

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Tinjauan Pustaka

##### 2.1.1 Pengertian pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas 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 antarmoda transportasi. (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor: 17 tentang Pelayaran, 2008)

Pelabuhan petikemas adalah pelabuhan tempat bersandarnya kapal yang membawa barang di dalam petikemas. Pelayanan jasa pada pelabuhan petikemas ini berbeda dengan pelayanan jasa pada pelabuhan jenis lain, seperti pelabuhan penumpang atau pelabuhan barang umum (*general cargo*). Pada pelabuhan petikemas harus ditunjang oleh peralatan darat yang lebih canggih, seperti *container crane (CC)*, *rubber tyred gantry (RTG)*, *reach stacker (RS)*, *head truck* dan sebagainya karena barang yang dibongkar atau dimuat adalah peti-peti yang besar dan berat, biasa disebut *container* atau petikemas. *Container* atau petikemas yang lazim digunakan untuk mengangkut muatan kering dalam angkutan melalui laut adalah petikemas yang berukuran 20 *feet* (1 *TEU's*) dan 40 *feet* ( 2 *TEU's* ). (Imansyah Noor, 2011)

Pelabuhan laut dapat ditingkatkan kemampuan pengoperasian fasilitas pelabuhan dari fasilitas untuk melayani barang secara konvensional menjadi fasilitas pelabuhan untuk melayani angkutan petikemas dan angkutan curah cair maupun kering. Penetapan kemampuan fasilitas pelabuhan dari fasilitas untuk melayani barang secara konvensional menjadi fasilitas pelabuhan untuk melayani petikemas internasional, ditetapkan oleh Direktur Jenderal

atas usulan penyelenggara pelabuhan laut. Namun, sebelumnya harus memenuhi sejumlah persyaratan (standar). Antara lain memiliki sistem dan prosedur pelayanan; memiliki sumber daya manusia dengan jumlah dan kualitas yang memadai; kesiapan fasilitas tambat permanen dengan panjang minimal 100 meter dan kedalaman minimal -5,00 m LWS; tersedianya peralatan penanganan bongkar muat petikemas yang terpasang dan yang bergerak antara lain 1 (satu) unit *gantry crane* dan peralatan penunjang yang memadai; lapangan penumpukan (*container yard*) minimal seluas 2 (dua) hektar dan gudang CFS sesuai kebutuhan; kehandalan sistem operasi menggunakan jaringan informasi *online* baik internal maupun eksternal; pelabuhan telah dioperasikan 24 (dua puluh empat) jam; volume kargo sekurang-kurangnya telah mencapai 50.000 *TEU's*. (Alexander Purba, 2010)

### **1. Tugas-tugas Pelabuhan**

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor: 17 tentang Pelayaran (2008) Tugas-tugas pelabuhan:

- a. Kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan pelabuhan.
- b. Penyediaan dan atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyediaan dan atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang.
- c. Penyediaan dan atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas:
  - 1) Penyediaan dan atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat.
  - 2) Penyediaan dan atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih.
  - 3) Penyediaan dan atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan atau kendaraan.
  - 4) Penyediaan dan atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan petikemas.
  - 5) Penyediaan dan atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.

- 6) Penyediaan dan atau pelayanan jasa terminal petikemas, curah cair, curah kering dan Ro-Ro.
  - 7) Penyediaan dan atau pelayanan jasa bongkar muat barang.
  - 8) Penyediaan dan atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang.
  - 9) Penyediaan dan atau pelayanan jasa penundaan kapal.
- d. Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan yang menunjang kelancaran operasional dan memberikan nilai tambah bagi pelabuhan.

## **2. Ekspor Impor**

Ekspor adalah pengeluaran barang dari daerah pabean Indonesia untuk dikirimkan ke luar negeri dengan mengikuti ketentuan yang berlaku terutama mengenai peraturan kepabeanan dan dilakukan oleh seorang eksportir atau yang mendapat izin khusus dari Direktorat Jendral Perdagangan Luar Negeri Departemen Perdagangan. (Marolop Tandjung, 2011)

Ekspor adalah perdagangan dengan cara mengeluarkan barang dari dalam ke luar wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku. (Andri Feriyanto, 2015)

Sedangkan impor adalah kegiatan memasukkan barang kedalam daerah pabean Indonesia. (Marolop Tandjung, 2011)

Impor adalah perdagangan dengan cara memasukkan barang dari luar negeri ke dalam wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku. (Andri Feriyanto, 2015)

## **3. Pembongkaran**

Sesuai dengan pengertian dalam praktik kepabeanan yang dimaksudkan pembongkaran adalah kegiatan menurunkan muatan sarana pengangkut yang datang dari luar daerah pabean untuk selanjutnya dibawa ke kawasan pabean dimana tempat penimbunan sementara atau tempat penimbunan lainnya. Pembongkaran harus didasarkan atas permohonan pemilik barang atau pengusaha/agen sarana pengangkut dan dilaksanakan setelah

mendapat izin dari kepala kantor pabean pelabuhan tujuan barang/bongkar. Pembongkaran barang impor dari sarana pengangkut yang datang dari luar daerah pabean, yaitu barang yang belum pernah dipenuhi kewajiban pabeannya wajib dibongkar di tempat yang telah ditentukan. (Ali Purwito dan Indriani, 2015)

Menurut Peraturan Pemerintah No. 20 tahun 2010 bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat dari dan ke kapal di pelabuhan meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving* atau *delivery*.

*Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk. Atau sebaliknya yaitu memuat barang dari dermaga/tongkang/truk kedalam kapal dan di susun di dalam palka kapal. Bisa menggunakan derek kapal maupun derek darat.

*Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala di dermaga dan menyangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya, yaitu mengangkut barang dari gudang ke dermaga.

*Receiving/Delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari tempat penumpukan barang ke atas kendaraan dipintu gudang atau sebaliknya. (Candra Agustina, 2015)

#### **4. Pelaksanaan Pembongkaran**

Ali Purwito dan Indriani (2015) Sering terjadi barang-barang yang dibongkar tidak sesuai dengan yang dimuat dalam *manifest*, oleh sebab itu akan dikenakan sanksi administrasi dan kemungkinan pidana. Dapat terjadi bahwa barang yang dibongkar kelebihan atau kekurangan, disebabkan adanya barang lain (tambahan, hadiah, atau titipan) atau kekurangan karena penyusutan. Pelaksanaan pembongkaran dapat dilakukan:

1. Dari sarana pengangkut yang satu ke sarana pengangkut yang lainnya yang dilakukan dengan pertimbangan, sarana pengangkut tidak dapat bersandar langsung didermaga pelabuhan. Atau barang-barang yang dibongkar harus segera diserahkan dan dibawa ketempat lain (seperti

*basecamp*, tempat pemusatan logistik). Pemindahan BBM dari satu sarana pengangkut ke sarana pengangkut dalam rangka distribusi atau keperluan yang mendesak.

2. Di tempat lain dapat dilakukan setelah mendapat izin kepala kantor yang mengawasi tempat tersebut. Dalam hal sarana pengangkut tidak dapat menggunakan standar langsung di dermaga, pembongkaran barang impor dari sarana pengangkut dapat dilakukan di luar pelabuhan (*reede*) ke sarana pengangkut laut lainnya, dan wajib dibawa ke kawasan pabean melalui jalur yang ditetapkan atau ke tempat lain setelah mendapat izin kepala kantor yang mengawasi tempat tersebut. Izin tersebut diberikan ketika:
  - a. Barang impor tersebut bersifat khusus sehingga tidak dapat dibongkar di kawasan pabean.
  - b. Pembongkaran terhadap barang impor tersebut tidak dapat dilakukan di kawasan pabean karena terdapat kendala teknis.
  - c. Terdapat kongesti yang dinyatakan secara tertulis oleh pengusaha pelabuhan.

Prosedur yang harus ditempuh adalah, penyerahan pemberitahuan pabean atas barang yang diangkutnya dan telah mendapatkan nomor dan tanggal pendaftaran. Atas pembongkaran barang impor dilakukan pengawasan pabean dan dibuatkan laporan mengenai pembongkaran. Pembongkaran barang impor dapat dilakukan apabila:

- a. Barang yang di impor oleh importir jalur prioritas atau importer yang mendapat fasilitas sejenis.
- b. Barang impor yang mempunyai bentuk, sifat, dan karakteristik tertentu yang secara teknis tidak memungkinkan untuk ditimbun di TPS di area pelabuhan.
- c. Barang impor yang mendapat fasilitas pemberitahuan pendahuluan dan telah mendapatkan persetujuan pengeluaran barang.

### 2.1.2 Pengertian Petikemas

Petikemas adalah peti berbentuk empat persegi panjang yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu terbuat dari besi maupun aluminium serta memiliki pintu disalah satu sisinya serta dapat digunakan berulang kali juga digunakan sebagai tempat untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya dan telah ditetapkan berdasarkan standar internasional (ISO). (Sistem dan Prosedur Operasional-Terminal Petikemas Semarang, 2014)

R.P. Suyono (2007) Petikemas (*container*) adalah salah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya.

Filosofi dibalik petikemas adalah membungkus atau membawa muatan dalam peti-peti yang sama dan membuat semua kendaraan dapat mengangkutnya sebagai satu kesatuan, baik kendaraan itu berupa kapal laut, kereta api, truk, atau angkutan lainnya, dan dapat membawa secara cepat, aman, dan efisien atau bila mungkin dari pintu ke pintu (*door to door*).

Aswanti Setiawati dan Titi Apriyanto (2016) Sebagaimana diketahui, persediaan petikemas khususnya untuk pengiriman ekspor, berasal dari petikemas bekas impor yang sudah dilakukan bongkar muat dan diletakan kembali ke depo. Oleh sebab itu, agar pengoperasian petikemas dapat berjalan dengan baik, maka semua pihak yang terlibat harus menyetujui ukuran-ukuran petikemas harus sama dan sejenis serta mudah diangkut.

Adapun, badan *International Standard Organization* (ISO) telah menetapkan ukuran dari petikemas adalah sebagai berikut:

1. *Container 20' Dry Freight (20 feet)*
2. *Container 40' Dry Freight (40 feet)*
3. *Container 40' High Cube Dry*
4. *Container 45' Dry Freight (45 feet)*

Sedangkan jenisnya terdiri enam kelompok yaitu: *General Cargo* (*General Purpos Container, Open-Side Container, Open-Top Container,*

*Ventilated Container*), *Thermal (Insulated Container, Reefer Container, Heated Container, Tank (bulk liquid, bulk gas), Dry Bulk, Platform Container (Flat Rack Container: Fixed end Type, Collapsible Type), Platform Based Container* atau *Artificial Tween Deck* dan *Specials Container (Cattle Container, Car Container)*.

## 1. Jenis Petikemas

Menurut R.P. Suyono (2007) dalam bukunya beberapa jenis petikemas:

### a. *General Cargo*

*General cargo container* adalah petikemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*).

#### 1) *General Purpose Cotainer*

Petikemas ini yang biasa dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*).

#### 2) *Open Side Container*

Petikemas yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukkan dan mengeluarkan barang yang karena ukuran atau beratnya lebih mudah dimasukkan atau dikeluarkan melalui samping petikemas.

#### 3) *Open Top Container*

Petikemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan dan dikeluarkan lewat atas. Tipe petikemas ini diperlukan untuk mengangkut barang berat yang hanya dapat dimasukkan lewat atas dengan menggunakan derek (*crane*).

#### 4) *Ventilated Container*

Petikemas yang mempunyai ventilasi agar terjadi sirkulasi udara dalam petikemas yang diperlukan oleh muatan tertentu, khususnya muatan yang mengandung kadar air tinggi.

### b. *Thermal*

adalah petikemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu.

Petikemas yang termasuk kelompok *thermal* adalah :

1) *Insulated Container*

Petikemas yang dinding bagian dalamnya diberi isolasi agar udara dingin di dalam petikemas tidak merembes keluar.

2) *Reefer Container*

Petikemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam petikemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk seperti sayuran, daging, atau buah-buahan.

3) *Heated Container*

Petikemas yang dilengkapi mesin pemanas agar udara dalam petikemas dapat diatur pada suhu panas yang diinginkan.

c. *Tank*

*Tank container* adalah tangki yang ditempatkan dalam kerangka petikemas yang dipergunakan untuk muatan cair (*bulk liquid*) maupun gas (*bulk gas*).

d. *Dry Bulk*

*Dry bulk container* adalah *general purpose container* yang dipergunakan khusus untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*).

e. *Platform*

*Platform container* adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar. Petikemas yang termasuk jenis ini adalah :

1) *Flat Rack Container*

*Flat rack container* adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya. *Flat rack* dapat dibagi menjadi dua, yakni :

a) *Fixed end type* : dinding (*stanchion*) pada ujungnya tidak dapat dibuka atau dilipat.

b) *Collapsible type* : dinding (*stanchion*) pada ujungnya dapat dilipat, agar menghemat ruangan saat diangkut dalam keadaan kosong.



## 2) *Platform Based Container*

*Platform based container* atau disebut juga *artificial tween deck* adalah petikemas yang hanya terdiri dari lantai dasar saja dan apabila diperlukan dapat dipasang dinding. *Platform based/flat rack* biasanya digunakan untuk muatan yang mempunyai lebar atau tinggi melebihi ukuran petikemas yang standar.

### f. *Specials*

*Special container* adalah petikemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti petikemas untuk muatan ternak (*cattle container*) atau muatan kendaraan (*car container*).

## 2. Ukuran Petikemas

R.P. Suyono (2007) Agar pengoperasian petikemas dapat berjalan dengan baik, maka semua pihak yang terlibat harus menyetujui agar ukuran-ukuran petikemas harus sama dan sejenis serta mudah diangkut. Badan *Internasional Standard Organization (ISO)* telah menetapkan ukuran-ukuran dari petikemas sebagai berikut :

### 1) *Container 20' Dry Freight (20 feet)*

Ukuran luar : 20' (p) x 8' (l) x 8'6" (t) atau 6.058 x 2.438 x 2.591 m

Ukuran dalam : 5.919 x 2.340 x 2.380 m

Kapasitas : *Cubic capacity* : 33 Cbm

*Pay Load* : 22,1 ton

### 2) *Container 40' Dry Freight (40 feet)*

Ukuran luar : 40' (p) x 8' (l) x 8'6" (t) atau 12.192 x 2.438 x 2.591 m

Ukuran dalam : 12.045 x 2.309 x 2.379 m

Kapasitas : *Cubic capacity* : 67,3 Cbm

*Pay Load* : 27,396 ton

### 3) *Container 40' High Cube Dry*

Ukuran luar : 40' (p) x 8' (l) x 9'6" (t) atau 12.192 x 2.438 x 2.926 m

Ukuran dalam : 12.056 x 2.347 x 2.684 m

Kapasitas : *Cubic capacity* : 76 Cbm

*Pay Load* : 29,6 ton

Ukuran muatan dalam pembongkaran atau pemuatan petikemas dinyatakan dalam *TEU (Twenty foot Equivalent Unit)*. Oleh karena ukuran standar dari petikemas dimulai dari panjang 20 *feet*, maka satu petikemas 20' dinyatakan sebagai 1 *TEU* dan petikemas 40' dinyatakan sebagai 2 *TEU* atau sering juga dinyatakan dalam *FEU (Fourty foot Equivalent Unit)*.

### 2.1.3 Alat-alat Bongkar Muat Petikemas

Edy Hidayat, dkk (2009) alat-alat yang digunakan dalam bongkar muat petikemas:

1. *Ship to shore (STS) crane/Container crane (CC)*

*Ship to shore (STS) crane/container crane (CC)* ditempatkan secara permanen di dermaga dan berfungsi sebagai alat utama bongkar muat petikemas dari dermaga ke kapal dan sebaliknya.

2. *Rubber tyred gantry (RTG) Crane*

Adalah alat untuk menumpuk atau menyusun petikemas di lapangan penumpukan (*container yard*). Alat ini dapat bergerak bebas di lapangan penumpukan.

3. *Rail mounted gantry crane (RMGC)*

*Rail mounted gantry crane (RMGC)* berfungsi seperti RTG namun bergerak diatas rel. bentangan kakinya berada pada beberapa *row* dan jarak bentangan kaki lebih dari 36 meter yang membentangi 12-13 *row* petikemas.

4. *Reach stacker (RS)*

Alat ini merupakan perpaduan dari *forklift* dan *mobile crane* sehingga dapat beroperasi secara bebas seperti mengangkat, membawa dan menyusun *container* dari atas *chassis* ke lapangan penumpukan.

5. *Side loader*

Adalah jenis *forklift* berkapasitas antara 7,5 ton sampai dengan 10 ton sebagai konstruksi dasar dengan penggantian perangkat *fork* (garpu) yang menjadi *spreader* untuk mengangkat petikemas kosong. Penggerak

utama adalah menggunakan mesin diesel dan untuk pengangkat lainnya menggunakan *hidrolik system*.

#### 6. *Top loader*

*Top loader* digunakan untuk bongkar muat petikemas di lapangan penumpukan. Tipe lain dari *top loader* ada yang disebut *Front end loader* dan *Side end Loader*

#### 7. *Forklift*

Adalah peralatan penunjang pada terminal petikemas untuk melakukan bongkar muat dalam tonase yang kecil, biasanya banyak digunakan pada *CFS* untuk *stripping* dan *stuffing* serta kegiatan yang berkaitan dengan *delivery* atau *interchange*.

#### 8. *Head truck dan Chasis*

Atau disebut dengan *trailer* digunakan di terminal petikemas untuk mengangkut petikemas dari dermaga ke lapangan penumpukan petikemas dari dermaga ke lapangan penumpukan petikemas ke gudang *container freight station (CFS)* atau sebaliknya.

### **2.1.4 Keuntungan Kerugian Memakai Petikemas Dan Pemilihannya**

R.P. Suyono (2007) menjelaskan keuntungan dan kerugian memakai petikemas adalah sebagai berikut:

#### **1. Keuntungan memakai petikemas**

- a. Cepat dan ekonomis dalam menangani petikemas, terutama dalam bongkar/muat petikemas di pelabuhan atau *interface*.
- b. Keamanan terhadap kerusakan dan pencurian lebih terjaga, terutama untuk barang-barang kecil atau berharga.
- c. Efisien, karena satu gang dari 12 orang dapat bongkar/muat kapal petikemas dalam 3 dan 4 hari. Bila dilakukan hal yang sama oleh 100 orang akan memakan waktu 3 atau 4 minggu.
- d. Pembungkus barang tidak perlu terlalu kuat, karena tumpukan (*stacking*) dapat dibatasi setinggi dalamnya petikemas.
- e. Bisa untuk angkutan *door to door*.

## 2. Kerugian memakai petikemas

- a. Kapal petikemas mahal (lebih mahal dari kapal barang biasa).
- b. Jumlah banyaknya petikemas harus 3x (tiga kali) banyaknya petikemas yang ada di kapal. Satu kelompok yang akan dimuat dan satu kelompok yang akan dibongkar.
- c. Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat petikemas dan harus menggunakan peralatan khusus untuk mengangkat dan menumpuknya.
- d. Jalan-jalan yang ada harus disesuaikan untuk pengangkutan petikemas.
- e. Dapat terjadi ketidakseimbangan dalam perdagangan antar negara, bila suatu negara tidak cukup persediaan petikemasnya.

## 3. Pemilihan petikemas

R.P. Suyono (2007) Dalam memilih petikemas, ada beberapa hal yang harus di pertimbangkan dan di perhatikan. Semua hal tersebut terkait dengan sasaran dan tujuan penggunaan petikemas. Hal-hal yang mesti di pertimbangkan adalah:

- a. Jenis muatan  
Bagaimana bentuk fisiknya? Apakah diperlukan ventilasi atau pendingin?
- b. Besar Muatan  
Apakah cara pemuatannya secara khusus, seperti *open top container*?  
Apakah muatan tersebut lebih lebar dan lebih panjang dari yang disyaratkan ketentuan ISO secara minimum?
- c. Berat muatan  
Apakah muatan sesuai dengan berat tara dari petikemas hingga berat petikemas isi tidak melebihi yang ditentukan?
- d. Kelembaban muatan  
Apakah perlu *ventilated container*?
- e. Ukuran dan daya muat petikemas  
Apakah sesuai dengan muatan yang akan diisi?

f. Kelayakan petikemas

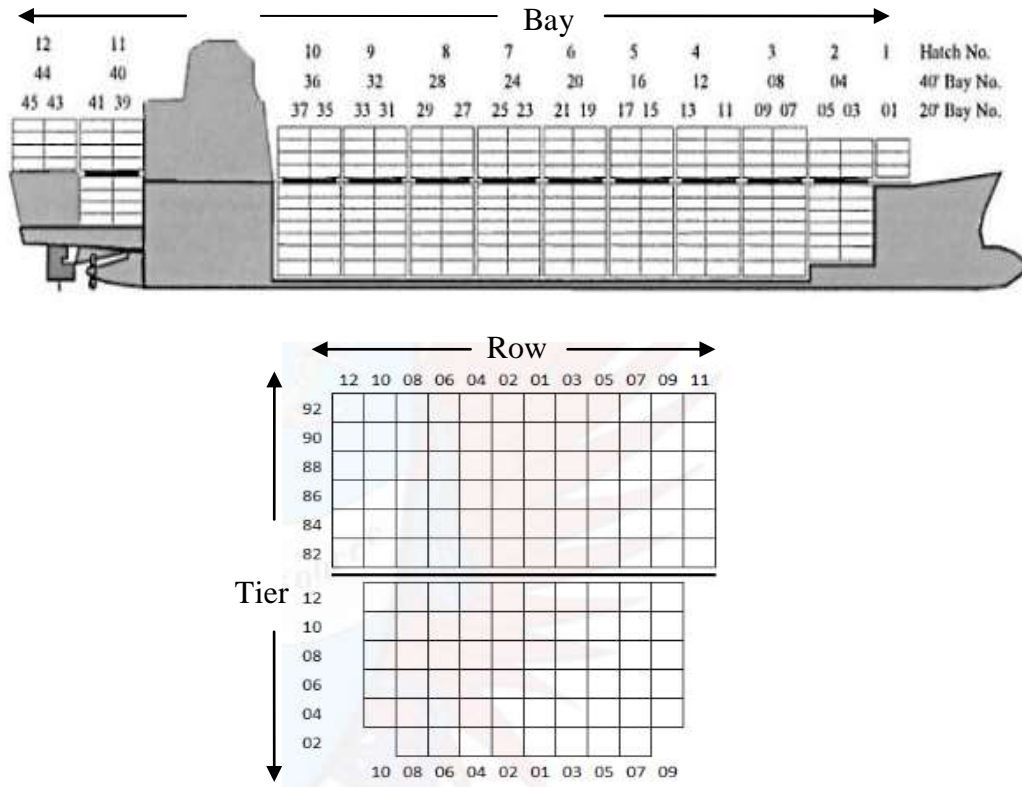
Apakah telah memenuhi kelayakan yang ditentukan oleh *Lloyds* serta Bea cukai?

### 2.1.5 Prosedur bongkar muat Petikemas dari Kapal

R.P. Suyono (2007) Dalam bongkar muat petikemas dari kapal, kita harus mengetahui posisi petikemas yang akan di bongkar muat. Apakah akan di bongkar muat di *bay, row, tier*.

- a. *Bay* adalah pembagian kapal secara membujur dari haluan ke buritan dan mulai dari no. 1 dan seterusnya. Panjang *bay* adalah sama dengan petikemas. *Bay* dengan nomor ganjil adalah untuk petikemas 20 ft sedangkan nomor genap untuk petikemas 40 ft. Tidak semua *bay* bernomor genap dapat dipergunakan untuk petikemas 40 ft, hanya nomor genap yang berhimpitan yang dapat dipergunakan untuk 40 ft.
- b. *Row* adalah pembagian kapal secara melintang dari tengah ke kiri dan ke kanan. Contohnya dari tengah ke kiri *row* 02, 04, 06, dan seterusnya sedangkan dari tengah ke kanan *row* 01, 03, 05, dan seterusnya. Untuk *centre line* diberi nomor 00. *Row* dapat juga diberi nomor urut dari kiri ke kanan, seperti 01, 02, 03, 04, dan seterusnya. Lebar *row* adalah sama dengan lebar petikemas.
- c. *Tier* adalah pembagian nomor susunan petikemas secara vertikal. Untuk pembagian nomor dari *tier* dibagi dua bagian, yaitu:
  - 1) Petikemas yang dimuat dalam palka diberi nomr genap dari 02. Misalnya tier 02, 04, 06, dst.
  - 2) Petikemas yang dipadatkan di atas dek kapal diberi nomor genap dengan angka 8 ke atas. Misalnya tier 82, 84, 86, 88.  
Sebagai contoh : DLLCU 230012 170304, berarti petikemas dimuat pada posisi *bay* 17 *row* 03 *tier* 04 (dalam palka).

Gambar 2.1: Bay, Row, Tier pada kapal.



Sumber: PT. PELINDO III (Persero) TPKS Semarang

## 1. Prosedur Pemuatan Barang

R.P. Suyono (2007) Muatan kapal terdiri dari dua jenis utama, yaitu barang keluar dan dan barang masuk. Barang keluar disebut juga sebagai muatan ekspor dan barang masuk disebut juga sebagai muatan ekspor dan barang masuk disebut juga sebagai muatan impor. Berikut ini adalah proses pemuatan barang ekspor dan pembongkaran barang impor dari kapal yang harus diperhatikan oleh keagenan kapal.

### a. Persiapan pengapalan barang (ekspor)

Proses pengapalan barang dimulai pada saat pengirim mengeluarkan *shipping instruction* untuk muatan ekspor. *Shipping instruction* merupakan perintah pengapalan barang dan ditunjukkan kepada agen perwakilan dari kapal yang akan mengangkut barang itu.

*Shipping instruction* memuat data yang diperlukan antara lain:

- 1) Nama *shipper, consignee, notify address*.
- 2) Pelabuhan muat dan bongkar.
- 3) *Mark* dan No. serta barang.
- 4) Jumlah muatan, *kg/colli, weight* dan *volume*.
- 5) Nama kapal yang akan mengangkut.
- 6) Pembayaran *freight prepaid* atau *to collect*.
- 7) Jumlah *original bill of lading* yang dikehendaki.

Atas data-data yang ada maka agen perkapalan membuat *draft* B/L tersebut telah dinyatakan sesuai dengan data dan fakta barang yang dikirim, maka agen pelayaran membuat B/L asli yang kemudian diserahkan kepada pengirim.

Dalam muatan LCL (lihat mengenai pergerakan petikemas pada bab 9) agen akan mencari petikemas yang akan diisi oleh pengirim di *container freight station* (CFS), atau tempat pengangkutan petikemas. Setelah petikemas diisi maka pengirim atau EMKL yang ditunjuk mengurus ke cabang dan Bea cukai. Setelah EMKL mendapat Fiat Muat maka petikemas dibawa ke lapangan petikemas (*container yard*) untuk menunggu pengapalan.

Penanganan petikemas di lapangan penumpukan bisa dilakukan dengan dua cara yaitu meletakkan di atas *chassis* atau menumpuk langsung di atas tanah (*stacking on the ground*). Sistem *chassis* dapat dengan mudah diakses akan tetapi butuh tempat yang luas. Sistem *stack on the ground* tidak bisa langsung diakses namun ruang yang dibutuhkan tidak banyak karena petikemas dapat disusun, karena tempat untuk menumpuk/lapangan penumpukan yang terbatas sehingga menumpuk langsung di atas lapangan penumpukan (*stacking on the ground*) yang umum dilakukan. (Misliah dan Haris Djalante, 2013)

Merujuk pada UU No. 17 Tahun 2006 tentang kepabeanan, secara sederhana dapat di jelaskan ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean, dari pengertian ini dapat dijabarkan lagi mengenai barang ekspor dan daerah pabean. Daerah pabean adalah seluruh wilayah

negara Indonesia, mulai dari darat, laut dan udara serta daerah tertentu yang ditentukan dari Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku ketentuan undang-undang yang telah ditetapkan (Pasal 1 Butir 2). Sedangkan untuk barang ekspor adalah barang yang dikeluarkan dari daerah pabean.

Berdasarkan penjelasan tersebut maka barang dikatakan telah di ekspor jika barang tersebut telah diangkut keluar melalui batas daerah pabean, tapi dari segi pelayanan dan pengamanan tidak mungkin menempatkan pejabat Bea cukai di sepanjang garis perbatasan untuk memberikan pelayanan dan melakukan pengawasan barang ekspor, kemudian timbulah anggapan di dalam hukum (fiksi) yang menyatakan bahwa barang yang telah di muat di sarana pengangkut untuk dikeluarkan dari daerah pabean dianggap telah di ekspor dan diperlukan sebagai barang ekspor (pasal 2 ayat 2 UU Kepabeanan).

Yang dimaksud dengan sarana pengangkut, yaitu setiap kendaraan darat, laut, atau udara yang di pergunakan untuk mengangkut barang ekspor. Sedangkan yang dimaksud dimuat, yaitu dimasukkan nya barang kedalam sarana pengangkut dan telah diajukan pemberitahuan pabean termasuk dipenuhinya bea keluar, meskipun barang tersebut telah dimuat disarana pengangkut yang akan berangkat keluar daerah pabean, jika barang tersebut akan dibongkar di dalam daerah pabean dengan menyerahkan suatu pemberitahuan pabean maka barang tersebut tidak bisa dianggap sebagai barang ekspor. (Andi Susilo, 2008)

b. Prosedur muatan impor

R.P. Suyono (2007) Sebelum kapal datang membawa muatan yang akan dibongkar, dokumen-dokumen barang sebelumnya telah disampaikan ke agen perkapalan. Dokumen tersebut mencakup *manifest*, salinan B/L, *loading list* dari barang yang hendak dibongkar oleh kapal yang mengangkut. Penyampaian dokumen dapat melalui pos atau melalui perwakilan pemilik kapal.

Atas dasar dokumen agen perkapalan akan melakukan hal-hal berikut ini:



- a. Memberi tahu kepada para *consignee*, ETA dari kapal dan berapa lama akan membongkar/muat barang.
- b. Memberi tahu kepada Bea cukai dan membuat pemberitahuan umum (PU) dari barang yang ada di kapal dan yang akan dibongkar.
- c. Bila kapal telah tiba dan mulai kegiatan bongkar/muat maka *consignee* atau EMKL yang ditunjuk akan mengurus B/L dan surat-surat barangnya.
- d. Dengan B/L yang ada dengan dokumen pendukung lainnya menyelesaikan dahulu kewajiban terhadap agen pelayaran, seperti *freight*, jaminan petikemas, *documentation fee*, administrasi, *terminal handling charges* (THC) dan biaya lainnya.
- e. Bila biaya-biaya tersebut dan kewajiban bea cukai telah diselesaikan, maka *consignee* atau EMKL yang ditunjuk akan mendapat *delivery order* (D/O).
- f. Dengan D/O penarikan B/L, barang akan dikeluarkan dengan mendapat fiat keluar. *Delivery order* adalah surat perintah yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran ke gudang/PBM untuk menyerahkan barang yang tercantum dalam D/O kepada pihak yang disebutkan dalam D/O. Untuk mendapat D/O, penerima atau EMKL yang mewakilinya harus menyerahkan salah satu B/L asli yang telah di *endorse* ke agen pelayaran.

## 2.2 Gambaran Umum Obyek Penulisan

### 1. Sejarah umum PT. PELINDO III (Persero) Terminal Petikemas Semarang.

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. (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 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 .

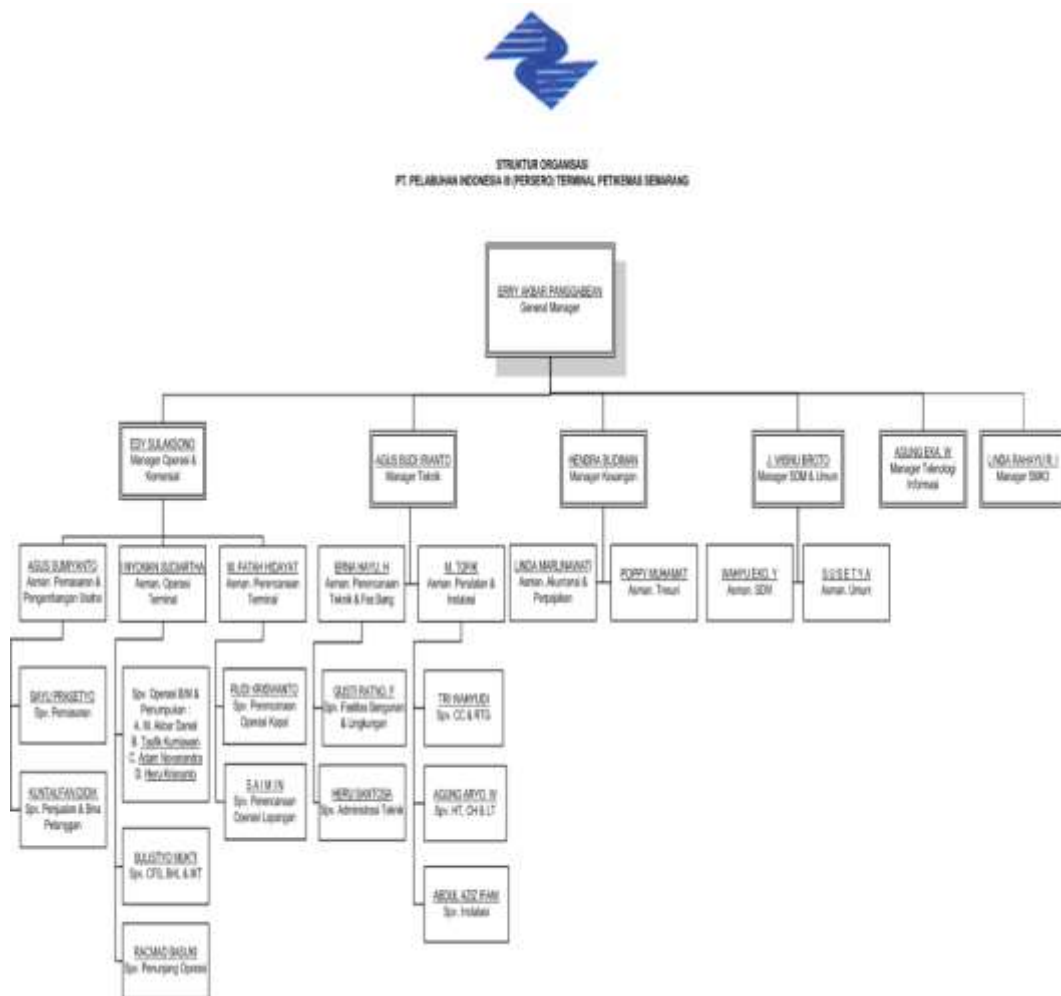
Terminal Petikemas Semarang (TPKS) berdiri berdasarkan Surat keputusan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor: KEP.46/PP.1.08/P.III-2001 tanggal 29 Juni 2001 tentang pembentukan Terminal Petikemas Semarang terhitung sejak tanggal 21 Juli 2001 Terminal Petikemas Semarang merupakan cabang yang berdiri sendiri terpisah dari Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Sehingga semua urusan *handling* petikemas sepenuhnya dilakukan sendiri oleh manajemen Terminal Petikemas Semarang.

## 2. Struktur Organisasi

Struktur organisasi merupakan kerangka dasar yang menggambarkan hubungan kerja antara pimpinan dengan bawahannya dalam menjalankan suatu tugas masing-masing. Dapat dilihat rincian tugas pokok dan kewenangan masing masing bagian yang telah tertera dalam struktur organisasi.

Adapun struktur organisasi pada PT. PELINDO III (Persero) Terminal Petikemas Semarang adalah sebagai berikut :

Gambar 2.2: Struktur organisasi PT. PELINDO III TPKS Semarang



Sumber : PT. PELINDO III (Persero) TPKS Semarang

### **3. Tugas dan tanggung jawab masing-masing Divisi PT. PELINDO III (Persero) Terminal Petikemas Semarang.**

Pada sebuah perusahaan, pembuatan struktur organisasi perusahaan bukan hanya sekedar menggambarkan deskripsi terhadap wewenang dan tugas karyawan dalam sebuah organisasi tapi juga memberikan gambaran yang jelas terhadap hal-hal berikut :

#### **a. Kejelasan Tanggung Jawab**

Struktur organisasi memberikan gambaran secara jelas mengenai pertanggung jawaban kepada pimpinan yang memberikan kewenangan, karena selanjutnya pelaksanaan kewenangan tersebut harus dipertanggung jawabkan.

#### **b. Kejelasan Kedudukan**

Kedudukan dalam perusahaan, terlihat pada struktur organisasi yang sebenarnya mempermudah dalam melakukan koordinasi, karena keterkaitan penyelesaian pekerjaan terhadap suatu dipercayakan pada seseorang.

#### **c. Kejelasan Tugas**

Penyelesaian terhadap uraian tugas pada perusahaan yang terlihat dalam struktur organisasi, sangat membantu pada pihak pimpinan untuk melakukan pengawasan dan pengendalian kinerja bawahan serta membuat konsentrasi terhadap pelaksanaan suatu pekerjaan karena uraiannya yang jelas. Jadi adapun tugas dan tanggung jawab masing-masing divisi PT. PELINDO III (Persero) Terminal Petikemas Semarang, sebagai berikut :

#### **1) *General Manager:***

- a) Merumuskan kebijakan perusahaan sesuai yang telah ditetapkan oleh Direksi PT. PELINDO III (Persero) TPKS Semarang.
- b) Menyiapkan rencana jangka panjang serta rencana kerja dan anggaran PT. PELINDO III (Persero) TPKS Semarang.
- c) Memimpin, mengurus dan mengelola perusahaan PT. PELINDO III (Persero) TPKS Semarang.

- d) Menyelenggarakan kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan yang meliputi, jasa barang, jasa bongkar muat, jasa terminal penumpukan, jasa gudang, perusahaan peralatan bongkar muat dan peralatan lainnya, pengelolaan kerja sama properti, dll.
  - e) Mewakili Direksi PT. PELINDO III (Persero) TPKS Semarang baik ke luar maupun ke dalam yang berhubungan langsung dengan ruang lingkup TPKS.
- 2) Divisi Operasi dan Komersil
- a) Menerima dan melayani permintaan jasa pelayanan kapal dan petikemas di dalam daerah lingkungan kerja wilayah daratan dan perairan Terminal Petikemas Semarang.
  - b) Melaksanakan pendaftaran kunjungan kapal serta menyusun jadwal penyandaran kapal yang bertambat di dermaga di dalam daerah lingkungan kerja wilayah TPKS.
  - c) Merencanakan dan melaksanakan kegiatan perusahaan dan pemasaran usaha jasa pelayanan kapal dan petikemas, properti dan persewaan alat, usaha terminal, dan pelayanan umum serta usaha-usaha jasa lainnya.
  - d) Menyusun rencana kerja alat-alat yang digunakan di TPKS.
  - e) Menyusun rencana bongkar muat petikemas diatas kapal dan penumpukan di lapangan.
- 3) Divisi Teknik
- a) Mengkoordinasikan penyusunan rencana dan program pembangunan, perbaikan berat.
  - b) Pemeliharaan bangunan, peralatan dan instalasi Terminal Petikemas serta bersama-sama dengan unit-unit kerja terkait.
- 4) Divisi Keuangan
- a) Melaksanakan kegiatan ketatausahaan dan pengamanan kas, bank dan surat- surat berharga.

- b) Melaksanakan perhitungan, pembuatan daftar gaji dan upah serta pembayaran gaji dan upah di lingkungan PT. PELINDO III (Persero) Terminal Petikemas Semarang.
  - c) Memberikan dukungan kepada manajemen TPKS dan unit - unit kerja lain yang terkait dalam mempersiapkan kas/bank, surat berharga, barang persediaan, perbekalan dan barang - barang transit.
- 5) Divisi SDM dan Umum
- a) Melaksanakan kegiatan ketatausahaan, kearsipan dan kerumah tanggaan, koordinasi dengan unit-unit kerja terkait serta melaksanakan kegiatan protokoler.
  - b) Menyiapkan rencana kebutuhan dan melaksanakan pengadaan, penyediaan dan penyaluran barang-barang inventaris dan perlengkapan kantor di lingkungan cabang serta melaksanakan penyediaan dan pengaturan penggunaan kendaraan dinas operasional.
  - c) Melaksanakan inventarisasi dan perawatan barang-barang inventaris dan perlengkapan kantor serta melaksanakan kegiatan pemeliharaan kebersihan, kerapihan, ketertiban dan keindahan kantor dan halaman, koordinasi dengan instansi dan unit-unit kerja terkait.
- 6) Divisi Teknologi Informasi
- a) Melaksanakan kegiatan penyusunan laporan - laporan berkala cabang serta laporan manajemen sesuai dengan format yang telah ditetapkan oleh Direksi, koordinasi dengan unit-unit kerja terkait.
  - b) Melaksanakan kegiatan penyimpanan, pemeliharaan dan pengamanan atas laporan-laporan lainnya yang dibuat oleh masing-masing divisi, koordinasi dengan unit-unit kerja terkait.
- 7) Divisi SMK 3
- a) Mengawasi kegiatan sistem keamanan keselamatan kerja pada seluruh pekerja yang berada di lapangan.
  - b) Pengecekan alat standar keselamatan di kawasan TPKS Semarang.

#### 4. Visi dan Misi PT. PELINDO III (Persero) Terminal Petikemas Semarang

##### a. Visi

- 1) Berkomitmen memacu integrasi logistik dengan layanan jasa pelabuhan yang prima.

##### b. Misi

- 1) Menjamin penyediaan jasa pelayanan prima melampaui standar yang berlaku secara konsisten.
- 2) Memacu kesinambungan daya saing industri nasional melalui biaya logistik yang kompetitif.
- 3) Memenuhi harapan semua *stakeholder* melalui prinsip kesetaraan dan tata kelola perusahaan yang baik.
- 4) Menjadikan SDM yang berkompeten, berkinerja handal, dan berpekerti luhur.
- 5) Mendukung perolehan devisa negara dengan memperlancar arus perdagangan.

#### 5. Budaya PT. PELINDO III (Persero) Terminal Petikemas Semarang (TPKS).

Pelindo III TPKS menetapkan Budaya Perusahaan dengan tiga nilai inti utama yang menjadi pedoman bagi seluruh insan Pelindo III dalam menjalankan perusahaan. Budaya Perusahaan dimaksud adalah sebagai berikut:

##### a. *Customer Focus* (Selalu mengutamakan kepuasan pelanggan)

Perilaku utama dalam nilai inti *Customer Focus* adalah melayani dan tangguh. Melayani pelanggan secara inovatif sehingga memuaskan pelanggan dan tak bisa ditiru pesaing, berinteraksi dengan ramah, santun, dan hormat serta proaktif dalam mengidentifikasi kebutuhan serta keinginan pelanggan. Bila pelanggan ada keluhan, insan Pelindo III TPKS menanganinya secara responsif dan profesional. Tangguh : insan Pelindo III TPKS bersikap tangguh baik dalam rangka melayani maupun menangani keluhan pelanggan dengan rasa percaya diri serta

tegas dalam menjalankan sistem dan prosedur yang ada. Bersikap sabar dalam berinteraksi, tekun dan bekerjasama dengan pelanggan sehingga kepuasan pelanggan tercapai. Insan Pelindo III TPKS selalu melakukan perbaikan berkelanjutan terhadap pelayanan yang telah dilakukan.

b. *Care* (Terdepan dalam kepedulian kepada pemangku kepentingan dan lingkungan)

Perilaku utama dalam nilai inti *care* adalah peka dan sigap. Peka: insan Pelindo III TPKS peka terhadap perubahan keinginan pemangku kepentingan (*stakeholder*) dan permasalahan lingkungan hidup, karena selalu tanggap akan situasi yang terjadi di sekitarnya. Selain itu, insan Pelindo III TPKS selalu berinisiatif untuk menjadi yang terdepan dalam kepedulian kepada pemangku kepentingan dan lingkungan melalui proses belajar berkelanjutan. Sigap: insan Pelindo III TPKS selalu sigap yakni dengan siap sedia menjalankan tugas, cekatan dalam menyelesaikan permasalahan yang terjadi, dan tangkas dalam melakukan tindakan nyata. Insan Pelindo III TPKS mampu memberi solusi terkait permasalahan yang muncul baik dalam lingkungan usaha maupun lingkungan hidup.

c. *Integrity* (Berpikir, berkata dan berperilaku terpuji, menjaga martabat serta menjunjung tinggi etika)

Perilaku utama dalam nilai inti integritas adalah disiplin dan tanggung jawab. Disiplin: Insan Pelindo III (Persero) TPKS disiplin dalam menjalankan tugasnya karena taat aturan, jujur, adil dan terbuka, serta konsisten baik dalam setiap ucapan maupun tindakan. Tanggung jawab: insan Pelindo III (Persero) TPKS melaksanakan tugas dengan penuh tanggung jawab, baik dari segi hasil maupun proses karena didasari sikap amanah (komitmen). Insan Pelindo III (Persero) TPKS selalu bersungguh-sungguh dalam bekerja menjaga nilai-nilai etika, selalu produktif dalam setiap kegiatan serta tuntas dalam bekerja.



## 6. Fasilitas-fasilitas di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Terminal Petikemas Semarang.

### a. Dermaga

#### 1) Dermaga TPKS

Digunakan untuk aktifitas penyandaran dan bongkar muat kapal Internasional. Panjang: 381m, lebar: 25m, luas: 9252m<sup>2</sup>

#### 2) Dermaga Baru

Digunakan untuk aktifitas penyandaran dan bongkar muat kapal domestik. Panjang: 150m, lebar: 25m, luas: 3750m<sup>2</sup>

### b. Lapangan Penumpukan

#### 1) *Container yard* (CY) 01

Digunakan untuk penumpukan petikemas ekspor impor dan petikemas *reefer*. Panjang: 372m, lebar: 222,15m, luas: 82640m<sup>2</sup>.

#### 2) *Container yard* (CY) 02

Digunakan untuk penumpukan petikemas kosong, petikemas *dangerous goods* (DG) dan petikemas *out of gauge* (OOG). Panjang: 140,9m, lebar: 109,57m, luas: 15438m<sup>2</sup>.

#### 3) *Container yard* (CY) 03

Digunakan untuk penumpukan petikemas *behandle* dan *custom inspection*. Panjang: 182m, lebar: 160,4m, luas: 29193m<sup>2</sup>.

#### 4) *Container yard* (CY) 04

Digunakan untuk penumpukan petikemas *ex behandle* dan *dwelling time*. Panjang: 372m, lebar: 222,15m, luas: 82640m<sup>2</sup>.

#### 5) *Container yard* (CY) 05

Digunakan untuk penumpukan petikemas impor. Panjang: 150m, lebar: 56,57, luas: 8501m<sup>2</sup>.

#### 6) *Container yard* 06

Digunakan untuk penumpukan petikemas *ex behandle* dan petikemas ukuran 45 *feet*. Panjang: 259,2m, lebar: 117,23m, luas: 30421m<sup>2</sup>.

7) *Container yard (CY)* domestik

Digunakan untuk penumpukan petikemas khusus dalam negeri.

c. Gudang

1) Gudang CFS

Digunakan untuk penumpukan barang dan kegiatan *stripping stuffing* petikemas LCL.

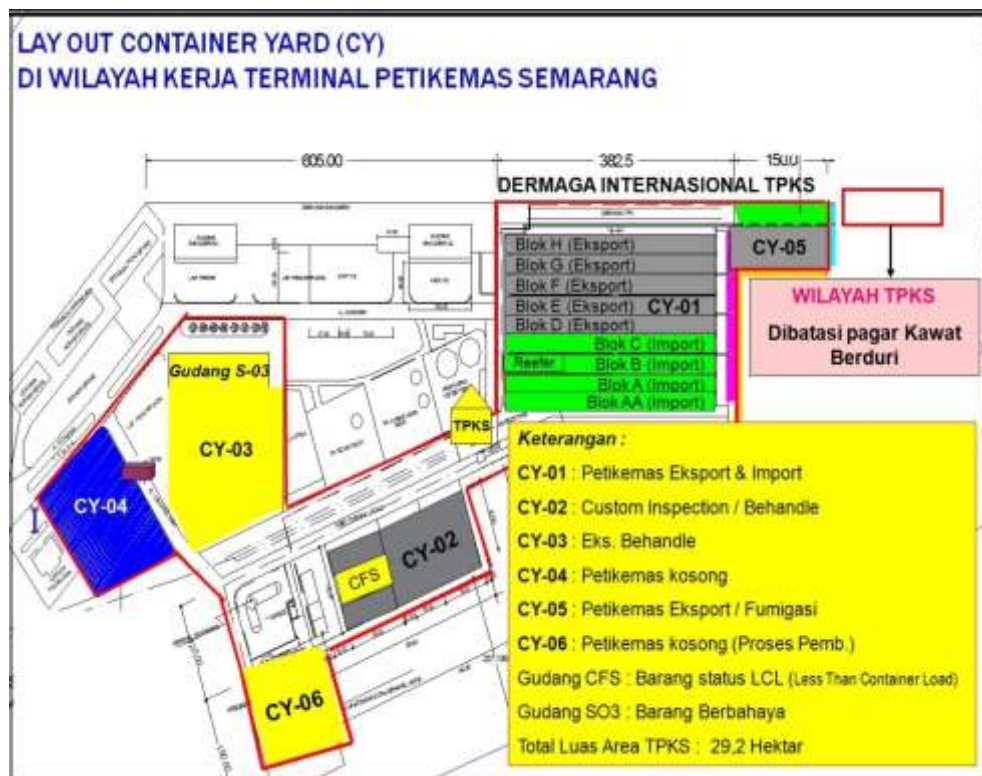
2) Gudang SO 3

Digunakan untuk penumpukan barang berbahaya dan minuman alkohol.

d. TPFT (Tempat Pemeriksaan Fisik Terpadu)

Digunakan untuk pemeriksaan petikemas yang berisi bahan pangan, tumbuhan dan hewan oleh Karantina.

Gambar 2.3: Peta lokasi Terminal Petikemas Semarang



Sumber: PT. PELINDO III (Persero) TPKS Semarang.

e. Alat Bongkar Muat

1) *Container Crane (CC)*, 7 buah.

- 2) *Rubber Tyred Gantry (RTG)*, 13 buah.
- 3) *Automatic Rubber Tyred Gantry (A-RTG)*, 11 buah.
- 4) *Reach Stacker (RS)*, 3 buah.
- 5) *Side Loader*, 1 buah.
- 6) *Empty Handler*, 1 buah.
- 7) *Top Loader*, 1 buah.
- 8) *Head Truck*, 39 buah.
- 9) *Chasis*, 39 buah.
- 10) *Forklift*, 7 buah.