

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

Di dalam bab ini Penulis memaparkan tentang teori – teori yang mendukung dan berhubungan dengan pembahasan karya tulis ini, yang bersumber dari referensi baik dari buku dan juga sumber sumber lain yang dapat memberikan pemaparan tentang PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Emas Semarang.

1. Pengertian Pelabuhan dan Jenis-Jenis Pelabuhan

Menurut Murdiyanto, dalam buku System Dan Prosedur Pelayanan Peti Kemas, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan yang sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal sandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar modal transportasi.

Dalam hal ini ditetapkan bahwa pelabuhan di Indonesia terdiri dari pelabuhan laut dan pelabuhan pantai. Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang dapat masuk kapal-kapal dari negara-negara tersebut (luar negeri). Sedangkan pelabuhan pantai adalah pelabuhan yang tidak terbuka bagi perdagangan luar negeri dan hanya dapat dimasuki oleh kapal-kapal yang berbendera Indonesia.

- a. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intraantra moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah. (Undang - Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).
- b. Menurut Undang - Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknyamelayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dan sebagai tempat asal tujuan penumpang atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayaran antar provinsi.

2. Kriteria Teknis Pelabuhan

Pelabuhan dapat dibedakan beberapa macam yang tergantung pada sudut tinjauannya, yaitu dari segi penyelenggaraannya, peng-usahaannya, fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional, segi kegunaan dan letak geografinya. (**Triadmodjo 1986**),

berikut adalah kriteria secara teknis yang ada pada suatu pelabuhan :

a. Dermaga

Dermaga merupakan bangunan yang dirancang khusus pada suatu pelabuhan yang digunakan atau tempat kapal untuk ditambatkan/merapat untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang dan penumpang kapal. Bukan Cuma sebagai tempat untuk melakukan tempat bongkar muat barang atau penumpang tetapi dermaga juga digunakan sebagai tempat melakukan pengisian bahan bakar kapal, air bersih, air minum ataupun saluran kotor. Adapun jenis dari dermaga antara lain sebagai berikut :

1. Jenis Dermaga

a. Dermaga barang umum

Merupakan dermaga sebagai tempat melakukan aktivitas atau kegiatan bongkar muat barang keatas kapal.

b. Dermaga khusus

Merupakan dermaga yang dibuat khusus untuk dijadikan pengangkutan barang khusus seperti contoh : Bahan bakar minyak dan lain sebagainya.

c. Dermaga peti kemas

Merupakan dermaga yang ditempati untuk melakukan bongkar muat peti kemas dengan menggunakan crane atau alat angkat.

d. Dermaga curah

Merupakan dermaga untuk bongkar muat barang curah dan biasanya menggunakan ban berjalan.

e. Dermaga kapal ikan

Merupakan dermaga untuk para kapal ikan.

f. Dermaga marina

Merupakan dermaga yang biasanya ditempati untuk kapal speed boat, kapal pesiar.

b. Gudang (*warehouse*)

suatu tempat atau bangunan yang digunakan untuk tempat menyimpan barang-barang. Gudang berfungsi sebagai tempat menyimpan dan memelihara barang-barang yang disimpan di dalamnya. Selain itu gudang dapat pula digunakan sebagai tempat mengolah, menyortir, membungkus, dan mengepak barang-barang yang akan dijual ataupun dikirim. (**Triadmodjo 1986**).

- c. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar tau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang atau bongkar muat barang. (Undang - Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).
- d. Terminal khusus adalah terminal yang terletak diluar daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhanterdekat untuk melayani kepentingan sendirisesuai dengan usaha pokoknya. (Undang - Undang ri nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran).
- e. Daerah lingkungan kerja adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan. (Undang - Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).
- f. Kolam pelabuhan yaitu perairan di depan dermaga yang digunakan untuk kepentingan opsional sandar da
- g. Olah gerak kapal. (Undang - Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).

- h. Terminal untuk kepentingan sendiri adalah terminal yang terletak di dalam daerah lingkungan kepentinag pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya. (Undang - Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).

3. Instansi Pemerintah Yang Terkait Dalam Pelindo

a. Instansi Pemerintah

1. Administrator Pelabuhan

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.67 Tahun 1999, Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrasi Pelabuhan.

Menurut pasal 2, Administrator Pelabuhan mempunyai tugas menyelenggarakan Pemberian pelayanan keselamatan pelayaran di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan untuk memperlancar angkutan laut.

Menurut pasal 3, dalam melaksanakan tugas seperti dimaksud dalam pasal 2, Kantor Administrator Pelabuhan menyelenggarakan fungsi :

- a. Penilikan kegiatan lalu lintas angkutan laut yang meliputi kapal, penumpang, barang dan hewan serta pemantauan pelaksanaan tarif angkutan laut.
- b. Pembinaan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan pemantauan pelaksanaan tarif TKBM.
- c. Penilikan terhadap pemenuhan syarat kelaiklautan kapal dan pengeluaran Surat Izin Berlayar (SIB).
- d. Pencegahan dan penagulangan pencemaran serta pamadam kebakaran diperairan pelabuhan.

- e. Pengaman, penertiban, dan penegakan peraturan perhubungan laut didalam daerah lingkungan kerja pelabuhan guna menjamin kelancaran operasianol dibidang pelabuhan.
- f. Pengawasan keselamatan dibidang pembangunan fasilitas dan peralatan pelabuhan , alur pelayaran dan kolam pelabuhan serta pemantauan kerja operasional pelabuhan.
- g. Pemeriksaan nautis, teknis, radio, pembangunan dan perombakan kapal serta pemberian sertifikasi.
- h. Pelaksanaan pengukuran dan status hukum kapal, serta pengurusan dokumen pelaut, penyijilan awak kapal dan perjanjian kerja laut.
- i. Pelaksanaan urusan kepegawaian, keuangan, tata usaha dan rumah tangga Kantor Administrator Pelabuhan.

2. Bea dan Cukai

Sesuai dengan UU Republik Indonesia No. 10/1995 tentang Kepabeanan, Direktorat Bea Cukai yang berada dibawah Departemen Keuangan mengatur dan mengawasi kepabeanan diseluruh wilayah Indonesia. Jadi, secara umum, tugas Bea dan Cukai adalah mengenakan pajak cukai terhadap barang atau muatan yang masuk keluar daerah dimana pemerintah telah mengenakan kewajiban untuk membayar bea.

Insatansi Bea dan Cukai di Pelabuhan memiliki tugas : Mengadakan pemeriksaan terhadap keluar/masuknya barang di daerah Bea dan cukai Pemeriksaan terhadap barang-barang muatan dikapal maupun di gudang Menetapkan besarnya bea masuk sesuai tarif untuk jenis barang berdasarkan tarif yang ditetapkan pemerintah Mengawal barang yang belum terkena bea masuk dari pelabuhan ke enterport atau sebaliknya Mengawal barang dari kawasan pedalaman yang dinyatakan daerah bea dan cukai kepelabuhan atau sebaliknya.

3. Syahbandar

Syahbandar adalah badan yang melaksanakan *port clearance*, yaitu pemeriksaan surat-surat kapal, agar kapal dapat keluar masuk pelabuhan. Syahbandar adalah penegak hukum dalam ketertiban bandar dan pengawas keselamatan pelayaran. Kapal – kapal harus memiliki dokumen yang menyatakan bahwa kapal layak laut berlayar serta telah memenuhi syarat dan ketentuan keselamatan pelayaran.

4. Imigrasi

Direktorat Imigrasi adalah badan yang berada di bawah Departemen Kehakiman. Di pelabuhan, instansi ini mempunyai tugas untuk : Mengawasi keluar masuknya orang sesuai ketentuan dari keimigrasian. Memeriksa penumpang dan awak kapal, dalam hal penumpang asing yang hendak masuk atau keluar daerah hukum indonesia. Dalam hal ini akan diperiksa paspornya apakah sudah memenuhi ketentuan. Memeriksa paspor ABK (anak buah kapal). Memberikan immigration clearance.

5. Dinas Karantina dan Dinas Kesehatan. .

Sesuai dengan KM. 26/1998, Dinas Karantina disatukan dengan Dinas Kesehatan. Adapaun tugas Dinas Karantina di pelabuhan adalah: Melakukan pelayanan kesehatan. Memeriksa dan meneliti buku kesehatan, *derating certificate*, daftar awal kapal dan penumpang Memberikan *health certificate* dan *health clearance*. Mengawasi tumbuh – tumbuhan dan hewan yang dibawa keluar masuk pelabuhan melalui kapal. Bila perlu melakukan karantina.

6. Keamanan dan Ketertiban.

Kesatuan Penjaga laut dan Pantai (KPLP) merupakan penjaga keamanan perairan pelabuhan dan pantai sekitarnya. Polisi yang bertugas di pelabuhan adalah polisi khusus yang Dinamakan Kesatuan Penjaga dan Keamanan Pelabuhan (KP3).

7. Sucofindo

Sucofindo (*Supertintending Company Indonesia*) merupakan bagian dari Departemen yang bertugas menilai mutu, harga, dan jumlah harga dari muatan yang keluar / masuk Indonesia. Disamping itu, Sucofindo juga bertindak sebagai lembaga penelitian pemerintah mengenai jumlah dan mutu dari muatan. Badan ini berhak mengeluarkan setifikat – setifikat yang diperlukan. Bila diperlukan, Sucofindo juga memeriksa keadaan muatan diluar negeri yang diimpor ke indonesia, serta menyatakan harganya dan mutunya untuk keperluan bea masuk.

4. Aktifitas – Aktifitas Yang Ada Dalam Kegiatan Bngkar Muat

a. Kegiatan Bongkar Muat (B/M) di Pelabuhan

Menurut **B.S. Herman** dalam buku Manajemen Pelabuhan & Realisasi Ekspor & Impor, Kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang – barang dari atas kapal dengan menggunakan crane dan sling kapal ke daratan terdekat di tepi kapal, yang lazim disebut dermaga, kemudian dari dermaga dengan menggunakan lori, *forklift*, atau kereta dorong, dimasukkan dan ditata ke dalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh syahbandar pelabuhan. Sementara kegiatan muat adalah kegiatan yang sebaliknya. Operasi bongkar muat dari/ke kapalada 4 macam, yaitu :

1. *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/*truck* atau membuat barang dari dermaga/tongkang/ *truck* kedalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau *crane* darat.
2. *Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali sling/ jala-jala (*ex tackle*) di dermaga dan mengangkutnya ke gudang/ lapangan serta menyusun baeang-barang tersebut di gudang/

lapangan penumpukan atau sebaliknya, kegiatan itu belum termasuk.

3. *Deliverydoring*

Proses pengiriman barang – barang muatan kapal yang suda ada digudang penyimpanan pelabuhan menuju keluar lingkungan pelabuhan untuk disimpan.

4. Kegiatan *receivedoring*

Proses pengangkutan kembali barang yang ada di pabrik atau perusahaan atau industri

b. Kegiatan dilapangan *kontainer*

1. *Receiving* adalah aktivitas pergerakan *Container* dari *hinterland* / luar melalui *in gate* menuju *Container Yard (CY)*/lapangan penumpukan untuk di *stack*/ditumpuk.

2. *Loading* adalah aktifitas pergerakan *Container* dari *Container Yard (CY)*/lapangan penumpukan menuju dermaga ke kapal untuk dimuat.

3. *Unloading/discharge* adalah aktifitas pergerakan *Container* dari kapal menuju ke *Container Yard (CY)*/lapangan penumpukan untuk di *stack*.

4. *Delivery* adalah aktifitas pergerakan *Container* dari *Container Yard (CY)*/lapangan penumpukan melalui *out gate* menuju *hinterland*.

5. *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar petikemas dari palka kapal ke atas *chasis*/dermaga atau sebaliknya dengan menggunakan *crane* kapal atau *crane* darat.

6. *Trucking/haulage* adalah pekerjaan mengangkut petikemas dengan menggunakan *chasis* dalam daerah kerja pelabuhan dari lambung kapal ke *Container Yard (CY)*/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

7. *Shifting grounded* adalah pekerjaan memindahkan *Container* dari *bay/row/tier* ke *bay/row/tier* yang lain dalam palka kapal yang dilaksanakan dengan menumpuk lebih dahulu ke dermaga.
8. Relokasi adalah pekerjaan memindahkan *Container* dari *blok/slot/row/tier* ke *blok/slot/row/tier* lain di *Container Yard (CY)*/lapangan penumpukan dengan tujuan pengelompokkan *Container* di suatu tempat atau pengosongan tempat penumpukan.
9. Angsur adalah pekerjaan memindahkan *Container* dari suatu tempat ke tempat lain dalam *Container Yard (CY)*/lapangan penumpukan tanpa menggunakan *trailer/chasis*.
10. *Transshipment* adalah pekerjaan pembongkaran *Container* dari kapal pengangkut pertama disusun dan ditumpuk di *Container Yard (CY)*/lapangan penumpukan dan dimuat dan dimuat di kapal pengangkut kedua.
11. *Reefer monitor* adalah pekerjaan memonitor kapasitas *supply* listrik dan temperatur di dalam *Container reefer*.
12. *Lift on* adalah pekerjaan mengangkat *Container* dari tempat penumpukan ke atas *chasis* dengan menggunakan *transtainer/top loader* atau alat lain.
13. *Lift off* adalah pekerjaan mengangkat *Container* dari atas *chasis* ke tempat penumpukan dengan menggunakan *transtainer / top loader* atau alat lain.
14. *Unstuffing* adalah pekerjaan mengeluarkan barang dari *Container* dan disusun di atas alat angkutan.
15. *Stacking* adalah pekerjaan menyusun *Container* di *Container Yard (CY)*/lapangan penumpukan atau tempat penumpukan lainnya.

5. Kegiatan Perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III Cabang Tanjung Emas Semarang

Sesuai dengan Keputusan Menteri (Kepmen) Perhubungan Nomor KP 88 Tahun 2011 tentang pemberian izin Usaha kepada PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Sebagai Badan Usaha Pelabuhan, maka bidang-bidang usaha yang dijalankan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) meliputi :

- a. Penyediaan dan/ atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat.
- b. Penyediaan dan/ atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih.
- c. Penyediaan dan/ atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/ atau kendaraan.
- d. Penyediaan dan/ atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas.
- e. Penyediaan dan/ atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.
- f. Penyediaan dan/ atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro.
- g. Penyediaan dan/ atau pelayanan jasa bongkar muat barang.
- h. Penyediaan dan/ atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang.
- i. Penyediaan dan/ atau pelayanan jasa penundaan kapal.

1. Bisnis Usaha

Usaha PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Emas Bisnis Semarang meliputi usaha-usaha sebagai berikut :

- a. Menyediakan kolam pelabuhan dan perairan untuk lalu lintas tempat berlabuhnya kapal.

- b. Menyediakan jasa-jasa yang berhubungan dengan pemanduan dan penundaan kapal.
- c. Menyediakan dermaga dan fasilitas lain untuk bertambat, bongkar muat barang termasuk hewan dan fasilitas naik turunnya penumpang.
- d. Menyediakan gudang-gudang dan dan tempat penimbun barang-barang, angkutan Bandar, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan.
- e. Menyediakan tanah untuk berbagai bahan bangunan dan lapangan sehubungan dengan kelancaran angkutan laut.
- f. Menyediakan listrik, bahan bakar minyak, air minum dan instalasi limbah
- g. Menyelenggarakan jasa terminal, kegiatan konsolidasi dan distribusi barang termasuk hewan.
- h. Menyelenggarakan usaha lain yang dapat menunjang tercapainya tujuan perusahaan.

2. Usaha Penunjang

Disamping berbagai kegiatan usaha, perusahaan juga mengembangkan kegiatan usaha lain, diantaranya :

- a. Penyediaan perkantoran, kawasan industri dan kawasan perdagangan.
- b. Penyediaan fasilitas penampung limbah, depo peti kemas, dan perdagangan.
- c. Kegiatan angkutan umum, perhotelan, restoran, pos dan telekomunikasi serta sarana lainnya.

2.2 Gambaran Umum Obyek Penulisan

1. Sejarah Singkat Perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Pelabuhan Tanjung Emas Semarang

Sejarah pelabuhan mengambil sumber dari majalah pelabuhan Tanjung Emas yang berjudul “ Tanjung Emas Sebagai *Central Point Port* “ diterbitkan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Pelabuhan Tanjung Emas Semarang Tahun 2010.

Kali semarang yang membelah kota Semarang bermuara di laut Jawa, pada tempo doeloe , kali semarang memainkan peranan yang sangat penting, karena berfungsi sebagai tempat berlabuh kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat barang. Pelabuhan laut semrang mulai berfungsi pada tanggal 2 mei 1547, bertepatan dengan dinobatkannya Pandan Arang II, Putra Kyai Ageng Pandan Ageng 1 sebagai Bupati semarang yang pertama, dengan demikian maka usaha Pelabuhan Tanjung Emas telah mencapai 407 tahun, sama dengan usia semarang.

Seiring perkembangannya, pelabuhan menjadi episentrum transaksi perdagangan barang antar manusia sejak dahulu. Pelabuhan memainkan peranan penting dalam perdagangan. Pada jaman *VOC* merapat di berbagai pelabuhan untuk mengangkut barang dagangan.

Tahun 1513 tercatat 3 tempat di jawa tengah yang ramai di kunjungi kapal milik para pedangang, antara lain Losari, Tegal dan Semarang. Namun kali semaranglah yang ramai dikunjungi kapal perdagangan menjadi semakin ramai setelah terusan Suez dibuka pada tahun 1896. Kapal dari Eropa secara berduyun-duyun menuju nusantara, termasuk pelabuhan semarang yang mulai berfungsi sejak 2 Mei 1547.

Berdasarkan *Indische Scheepvaarwal* tahun 1936, pelabuhan Indonesia dibedakan atas Pelabuhan Laut yang terbuka untuk perdagangan luar negeri, dan Pelabuhan Pantai yang terbuka untuk perdagangan anatar pulau, ternyata pola ini masih berlaku untuk saat ini.

Menurut aspek keuangan perusahaan pelabuhan terdiri dari *Indische Bedrijven Wet (IBW)* dan *Indische Complabilities Wet (ICW)*. Pelabuhan *IBW* adalah pelabuhan yang diusahakan adalah dibawah perusahaan Direksi Pelabuhan *Haven Direct* pelabuhan *IBW* dikategorikan sebagai pelabuhan yang mampu membiayai kegiatan operasional hasil pendapatan yang diperoleh. Tentunya tidak termasuk pembangunan fasilitas yang baru, sedang pelabuhan *ICW* pembiayaan operasionalnya dibiayai oleh pemerintah.

Pada masa Hindia Belanda (*Nederlands Indies*), pelabuhan merupakan peranan umum yang dikelola oleh Jawatan Pelabuhan yang bernaung dibawah Departemen pekerjaan umum. Institusi yang melakukan pelayanan dipelabuhan disebut *Haven Directie*. Hal ini sesuai dengan *Algemeene Haven Reglemen (AHR)* dan pertanggung jawaban keuangan diatur berdasarkan *IBW* Pengawasan keselamatan kapal dan ketertiban Bandar Pelabuhan dilaksanakan oleh Syahbandar. Hal ini sesuai dengan ketentuan *Readen Reglement Loode Dient Ordonantie* dan *Loods Dient Voredering*.

Setelah kemerdekaan hingga tahun 1950, pengelolaan pelabuhan dilaksanakan oleh Jawatan pelabuhan, namun pemerintah mulai menata ulang pengelolaan pelabuhan berdasarkan Peraturan Pemerintah No 55 tahun 1951, tentang peraturan perbaikan pelabuhan, pimpinan pelabuhan disebut penguasa pelabuhan yang bertanggung jawab langsung kepada Menteri Perhubungan.

Sejak tahun 1960 pengelola pelabuhan umum di Indonesia oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN), namun dalam kurun waktu berjalan, bentuknya

telah beberapa kali mengalami perubahan yang disesuaikan dengan arah kebijakan pemerintah.

Awal Pelita 1, pemerintah merasa perlu menata ulang Pelabuhan, Pemerintah mengeluarkan PP Nomor 1 tahun 1969, yang menyatukan fungsi regulator dan operator dalam satu instansi yang disebut Badan Pengusahaan Pelabuhan. Langkah pemerintah masih terus berlanjut. Pemerintah mengeluarkan regulasi dalam rangka menata dan meningkatkan peranan pelabuhan, dalam kerangka itu Pemerintah mengeluarkan PP Nomor 11 tahun 1983 tentang pembinaan kepelabuhanan, dan PP Nomor 14,17 tahun 1983 tentang perusahaan umum pelabuhan I-IV.

Selama pelita I-III, pelabuhan dibiayai oleh pemerintah melalui APBN. Pemerintah melihat, pelabuhan harus dikelola secara mandiri tanpa dibebani APBN. Untuk merealisasi komersialisasi pelabuhan, maka pengelola pelabuhan harus *corporafisasi* agar cara *fleksibel* melakukan fungsinya.

Hingga awal tahun 1880 pemerintah dalam hal ini Dirjen perhubungan laut melakukan studi pengembangan angkuatan laut dan kepelabuhanan dengan pendekatan pembentukan kebijakan *Four Gateway Policy* sebagai *main-port*, yaitu Belawan, Tanjung Priok dan Makassar. Hal ini sesuai dengtan keputusan *International Shipping Conference* yang menetapkan *main-port*.

Berdasarkan studi diatas, jumlah perum pelabuhan ditetapkan sebanyak 4 perusahaan, yaitu Pelabuhan I sampai dengan IV. Pada tahun 1991, perum pelabuhan III ditingkatkan menjadi PT. Pelabuhan III (Persero) berdasarkan PP Nomor 58 Tahun 1991. Pemerintah mengharapkan dengan adanya perubahan ini PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) dapat meningkatkan peranannya sebagai *Corporate* dalam mengelola Pelabuhan secara komersial. Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dibawah PT Pelabuhan Indonesia III (Persero).

Lalu bagaimana dengan pembangunan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dimasa silam yang bernama pelabuhan semarang? Setelah kemerdekaan, pelabuhan Semarang mengalami peningkatan yang signifikan. Arus kapal dan arus barang meningkat tajam padahal bongkar muat dilakukan dengan *system "Rade"*. Hanya kapal dengan bobot mati 3500 *DWT* yang dapat sandar di Pelabuhan. Soalnya kedalaman alur dan kolam pelabuhan hanya -5 *LWS*, disamping itu fasilitas pelabuhan khususnya Dermaga Pelabuhan Nusantara (*Coaster*) dan Gudang ini 1 Nusantara pada tahun 1964-1966.

Walaupun telah ada penambahan fasilitas pelabuhan nusantara, pelabuhan Semarang belum mampu melayani kapal-kapal berukuran besar karena kedalaman kolam hanya -5 *LWS*, hal ini disebabkan karena adanya beberapa sungai yang bermuara di kolam pelabuhan.

Arus kapal dan barang melau pelabuhan Semarang kian meningkat. Beban pelabuhan kian berat, selama decade tahun 70-an arus barang meningkat 100% setiap tahun, sebab itu pemerintah menyusun *Master Plan* pengembangan pelabuhan Semarang. Berdasarkan *Master Plan*, pengembangan pelabuhan semarang dilaksanakan dalam 3 tahap yaitu :

TAHAPAN I

Disebut program pengembangan yang mendesak terdiri dari :

1. Jangka waktu pelaksanaan 3 tahun, 1982-1985
2. Membangun berbagai fasilitas, diantaranya Dermaga Samudra, Pengerukan alur dan kolam, penahan gelombang, gudang lini I dan II, lapangan penumpukan, pengadaan alat-alat bongkar muat (*crane forklift*), kapal tunda, kapal kepil, jalan lingkungan, sarana navigasi, instansi air bersih, penerangan serta fasilitas penunjang lainnya.

TAHAPAN II

Disebut proyek pengembangan jasa pendek tahun 1995-1997. Terdiri dari:

1. Pekerjaan Sipil
 - a. Pembangunan Dermaga petikemas. Denagn panjang 345 m, lebar 25 m, dan kedalaman 10 m, *Apron* 30×345 m².
 - b. Urugan dari *Rivetmen* untuk perkerasan.
 - c. Lapangan penumpukan bangunan 70.000 m².
 - d. Jalan masuk 31.900m (lebar 20 m).
 - e. Utilitas (instalasi air, listrik,dll).
 - f. Pengerukan alur dan kolam 556.000 m².
2. Bangunan
 - a. Kantor Administrasi 1.200 m².
 - b. *Container freight station (CFS)* 3.664 m².
 - c. Pemadam kebakaran dan bengkel 3.415 m².
 - d. Pintu gerbang dan *sub station*.
 - e. Pembangkit listrik (untuk cadangan dan darurat).
 - f. *Terminal date*.
 - g. *Marine house*.
 - h. Jembatan timbang.
3. Alat Bongkar Muat
 - a. *Container gantry crane* 4 unit dengan kapasitas 40 ton.
 - b. *Ruber tired gantry* 6 unit.
 - c. *Transfer crane* 3 unit dengan kapasitas 40 ton.
 - d. *Head truck* dan *chasis* 10 dan 20 unit.
 - e. *Forklift* 6 unit dengan kapasitas 2 ton.
 - f. *Forklift* 2 unit dengan kapasitas 10 ton.
 - g. *Truck* pemadam kebakaran 1 unit.
4. Instalasi
 - a. Menara suar.
 - b. Gardu listrik dan *transformator*.

c. *Generator set*

5. Studi

- a. Studi lingkungan.
- b. *Engineering* desain untuk terminal petikemas international

TAHAPAN III

Program pembangunan jangka panjang (*long term development program*):

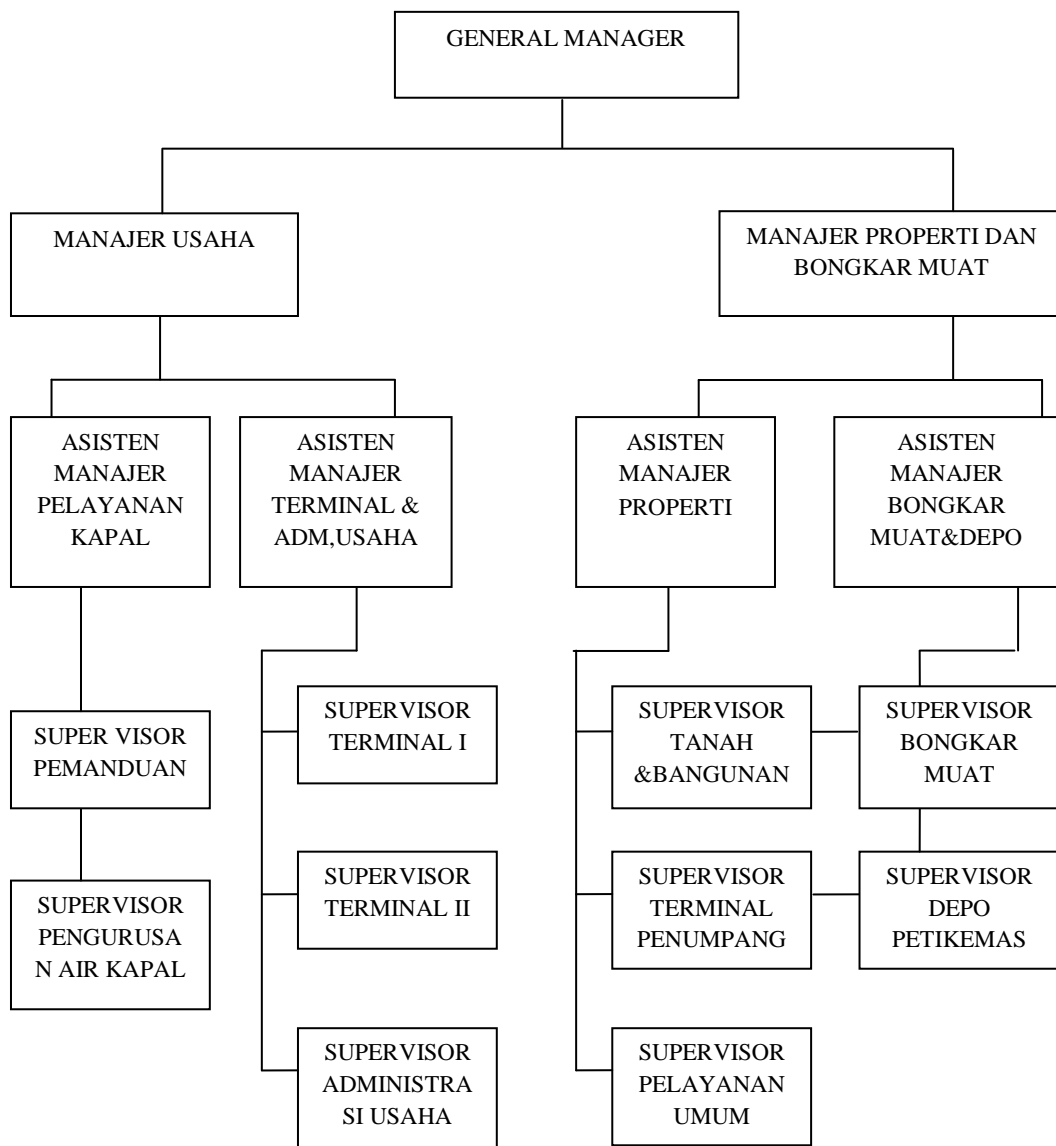
1. Jangka waktu direncanakan setelah tahap II selesai sampai dengan tahun 2005
2. Direncanakan membangun beberapa fasilitas, antara lain dermaga, gudang, lapangan penumpukan, pengerukan, jalan lingkungan, dan fasilitas lainnya.

Pembangunan tahap I selesai dikerjakan dalam 3 tahun. Pada tanggal 23 November 1985, Presiden Soeharto meresmikan pengembangan tahap I sekaligus mengganti nama pelabuhan Semarang menjadi pelabuhan Tanjung Emas. Itulah masa keemasan pelabuhan Tanjung Emas. Bila selama ini dikenal dengan Pelabuhan *Rade*, maka sejak itu Pelabuhan Tanjung Emas telah memiliki fasilitas pelabuhan samudera yang mampu melayani kapal diatas 5.000 *DWT*.

Pada tahun 1995-1997, dilakukan pengembangan tahap II pada tahun 1997, menteri perhubungan **Giri Suseno** meresmikan pengembangan tahap II. Sejak saat itu Pelabuhan Tanjung Emas memasuki Era *Containerisasi*.

2. Struktur Organisasi

Tabel 2.1
Struktur Organisasi Devisi Operasi



Sumber : PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Emas Semarang

3. Tugas Dan Wewenang Massing-Masing Bagian

a. Manager Operasi

Dalam pelaksanaan tugas dan wewenang kepala kantor bertanggung jawab terhadap rapat umum kegiatan operasi bongkar muat (BM).

b. *Asisten Manager*

Tugas dan Wewenang *Asisten Manager* pelayanan kapal diantaranya :

- 1) Terlaksananya peraturan dan ketentuan yang berlaku diperusahaan.
- 2) Terlaksananya program kerja dibidang pelayanan jasa kapal dan penyelenggaraan PPSA pemasaran dan administrasi usaha.
- 3) Terlaksananya program kerja bidang keamanan, K3 dan lingkungan, manajemen resiko dan jaminan mutu serta system dan prosedur.
- 4) Terkoordinasinya program kerja dibidang perencanaan jasa kapal dan barang, jasa bongkar muat, depo petikemas dan manajemen resiko dan jaminan mutu dengan unit kerja terkait.
- 5) Terlaksananya penerapan *system informasi management* di lingkungan kerjanya.
- 6) Bertanggung jawab terhadap *asset/* barang investaris perusahaan yang berada di lingkungan kerjanya.
- 7) Membantu dalam penetapan kebijakan pelayanan kapal dalam program kerja bidang usaha sepanjang tidak bertentangan dengan keteentuan yang berlaku di perusahaan.
- 8) Membina, mengarahkan dan menilai kinerja para jawabannya.
- 9) Menandatangani dan atau memparaf dokumen-dokumen sesuai kewenangannya dan yang terkait dalam bidang kapal.

c. Spv. Operasi Bongkar Muat *General Cargo*

Tugas Spv. Operasi bongkar muat *General Cargo* diantaranya :

- 1) Melakukan pengusahaan pelayanan jasa barang gudang. Lapangan dan jasa handling bongkar muat *General cargo*.
- 2) Melakukan pengontrolan dan pengecekan atas pencatatan dan pendokumentasian realisasi kegiatan bongkar muat *General cargo*.
- 3) Membuat analisis dan evaluasi kinerja produktivitas bongkar muat *General cargo*.
- 4) Tugas-tugas lain yang diberikan oleh asisten manager pelayanan terminal.
- 5) Mendelegasikan tugas dan mengatur tugas-tugas bawahannya sesuai yang telah direncanakan.
- 6) Meneliti dokumen-dokumen yang terkait kegiatan pelayanan terminal B/M *General cargo*.
- 7) Menentukan alat bongkar muat yang dibutuhkan sesuai dengan tipe dan jenis barang yang dibongkar.
- 8) Menetapkan jumlah sumber daya manusia (buruh) yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat *General cargo*.
- 9) Menolak barang untuk dibongkar/ dimuat dari dan atau ke kapal apabila tidak sesuai dengan dokumen pendukung atau standar operasi yang ada.
- 10) Menentukan alat penunjang yang dibutuhkan untuk kegiatan bongkar muat *General cargo*.
- 11) Membuat dan menyampaikan laporan kepada atasan langsung dan pelaksanaan pelayanan jasa barang *General Cargo*, gudang dan lapangan.

d. *Supervisor* Operasi Bongkar Muat Curah

Tugas Spv, bongkar muat curah adalah sebagai berikut :

- 1) Melakukan koordinasi kerja dengan perwira kapal, pemilik barang dan unit kerja eksternal lain yang terkait dalam pelaksanaan tugas dan pembongkaran/ pemuatan barang konvensional.
- 2) Menolak barang untuk dibongkar/ dimuat dari atau ke kapal apabila tidak sesuai dengan dokumen pendukung atau standar operasi yang ada.
- 3) Memverifikasi perhitungan uang muka *stevedoring*.
- 4) Menilai SMKI dan PI yang menjadi bawahannya serta memberikan rekomendasi kepada atasan langsung.
- 5) Mendelegasikan tugas dan mengatur tugas-tugas bawahannya sesuai yang telah direncanakan.
- 6) Mengusulkan kebutuhan SDM, sarana atau prasarana kerja.

e. *Supervisor* Perencanaan Operasi Bongkar Muat

Tugas dan Wewenang *Supervisor* Operasi Bongkar Muat adalah :

- 1) Melaksanakan pra-meeting dengan agen dan pemilik barang untuk menerapkan operation plan sesuai dengan standar kinerja B/M yang telah ditetapkan.
- 2) Melakukan koordinasi dengan dinas pelayanan untuk kesiapan dan sarana bantu pemanduan dan penundaan.
- 3) Mencetak hasil pra-meeting operasi kemudian mendistribusikan kepada divisi komersial sebagai dasar dalam penetapan di PPSA.
- 4) Mendistribusikan hasil penentapan operation plan kepada *Supervise General Cargo* dan Supervisi Curah.
- 5) Melaksanakan pembuatan laporankegiatan sub dinas perencanaan operasi untuk kemudian di evaluasi kesesuaian antara perencanaan dan realisasi kegiatan.

- 6) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan *asisten manager* pelayanan terminal.
- 7) Mengembangkan, menerapkan, memantau, menilai epektifitas, serta menyiapkan usulan perubahan system dan prosedur bidang perencanaan peningkatan efesiensi pelaksanaan tugas satuan kerja yang dipimpinnya.

f. Pelaksana Bongkar Muat *General Cargo*

Tugas dan wewenang pelaksana Bongkar Muat *General Cargo* adalah:

- 1) Mengumpulkan dokumen hasil penetapan hasil PPSA untuk kegiatan bongkar muat, dan selanjutnya *entry* perhitungan sementara (UPER) dalam aplikasi SIUK berdasarkan manifest/B/L dan bukti lainnya.
- 2) Melayani melaksanakan pembuatan administrasi pelayanan Jasa Barang (Bentuk 2) realisasi bongkar muat general cargo aplikasi SIUK dan mengekspedisikan pra nota (bentuk 3) ke divisi keuangan setelah ditandatangani oleh asisten Manager Pelayanan Terminal.
- 3) Erekap hasil bukti pemakaian fasilitas jasa dermaga aplikasi SIUK.
- 4) Melakukan pemengawasan dan pengecekan lapangan guna memastikan pelaksanaan kegiatan jasa barang, lapangan dan bongkar muat.
- 5) Melakukan secara atas kebersihan, kerapihan lingkungan kerja, keamanan fasilitas serta pengawasan terhadap keselamatan kerja B/M *General Cargo* serta koordinasi dengan unit kerja dan institusi lain terkait bidang pekerjaannya.
- 6) Pencatatan dan dokumentasi :
 - a) Membukukan secara rutin hasil laporan kegiatan bongkar muat *General Cargo* dalam Laporan Harian Bongkar Muat (LHBM).

b) Menyiapkan data terkait pembuatan kinerja operasional bongkar General Cargo.

c) Mengadakan pengarsipan bukti-bukti pemakaian fasilitas.

g. Staf Perencanaan Operasional

Tugas dan staf perencanaan operasi adalah sebagai berikut :

- 1) Melakukan monitoring terhadap kegiatan B/M dimasing-masing tambatan sesuai dengan penetapan.
- 2) Mencetak hasil alokasi penambatan harian, mingguan dan bulanan.
- 3) Melakukan *entry* data dan pencetakan realisasi hasil operasi B/M.
- 4) Melakukan tugas administrasi perencanaan operasi.
- 5) Melakukan tugas-tugas lain yang diberikan oleh supervisor perencanaan operasi.

h. *Tallyman*

Dalam tanggung jawab *Telly* adalah sebagai berikut :

- 1) Menerima dan melaksanakan tugas dari atasan/forman untuk mencatat seluruh produksi jasa bongkar muat diakapal dalam bentuk *daily report*, *balance report* dan dokumen *stevedoring* lainnya.
- 2) Melakukan pencatatan/ dokumentasi produksi jasa bongkar muat barang curah di kapal dalam bentuk dokumen *tally-sheet* yang meliputi *daily report*, *time sheet* ataupun *report damaged report*, serta dokumen lainnya.
- 3) Koordinasi laporan *tally-sheet* kepada *checker* untuk dilakukan pengecekan kembali.
- 4) Bertanggung jawab atas ketepatan dan keakuratan pencatatan dokumen-dokumen muat pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat kapal.

