

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Pelabuhan

Ada pengertian yang terkait pada pelabuhan, dari kata asal *port* dan *harbor* namun pengertiannya tidak dapat sepenuhnya diadopsi kedalam pelabuhan secara harfiah. Terjemahan pengertian *harbor* adalah sebagian perairan yang terlindung, badai, dan baik/cocok bagi akomodasi kapal – kapal untuk berlindung, mengisi bahan bakar persediaan, perbaikan dan bongkar muat barang, sedangkan *port* adalah *harbor* yang terlindung dimana tersedia fasilitas terminal laut, yang terdiri dari tambatan/dermaga untuk bongkar muat barang dari kapal, gudang transit dan penumpukan lainnya untuk menyimpan barang dalam jangka pendek ataupun jangka panjang. Jika disimak uraian terjemahan dari dua kata diatas, jelas perbedaan dari penekanannya walaupun tujuannya sama. Namun demikian dalam bahasa Indonesia pelabuhan secara umum dapat didefinisikan sebagai perairan yang terlindung baik secara alamiah atau buatan, yang dapat untuk berlindung kapal, dari melakukan aktifitas bongkar muat barang, manusia maupun hewan serta dilengkapi fasilitas terminal yang terdiri dari tambatan, gudang dan tempat penumpukan lainnya dimana kapal melakukan transfer muatannya. (Edy Hidayat, 2009)

2.2 Fungsi Dan Peranan Pelabuhan

1. Peran pelabuhan yang penting dalam sistem transportasi nasional (Edy Hidayat, 2009) adalah:
 - a. Pintu gerbang komersial suatu daerah atau negara
 - b. Titik perairan darat dan laut
 - c. Tempat peralihan moda transportasi laut ke moda transportasi darat
 - d. Tempat penampungan dan distribusi barang
2. Fungsi dasar pelabuhan secara umum dapat disimpulkan sebagai berikut (Edy Hidayat, 2009)

- a. *Interface*, pelabuhan menyediakan fasilitas dan pelayanan untuk memindahkan kapal ke darat atau sebaliknya
 - b. *Link*, pelabuhan sebagai mata rantai penghubung dalam sistem transportasi.
 - c. *Gateaways*, pelabuhan sebagai pintu gerbang perdagangan bagi daerah atau negara.
3. Dalam perkembangannya, telah berkembang fungsi tambahan lainnya yang merupakan tambahan terhadap fungsi dasarnya, seperti:
 - a. *Zona industry*
 - b. Tempat penimbunan dan distribusi barang dalam logistic
 - c. Tempat/depo penumpukan barang
 4. Tujuan dan sasaran utama pelabuhan adalah:
 - a. Selaras dan menunjang kebijakan pemerintah terkait.
 - b. Menyediakan/menyelenggarakan tingkat pelayanan yang optimal untuk daerah belakang.
 - c. Menghasilkan keseluruhan biaya transportasi terendah.
 - d. Menghasilkan kemanfaatan sosial – ekonomi yang maksimum.
 - e. Tingkat operasi yang efisien.
 - f. Baik secara finansial.

2.3 Sistem Manajemen Pelabuhan

Manajemen sebuah perusahaan pelayaran dituntut kecepatan dan ketepatannya dalam merespon apa yang dibutuhkan masyarakat saat ini. Sebagai perusahaan jasa, perusahaan pelayaran harus berorientasi pada kualitas pelayanan yang diberikan. Pelayanan yang diberikan harus mampu menciptakan kepuasan bagi pelanggannya. (Anton Pangihutan, dkk, 2016).

Sistem manajemen pelabuhan di dunia ini dikenali menjadi beberapa sistem berdasarkan pola kepemilikan dan pengelola usaha/layanannya.

Manajemen penyelenggaraan pelabuhan dapat dikategorikan (Edi Hidayat, 2009)

1. *Land Lord Port* : Penyelenggara pelabuhan hanya menyediakan prasarana pokok pelabuhan (*Breakwater*, Alur pelayaran, Dermaga,

Lapangan penumpukan dan gedung), sedangkan peralatan dan kegiatan operasional dilakukan pihak lain.

2. *Tool Port* : penyelenggara pelabuhan menyediakan prasarana pokok pelabuhan, dan peralatan bongkar muat, namun kegiatan operasionalnya dilaksanakan oleh pihak lain.
3. *Operating Port (Service Port)* : penyelenggara pelabuhan menyediakan prasarana pokok, peralatan bongkar muat serta peralatan lainnya dan juga melaksanakan kegiatan operasionalnya.
4. Pelabuhan Swasta (*Fully Privated Port*) : penyelenggara pelabuhan yang dilaksanakan oleh swasta. (Edy Hidayat, 2009)

2.4 Pengertian Bongkar Muat

Kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan dari dan ke kapal pada dasarnya bongkar muat barang dari dan ke kapal itu sendiri dirumuskan sebagai berikut:

“Pekerjaan membongkar barang dari atas *deck*/palka kapal dan menempatkannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang atau sebaliknya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkannya ke atas *deck* atau ke dalam palka kapal yang menggunakan derek kapal”. Dari pengertian kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan di atas, dapat diketahui bahwa pada dasarnya bongkar muat barang tersebut merupakan kegiatan pemindahan barang angkutan, baik dari kapal pengangkut ke dermaga atau ke tongkang maupun sebaliknya dari dermaga atau tongkang ke atas *deck* kapal pengangkut. (Beny A S, 2017)

2.5 Pengertian dan Jenis *Container*

1. Pengertian *Container*

Yang dimaksud dengan *Container* (Petikemas) adalah suatu petikemas yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu yang dapat dipakai berulang kali, digunakan untuk menyimpan sekaligus untuk mengangkut muatan yang ada didalamnya.

Pada pertengahan tahun 1950, Malcolm MacLean dalam (Joseph Silalahi, 2017), pemilik perusahaan angkutan *truck Sea Land*

memperkenalkan sistem pengangkutan petikemas diatas *truck*, dengan mengikutsertakan *truck* diatas kapal. Perusahaan *Sea Land* yang melakukan operasinya antara Puerto Rico dan Pantai Timur Amerika Serikat kemudian diikuti Matson yang memperkenalkan angkutan petikemas dari Hawaii ke Pantai Timur Amerika Serikat.

2. Jenis – Jenis *Container* Menurut Fungsinya

Oleh karena komoditi yang di perdagangan dalam perdagangan internasional itu beraneka ragam jenisnya, demikian juga arah perdagangan dan sarana penunjangnya berbeda – beda maka jenis petikemas yang di perlukan bagi pengangkutan dalam perdagangan juga berbeda.

Jenis petikemas yang digunakan dalam perdagangan dan pelayaran baik internasional maupun *interinsuller* dapat dirinci sebagai berikut:

a. *Dry Cargo Container*

Jenis petikemas ini digunakan untuk mengangkut general cargo yang terdiri dari barang-barang kelontong dan barang – barang umum lainnya yang kering dan tidak memerlukan penanganan khusus (*special handling*).

Petikemas ini juga disebut *General Purpose Container*, sebutan yang sesuai dengan fungsinya menampung muatan yang jenis, sifat serta kemasan konvensionalnya beraneka ragam.

Pintu petikemas jenis ini terdapat pada salah satu ujungnya (bagian belakang), dari mana muatan dapat dimasukkan dimasukkan dan dikeluarkan. Untuk mempercepat dan memudahkan pekerjaan muat bongkar barang (*stuffing* dan *stripping*), jenis petikemas ini dapat diberi tambahan pintu dibagian lambungnya, di sebelah kiri atau kanan (*side door*)

b. *Reefer Container*

Salah satu jenis petikemas *Refrigeration unit* dengan *system* pendingin tertutup, secara bahasa *reefer container* adalah *container* yang dilengkapi dengan *system* refriterasi (*Refrigerated Container*)

untuk mengawetkan atau menjaga *temperature* atau suhu komoditi yang ada di dalamnya. Komoditi yang disimpan dalam *container* seperti ini adalah barang atau *cargo* yang digunakan untuk kegiatan *Eksport* atau *Import*. Untuk dapat beroperasi pada saat transportasi *reefer* menggunakan *Power Supply Diesel* atau *Genset* agar suhu *cargo* didalam petikemas *reefer* bisa tetap terjaga dengan baik sehingga barang tersebut terjamin secara kualitasnya.

Selama dalam proses pengangkutan, petikemas dihubungkan pada aliran listrik kapal dan dalam proses pengangkutan di darat, *prime mover* (lebih sering disebut *truck head*) yang menghelanya ke lokasi *consignee*, harus mempunyai generator listrik agar selama pengangkutan itu fungsi *freezer* tetap berjalan dan barang yang disimpan didalam *container* tidak rusak. Di *Container Yard* (CY) pelabuhan petikemas selalu terdapat bagian/sudut yang mempunyai sambungan listrik yang cukup untuk mengalirkan listrik yang diperlukan untuk menjalankan *freezer* petikemas selama di CY.

c. *Half – Height Container*

Petikemas jenis ini tingginya hanya setengah (50%) dari ketinggian jenis petikemas yang lain, sedangkan panjang dan lebarnya tidak berbeda jadi ukuran petikemas *half – height* adalah PxLxT sebesar (20'x8'x4'), Biasanya petikemas jenis ini digunakan untuk mengangkut barang berat seperti lembaran pelat besi baja.

d. *Open Top, Open Side Container*

Petikemas jenis ini bagian atas dan keempat sisinya terbuka, jadi hanya mempunyai lantai saja dengan empat buah tiang penyangga pada sudut – sudutnya, untuk memuat barang yang tahan cuaca dan tahan benturan Pemuatan barang dapat dilakukan dengan menurunkannya dari atas atau dari samping atau depan/belakang sesuai keadaan dan bentuk barang.

e. *Flat Rack Container*

Jenis petikemas ini hanya terdiri dari lantai, tanpa dinding, digunakan untuk memuat barang berat yang berukuran lebar dan tingginya sedikit kurang (atau lebih) dari ukuran petikemas. Ada juga petikemas yang diberi dinding pada kedua ujungnya guna menempatkan keempat lubang tempat menyangkutkan *locking pin*. Karena bentuknya yang seperti itu maka jenis petikemas ini tidak dapat ditumpuk lebih dari satu *tier* sehingga penempatannya selalu pada *tier* paling atas, atau ditumpuk tersendiri dari petikemas lainnya.

f. *Bulk Container*

Bulk container digunakan untuk mengangkut muatan curah seperti beras atau gandum. Untuk *stuffing* muatan curah tidak diperlukan pintu seperti pada petikemas *general purpose* melainkan cukup dengan lubang pada bagian atas guna memasukkan pipa yang dihubungkan pada mesin penyedot muatan curah disemprotkan ke dalam *container*. Untuk membongkar atau *stripping* digunakan pintu kecil di bagian belakang petikemas sebelah bawah. Dengan mengangkat bagian depan petikemas dan membuka pintu kecil tersebut maka gaya gravitasi akan menurunkan muatan keluar dari petikemas.

g. *Open Side Container*

Jenis petikemas ini pintunya ada berada di bagian lambung berupa pintu yang terbuat dari bahan keras seperti daun pintu pada umumnya, tetapi ada juga yang hanya berupa tutup terpal saja, guna melindungi muatan dari pengaruh cuaca buruk di luar petikemas. Kegunaan petikemas ini adalah untuk mengangkut muatan berat yang *stuffingnya* sulit dilakukan dari belakang, karena muatannya terdiri dari barang yang panjang.

h. *Soft Top Container*

Petikemas jenis terbuka dibagian atas, dari mana muatan diturunkan pada waktu *stuffing* dan diangkat pada waktu *stripping*. Sebagai pelindung muatan terhadap cuaca buruk digunakan kain terpal yang

dapat dilepas bila tidak diperlukan (misalnya saat mengangkat pelat baja tebal tahan karat). Kegunaan petikemas jenis ini adalah untuk memuat barang berat dan panjang, baik yang dikemas secara *convensional* atau *loose article* yang sulit dimuat dari pintu belakang atau pintu samping petikemas.

Contohnya: Generator Listrik.

i. *Hard Top Container*

Petikemas ini atapnya keras, dari bahan pelat ditekuk – tekuk (*corrugated steel sheet*), untuk melindungi barang yang di *stuff* di dalamnya karena barang tersebut tidak tahan benturan. Sebutan *Hard Top Container* juga diberikan bagi jenis petikemas yang digunakan untuk pengangkutan muatan muatan *general cargo*. Dimana *general cargo* harus dilindungi terhadap benturan dan terhadap cuaca buruk, karena itu ruangan petikemas harus kuat dan kedap air.

j. *Tank Container*

Ini adalah tangki baja berkapasitas ± 4000 galon (15.140 liter) yang diletakkan di dalam kerangka petikemas, jadi seperti tangki yang dimasukkan ke dalam petikemas jenis *open top*, *open side*. Bedanya dalam *tank container* ini tangkinya dibangun secara permanen dalam kerangka petikemas dan pelindung tangkinya hanya berupa balok – balok baja, tidak memakai dinding atap maupun pintu. *Tank container* dapat digunakan untuk mengangkut muatan bahan kimia atau bahan cair lainnya sesuai dengan kebutuhan.

2.6 Pengertian *Extended Storage Yard* (ESY)

Extended storage yard adalah kegiatan penumpukan barang dari bongkaran kapal dari terminal petikemas TP 2 domestik yang lanjutkan ke lini 2 area terminal *support* atas dasar permintaan *stack* oleh PBM (Perusahaan Bongkar Muat) dikarenakan YOR (*Yard Occupancy Ratio*) di terminal petikemas TP 2 tinggi dan khusus hanya menerima barang domestik atau dalam negeri dan untuk sementara di timbun, dan proses ini untuk mempermudah pemilik/penerima barang untuk mengambil

barangnya dikarenakan tempat yang mudah di jangkau dan proses pembayaran administrasi penyewaan gudang yang lebih mudah, serta proses pengeluaran barang dari lapangan penimbunan. Dan *extended storage yard* merupakan perpanjangan wilayah lapangan dari lini 1 atau terminal petikemas. (siklus di *system* tidak terputus dan terus berlanjut).

2.7 Proses Pemuatan Dan Pembongkaran Barang Dengan Proses “ESY”

1. Pemuatan dapat dilaksanakan setelah armada (*trucking*) yang sudah melakukan *check in* di *gate in* TP 2 lalu menuju ke dermaga untuk melakukan proses pemuatan ke *cassis truck* tersebut.
2. Pada saat petikemas sudah keluar dari lini 1, pelaksana operasional wajib memperhatikan kondisi fisik petikemas tersebut apabila kondisi fisik rusak, pelaksana operasional wajib melaporkan keadaan tersebut kepada administrasi pintu keluar/*gate out* TP 2 guna membuat berita acara jika terjadi kerusakan petikemas tersebut.
3. Setelah *container* dinyatakan bisa untuk melanjutkan pergerakan menuju ke lapangan penumpukan 217X maka *driver trucking* dapat menuju *gate out* lini 1
4. Saat *container* tiba di lapangan penumpukan 217X, maka *security* (petugas keamanan) dan pelaksana operasional lapangan wajib memeriksa kembali keadaan *container* tersebut dan dinyatakan baik, sebelum dilakukan *Lift On* dan *Lift Off* (LoLo) dan kemudian *container* ditempatkan pada *block* yang sudah ditentukan tersebut.

2.8 Dokumen – dokumen

1. SP-2 (Surat Penyerahan Petikemas)

Dilakukan *survey* untuk kondisi fisik *container* kosong oleh *surveyor* apakah *container* itu baik, rusak atau kotor. Dokumen ini serahkan ke petugas *gate in* dan petugas *surveyor* agar dapat dilakukan pengecekan terhadap *container* kosong yang harus sesuai dengan nomor *container* yang tercantum didalam SP-2 tersebut. Dokumen SP-2 ada setelah membayar administrasi ke *Billing Centre*. Sebagai bukti untuk pengambilan petikemas di lapangan penumpukan.

2. *Equipment Interchange Receipt (EIR) In*

Dilakukan oleh petugas *Equipment Control* setelah menerima dokumen SP-2 atau surat jalan yang di serahkan oleh petugas loket untuk di stempel, surat jalan tersebut di kembalikan setelah petugas *surveyor* memeriksa keadaan fisik kontainer kosong.

3. **Bon Bongkar**

Untuk melakukan bongkar dari *trucking* menuju tempat penimbunan atau disebut juga *Lift Off*. Dokumen ini di serahkan atau di cetak setelah *driver trucking* atau pihak EMKL selesai melakukan pembayaran administrasi atau yang dikenal dengan sebutan *Lift On/ Lift Off*.

2.9 Pihak – Pihak Terkait

1. **PT. Inti Mas, PT. MSA (Mitra Sentosa Abadi) dan PT. PNP (Prima Nur Panuriwan)**

Merupakan perusahaan bongkar muat yang berbadan hukum yang melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga dilambung kapal atau sebaliknya, kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan dibawa keatas truck atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

2. **PT. SPIL Line, PT. Meratus Line dan PT. Tanto (Perusahaan Pelayaran)**

Merupakan perusahaan di bidang transportasi laut usaha industri logistik yang keberadaanya memberikan manfaat sangat besar bagi banyak aspek, dimana bertujuan untuk pemindahan barang dari satu tempat ke tempat lainya yang melalui jalur laut.

3. **Billing Centre**

Billing Centre adalah tempat melakukan proses pembayaran petikemas dan lainnya. Proses pemuatan dan pembongkaran petikemas dari Terminal II (Lini I) ke lapangan penimbunan 217X.

1. Pemuatan dapat dilaksanakan setelah armada transportasi (*trucking*) sudah melakukan *check in* di *gate in* Terminal II dan sudah berada di dermaga untuk melakukan pemuatan ke atas truck tersebut.
2. Pada saat barang keluar dari Terminal II, *staff* operasional wajib memperhatikan kondisi fisik petikemas tersebut apabila kondisi fisik rusak *staff* operasional wajib melaporkan keadaan tersebut kepada administrasi pintu keluar/*gate out* Terminal II guna membuat berita acara kerusakan petikemas tersebut.
3. Setelah *container* dinyatakan bisa untuk melanjutkan pergerakan ke lapangan penimbunan 217X maka sopir armada transportasi (*trucking*) dapat menuju pintu keluar.
Saat *container* tiba di lapangan penumpukan 217X maka *security* (petugas keamanan) dan *staff* operasional lapangan wajib memeriksa kembali keadaan *container* dalam kondisi baik sebelum *container* di *Lift On/Off* (LoLo) dan ditempatkan pada *block* lokasi tempat penimbunan *container* tersebut yang telah ditentukan.