

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Pelabuhan

1. pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, 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 moda transportasi. (UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)

Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal penumpang, dan/atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan/atau antar moda. (Edy Hidayat, 2009)

2. Fasilitas Penunjang Pelabuhan

a. Gudang

Gudang adalah bangunan yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang berasal dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal.

b. Lapangan penumpukan

Lapangan penumpukan adalah lapangan di dekat dermaga yang digunakan untuk menyimpan barang-barang yang tahan terhadap cuaca untuk dimuat atau setelah dibongkar dari kapal.

c. Terminal

Terminal adalah lokasi khusus yang di peruntukan sebagai tempat kegiatan pelayanan bongkar/muat barang atau petikemas dan atau kegiatan naik/turun penumpang di dalam pelabuhan.

d. jalan

Jalan adalah suatu lintasan yang dapat dilalui oleh kendaraan maupun pejalan kaki yang menghubungkan antara terminal/lokasi yang lain, dimana fungsi utamanya adalah memperlancar perpindahan kendaraan di pelabuhan.(Edy Hidayat, 2009)

3. Peran Pelabuhan

Dalam kedudukan pelabuhan sebagai sistem terhadap pelayaran, dan mengingat pelayaran sendiri adalah pembawa bendera mengikuti pola perdagangan (*ship follows the trade*), maka pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang dikelola secara efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah belakang akan maju dengan sendirinya.

Apabila diamati perkembangan histori beberapa kota metropolitan terlebih di negara kepulauan seperti indonesia, maka pelabuhan turut membesarkan kota dimaksud. Pelabuhan menjadi pemicu bertumbuhnya jaringan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi ataupun konsolidasi barang komoditas. Jaringan sarana dan prasarana moda transportasi darat dan antar moda darat-laut.

Biaya jasa di pelabuhan yang dikelola secara efisien dan profesional akan menjadi rendah, sehingga bisnis pada sektor lain bertumbuh pesat. Pelabuhan berperan sebagai *focal point* bagi perekonomian maupun perdagangan, dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, *freight forwarding*, dan angkutan darat. .(D.A Lasse, 2016)

4. Fungsi Pelabuhan

a. *Gateway*

Berawal dari kata pelabuhan atau *port* yang berasal dari kata latin *porta* telah bermakna sebagai pintu gerbang atau Gateway. Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang kedalam maupun keluar pelabuhan yang bersangkutan. Didebut sebagai pintu karena pelabuhan adalah jalan atau area resmi bagi lalu lintas barang perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus memenuhi prosedur kepabeanan karantina, di luar jalan resmi tidak di benarkan.

b. *Link*

Dari batasan pengertian yang telah di paparkan terdahulu, keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. Pelabuhan versi UNCTAD berfungsi sebagai mata rantai (*link*) yang menjadi penghubung rangkaian transportasi atau *A port is, therefore, essential link in the international maritime transport chain* dan menyatakan bahwa “*the primary function of a sea port is to transfer cargo between maritime and inland transport quickly and efficiently*”.

Pada fungsinya sebagai *link* ini terdapat setidaknya tiga unsur penting yakni : menyalurkan atau memindahkan barangmuatan dari kapal ke *truck*, operasi pemindahan berlangsung cepat artinya *minimum delay*, dan efisien dalam arti biaya.

c. *Interface*

Barang muatan yang diangkut via maritime transport setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali dipelabuhan muat dan satu kali dipelabuhan bongkar dipindahkan

dari/ke sarana angkut dengan berbagai fasilitas dan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk/kereta api dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antar muka (*interface*). Di setiap operasi pemindahan barang yang terdiri operasi kapal, operasi transfer dermaga, operasi gudang/lapangan, dan operasi serah terima barang alat-alat angkat dan angkut (*lifting and transfer equipment*) mutlak perlu. Pada pelayanan barang muatan curah fungsi interface secara fisik nyata sekali. Peralatan loader/unloader menghubungkan kapal dengan kereta api/truk didarat. Kehandalan (*reability*) alat-alat dan mode kerja yang sistematis merupakan unsur penentu tingkat kecepatan, kelancaran, dan efisiensi aktivitas kepelabuhan.

d. *Industrial Entity*

Pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkain dengan kepelabuhanan atau : *a port could be regarded as a collection of bussinesses (ie, pilotage, towage, stevedoring, storage, bonded warehouse, container, bulk, tanker, cruise, bunkering, water supply) seving the international trade.* (D.A lasse, 2016)

5. Pelayanan pelabuhan

Dalam buku perencanaan pelabuhan karangan Trianmojo, pelayan yang baik terhadap pengguna adalah modal dasar bagi perkembangan suatu pelabuhan, untuk itu pelabuhan harus bisa menyediakan beberapa faktor taitu :

- a. Adanya kualitas infrastruktur pelabuhan yang memadai, modern, bersih, dan terpelihara dengan baik.

- b. Penyediaan pelayanan yang aman, efektif dan efisien. Seperti pemanduan, operasi penundaan, penambatan, dan aktivitas bongkar muat barang yang berkualitas.
- c. Operasi penanganan peralatan barang yang aman dan efisien
- d. Prosedur dan komunikasi yang lancar dan efektif antara agen pelayaran, perusahaan bongkar muat, dan organisasi manajemen pelabuhan. (Rio Oktapariz, 2018)

Indikator kinerja pelayanan operasional adalah variabel-variabel pelayanan, penggunaan fasilitas dan peralatan pelabuhan. Pada Pasal 3 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/DJPL-11, indikator kinerja pelayanan operasional terkait dengan jasa pelabuhan terdiri dari: Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time/ WT*), Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time/AT*), Waktu Efektif (*Effektive Time dibanding Berth Time/ET:BT*), Produktivitas kinerja ($T / G / J$ dan $B/C/H$), Receiving/Delivery peti kemas; Tingkat Penggunaan Dermaga (*Berth Occupancy Ratio/BOR*), Tingkat Penggunaan Gudang (*Shed Occupancy Ratio/SOR*), Tingkat Penggunaan Lapangan (*Yard Occupancy Ratio/YOR*), dan Kesiapan Operasi Peralatan. (Budi Sitorus, 2016)

6. Faktor-faktor penyebab buruknya kinerja pelabuhan

- a. Batasan-batasan geografis.

Kedalaman pelabuhan tampaknya menjadi masalah besar di hampir setiap pelabuhan di Indonesia. Indonesia memiliki pelabuhan-pelabuhan perairan dalam alami yang sangat sedikit dan sistem sungai yang rentan terhadap pendangkalan parah yang membatasi kedalaman pelabuhan. Apabila pengerukan tidak dapat dilakukan, seperti yang terjadi dengan pelabuhan sungai Samarinda, kapal seringkali harus menunggu sampai air pasang sebelum

memasuki pelabuhan, yang menyebabkan lebih banyak waktu non-aktif bagi kapal.

Geografi fisik terutama membatasi bagi pelabuhan-pelabuhan Indonesia di pantai utara Jawa, yang melayani wilayah paling padat penduduk dan wilayah dengan tingkat industri tertinggi di Indonesia. Hal ini disebabkan oleh tanah pesisir/dasar laut yang sangat aluvial dan tidak stabil, ditambah dengan perairan-perairan pantai yang dangkal. Pelabuhan Semarang, pelabuhan utama untuk Jawa Tengah, terutama bermasalah dalam hal ini karena tenggelam dengan kecepatan 7-12 cm per tahun dan sebagian besar pelabuhan berada di bawah air hampir setiap hari dalam sebulan. Setiap 7-10 tahun, kegiatan-kegiatan yang mahal dan memakan waktu harus dilakukan di terminal peti kemas untuk meninggikan dermaga utama dan area penyimpanan.

b. Masalah tenaga kerja.

Waktu non-aktif yang dibahas di atas sebagian disebabkan oleh cara pemanfaatan tenaga kerja di pelabuhan yang secara efektif melembagakan penggunaan fasilitas pelabuhan secara tidak efisien dan membatasi kemungkinan- kemungkinan peningkatan efisiensi. Di banyak pelabuhan, hanya tersedia satu giliran tenaga kerja dan peluang untuk lembur dibatasi. Untuk pelabuhan- pelabuhan yang dimaksudkan untuk beroperasi selama 24 jam, enam jam dari setiap 24 jam terbuang karena waktu- waktu istirahat yang kaku dan tidak digilir untuk memastikan pelayanan kapal secara berkesinambungan (Nathan Associates, 2001).

c. Kurangnya keamanan.

Pengiriman kargo dari Indonesia biasanya menarik premi asuransi 30-40 persen lebih tinggi dari kargo yang berasal dari Singapura. Hal ini disebabkan tidak hanya oleh perampokan di laut,

tetapi juga oleh kegiatan di pelabuhan yang dilakukan kelompok-kelompok kejahatan terorganisir, pencurian umum dan pencurian kecil (pilferage) sekaligus pemogokan dan penghentian kerja (Carana, 2004). Seperti disebutkan selanjutnya, pelabuhan-pelabuhan utama yang terlibat dalam ekspor-impor sekarang harus memperbaiki keamanannya untuk memenuhi persyaratan keamanan internasional baru, yang dikenal sebagai ISPS.

d. Korupsi.

Sebab lain waktu non-aktif adalah penundaan karena ketidakadilan dan korupsi dalam alokasi tambatan/berth (Nathan Associates, 2001). LPEM-FEUI (2005) mencatat bahwa penggunaan pungutan liar untuk mengurangi waktu antri yang disebabkan kurangnya sarana infrastruktur utama seperti derek jembatan dan ruang penyimpanan juga merupakan hal yang umum. Biaya-biaya semacam itu masih ditambah lagi dengan banyak sekali pungutan liar yang diminta di pelabuhan untuk prosedur ekspor dan impor yang terus disorot di laporan-laporan media.

e. Kurangnya prasarana pelabuhan.

Banyak pelabuhan regional kekurangan sarana peti kemas, yang mengharuskan perusahaan-perusahaan pelayaran untuk menggunakan peralatan sendiri, baik yang berada di kapal maupun yang disimpan di pelabuhan. Hanya 16 dari 111 pelabuhan komersial yang mempunyai penanganan peti kemas jenis tertentu. Akhir-akhir ini terdapat keterlambatan pelayaran yang lama di pelabuhan-pelabuhan tertentu, terutama Panjang di Lampung dan Belawan di Sumatera Utara, yang disebabkan oleh rusaknya peralatan sisi-pelabuhan utama (seperti derek jembatan) dan keterlambatan dalam mendapatkan suku cadang pengganti. (Benny Agus Setiono)

2.2 Pengertian Petikemas

1. Petikemas

Petikemas adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat di pakai berulang kali dan dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya. (Wahyu Agung Prihartanto, 2014)

2. Terminal Peti Kemas (TPK)

Terminal petikemas adalah tempat kegiatan bongkar muat petikemas. Di pelabuhan, kegiatan terminal petikemas didukung oleh peralatan bongkar muat yang lengkap dan modern serta dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas lain yang mendukung kelancaran kegiatan bongkar muat. (Edy Hidayat, 2009)

Pengiriman barang dengan menggunakan petikemas (*container*) telah banyak dilakukan, dan volumenya terus meningkat dari tahun ketahun. Beberapa pelabuhan terkemuka telah mempunyai fasilitas-fasilitas pendukung berupa terminal petikemas seperti pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Emas, Tanjung Perak, Belawan Dan Ujung Pandang. Pengangkutan dengan menggunakan petikemas memungkinkan barang-barang digabungkan menjadi satu dalam petikemas sehingga aktivitas bongkar muat dapat dimekanisasikan. Hal ini dapat meningkatkan jumlah muatan yang bisa ditangani sehingga waktu bongkar muat menjadi lebih cepat. Pada pelabuhan besar seperti Tanjung Priok –Jakarta, Tanjung Emas-Semarang, Tanjung Perak-Surabaya, Belawan-Medan, Panjang-Bandar Lampung, dan Makassar, penanganan petikemas menggunakan *crane* yang ditempatkan di dermaga (*quai gantry crane*). Peralatan ini berupa *crane* raksasa yang dipasang di batas rel sepanjang dermaga untuk bongkar muat petikemas dari dan ke kapal. Alat ini dapat menjangkau jarak yang cukup jauh Di daratan maupun diatas kapal. Pada umumnya penanganan petikemas di lapangan

penumpukan (*container yard*) dapat dilakukan dengan menggunakan sistem berikut ini :

- a. *Forklift truck*, reach stacker dan side loader yang dapat mengangkat petikemas dan menumpuknya sampai enam tingkat.
- b. *Straddler carrier* yang dapat menumpuk petikemas dalam dua atau tiga tingkat.
- c. *Rubber type gantry* (RTG) atau transtainer yaitu crane petikemas yang berbentuk portal beroda karet atau yang dapat berjalan pada rel, yang dapat menumpuk petikemas sampai empat atau enam tingkat dan dapat mengambil peti tersebut dan menempatkannya di atas gerbong kereta api atau truck trailer.
- d. Gabungan dari beberapa sistem di atas. (Wildan Adi Nugroho, dkk 2015)

3. Jenis-Jenis Petikemas

- a. General Cargo
General cargo container adalah petikemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (general cargo).
- b. Thermal
Thermal container adalah petikemas yang dilengkapi dengan pengaturan suhu untuk muatan tertentu.
- 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 untuk mengangkut muatan curah (bulk cargo).

e. Platform

Platform container adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar.

f. Special

Special container adalah petikemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti petikemas untuk muatan ternak (cattle container) atau muatan kendaraan (car container). (Muhammad Arif Yulianto, 2013)

2.3 Alat-alat Bongkar Petikemas

1. Peralatan Mekanis

a. *Container Crane*

Merupakan alat utama kegiatan bongkar muat petikemas dari dermaga ke kapal atau sebaliknya, yang di tempatkan secara permanen di dermaga.

b. *Rubber Tyred Gantry*

Peralatan bongkar muat yang berfungsi yang memindahkan container dari *chasis truck* ke *Container Yard (CY)*

c. *Reach Stacker*

Peralatan bongkar muat petikemas yang digunakan untuk membongkar atau memuat petikemas sampai ketinggian 5 (lima) *tiers*

d. *Side Loader*

Peralatan bongkar muat petikemas yang berfungsi untuk mengangkat petikemas kosong

e. *Top Loader*

Peralatan bongkar muat petikemas yang digunakan pada lapangan penumpukan/Container yard

f. *Head Truck dan Chassis*

Disebut dengan trailer yang digunakan di terminal petikemas untuk mengangkut petikemas dari dermaga ke lapangan penumpukan

petikemas dan dari lapangan penumpukan petikemas ke gudang *Frighth stasion* (CFS) atau sebaliknya.

2 Peralatan Non Mekanis

- a. *Sling*
- b. *Speader*
- c. *Ganco.*(Wahyu Agung Prihartanto,2014)

2.4 Dokumen Pembongkaran Barang

1. Dokumen Pembongkaran

a. *Tally Bongkar*

Pada waktu barang di bongkar dilakukan pencatatan jumlah colli dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat dalam tally sheet bongkar.

b. *Outturn Report*

Daftar dari semua barang dengan mencatat jumlah colli dan kondisi barang pada wakktu dibongkar.

c. *Cargo Manifest*

Keterangan rinci dari barang yang diangkut dikapal.

d. *Special Cargo List*

Daftar dari semua barang khusus yang dimuat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga, dll.

2. Dokumen Lainnya

a. *Daily Report*

Laporan harian jumlah tonage/kubikasu yang dibongkar/dimuat per palka per hari.

b. *Balance Sheet*

Lembar kerja atau laporan harian jumlah tonage/kubikasi yang dihasilkan per party barang/palka.

c. *Statemen of Facts*

Rekapitulasi dari seluruh Time Sheet yang dibuat selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

d. *Stowage Plan*

Gambar dari irisan memanjang?penampang sebuah kapal dengan dengan muatan yang menunjukkan tempat-tempat penyusunan muatan.

e. *Damage Report*

Laporan kerusakan barang yang yang di bongkar muat dari dan ke kapal.

f. *Ship Partikular*

Data-data kapal yang antara lain menyebutkan panjang dan lebar kapal, design kapal, jumlah palka, jumlah *crane*, dan kapasitas *crane*.

g. *Manifest*

Daftar barang yang akan dibongkar/dimuat dari dan ke kapal, berisi nama kapal, *voyage* ,jenis barang, tonage/kubikasi, *no/BL*, *shipper*, *consignee*, asal tujuan oleh perusahaan pelayaran.

h. *Delivery Order*

Bukti kepemilikan barang yang berisi nama kapal, pemilik barang, jenis barang, *Party*, jumlah *colly*, jumlah *tonage*/kubikasi, dll,yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran.

h. Resi Mualin

Bukti pemuatan barang ke kapal yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran dan di chek kebenarannya oleh *chife officer*(mualin 1) berisi jenis barang yang dimuat, party, jumlah tonage/kubikasi, pengirim dan nama kapal pengangkut.(Wahyu Agung Prihartanto, 2014)

2.5 Status Barang Dalam Petikemas

Sistem pengiriman barang melalui petikemas dapat di bedakan sebagai berikut :

1. *Full Container Loaded (FCL)*

Full Container Loaded (FCL) ialah sistem pengiriman barang dengan petikemas dimana di dalam petikemas tersebut dimasukkan atau dipadatkan 1 (satu) *party* barang atau lebih akan tetapi ditunjukkan hanya untuk 1 (satu) alamat penerima di pelabuhan tujuan.

2. *Less Container Loaded (LCL)*

Less Container Loaded (LCL) ialah sistem pengiriman barang dengan petikemas, dimana dalam petikemas dimasukkan atau dipadatkan barang-barang dari beberapa pengiriman dan juga ditunjukkan kepada beberapa orang di pelabuhan tujuan. Caranya yaitu tiap pemilik barang mengirimkan barangnya ke gudang (*CFS*) dan dikumpulkan setelah cukup banyak dimasukkan ke container. Di pelabuhan tujuan container dibongkar dan barangnya dimasukkan ke gudang (*CFS*).

Selain hal tersebut di atas pemilik barang ataupun perusahaan pelayaran di pelabuhan tujuan dapat merubah status, misalnya dari *LCL* ke *FCL* ataupun dari *FCL* ke *LCL* tentunya dengan tambahan biaya. (Edy Hidayat, 2009)

2.6 Keuntungan dan kerugian kontainerisasi

1. Keuntungan penggunaan kontainer

- a. Memudahkan pengangkutan dari pintu ke pintu (*door to door*) artinya muatan yang dikirim dari gudang *eksportir* dapat di terima di pintu gudang *importir*.
- b. Tidak diperlukan bongkar muat tambahan di pelabuhan pindah.
- c. Karena tidak ada muat bongkar tambahan, pengangkutan yang lebih cepat, maka resiko kerusakan/pencurian terhadap muatan menjadi berkurang.
- d. Karena resiko kerusakan/pencurian rendah, dibandingkan dengan muatan yang diangkut dengan kapal-kapal konvensional, hal ini merupakan keuntungan bagi para *eksportir/importir*.
- e. Karena tidak ada muat-bongkar tambahan dipelabuhan, akan menghemat tenaga buruh yang berarti menghemat keuntungan.
- f. Muatan yang dimasukkan kedalam kontainer akan menghemat pembungkusan.
- g. Tarif dapat bersaing dibandingkan dengan tarif muatan *break-bulk* yang biasanya diangkut oleh kapal-kapal konvensional, karena banyak tenaga buruh yang dipekerjakan.

- h. Bagi para *eksportir* yang mengirimkan barangnya dengan container dapat menerima pembayaran lebih cepat, karena muatan-muatan itu dapat dikirim lebih cepat pula.
- i. Kontainerisasi menimbulkan rasionalisasi armada. Rasionalisasi ini kapal-kapal ini membawa pengaruh terhadap perkembangan pelabuhan-pelabuhan yang disinggahi kapal-kapal container.
- j. Pengangkutan lebih cepat disertai dengan rencana kapal yang lebih terpercaya sehingga frekwensi pelayaran dapat bertambah pula.
- k. Barang lebih cepat tiba dipelabuhan tujuan, karena diangkut dengan kapal *container* yang memiliki mesin yang berdaya kuda besar.
- l. Cepatnya bongkar-muat container di setiap pelabuhan singgahan (*port of call*) akan memperpendek masa muat-bongkar dari kapal yang bersangkutan di pelabuhan, yang berarti pula memperkecil biaya tenaga buruh dan ship stay di pelabuhan yang selalu meningkat.
- m. Menggunakan sedikit tenaga manusia, tetapi memerlukan tenaga buruh yang benar-benar terampil.

2. Kerugian penggunaan kontainer

- a. Kontainerisasi menyangkut investasi yang tidak sedikit jumlahnya, sehingga sukar dijangkau oleh para pengusaha pelayaran yang hidupnya senin –kemis.
- b. Tidak semua barang bisa (muatan) dapat dimasukkan (*stuffed*) ke dalam *container*, dan karena itu setiap aada produk baru, akan mengakibatkan munculnya *container-container* baru yang sudah barang tertentu akan menambah beban keuangan.
- c. Menyulitkan bagi para *eksportir* yang hanya mengekspor barang dalam jumlah sedikit. Barang-barang mereka terpaksa distuffed dengan barang-barang milik *eksportir* lain yang seharusnya tidak dilakukan berhubung umpamanya, sifat dari barang-barang milik *eksportir* lain tersebut.

- d. Biaya awal untuk pembelian container dan biaya-biaya pemeliharannya cenderung menjadi beban.(Subandi, 1991)