itu tadi kita harus menaikkan rate nya makanya harga kontainer mahal sampai 10x lipat soalnya gara-

Sumber: Dokumen Pribadi

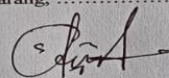
gara covid kan harus lockdown yaa, nah di amreika itu ada penutupan jadi kapal menumpuk disana dan biaya operasi bertambah.

Penulis : siap pak tri, saya rasa hariini cukup terimakasih banyak pak sudah meluangkan waktunya dan informasinya.

Narasumber : siap siap mas, samasama tanyakan saja kalau ada yang kurang

Penulis : baik pak, terimakasih. Selamat siang pak

Semarang,09-02-2022


Operasional

Sumber: Dokumen Pribadi

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Adyatma Eileen Rasyid
2. Tempat, Tanggal Lahir : Denpasar, 19 Januari 2001
3. N I T : 551811316707 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)
5. Agama : Islam
6. Alamat : Jalan Segara Kulon no.9 Tanjung Benoa,
Kuta Selatan. Kab.Badung - Bali
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Muryadi
 - b. Ibu : Nurjanna Pakpahan
8. Riwayat Pendidikan

- a. SD N 2 Tanjung Benoa (2006 – 2012)
- b. SMP N 3 Kuta Selatan (2012 – 2015)
- c. MAN 1 Jembrana (2015 – 2018)
- d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2018 – 2022)

9. Pengalaman Praktik Darat

Perusahaan : **PT. Kartika Samudera Adijaya Cab. Berau**

Alamat : Jl. Gajah Mada no.531 RT.06 Tanjung Redeb, Berau. Kalimantan Timur 77312

Periode Praktik Darat : 04 Agustus 2020 – 08 Agustus 2021

