

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perdagangan internasional merupakan suatu kegiatan yang dilakukan oleh penduduk suatu negara dengan penduduk negara lain atas dasar kesepakatan bersama. Dimana manfaat dari perdagangan internasional sendiri untuk meningkatkan hubungan persahabatan antar negara perdagangan antar negara dapat mewujudkan hubungan persahabatan, kebutuhan setiap negara dapat tercukupi, mendorong kegiatan produksi barang secara maksimal, mendorong kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, dan memperluas lapangan kerja. (Setiawan dan Lestari (2011:11)). Dengan adanya manfaat tersebut, tentunya perdagangan internasional terus berkembang seiring dengan kemajuan teknologi dan semakin pesatnya kebutuhan di setiap negara. Dibalik aktivitas perdagangan internasional, suatu moda transportasi memiliki peran yang sangat penting demi menunjang kelancaran aktivitas perdagangan internasional.

Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan suatu negara kepulauan. Dimana dalam UUD 1945 Bab IXA tentang wilayah negara pasal 25 E berbunyi "Negara Kesatuan RI adalah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah-wilayah yang batas-batasnya dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang". Selain itu, dalam pasal 2 Undang-Undang No 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, pemerintah Indonesia secara tegas menyatakan bahwa negara RI adalah negara kepulauan. Sebagai negara kepulauan, keberadaan moda transportasi laut dalam upaya mendukung aktivitas perdagangan internasional sangatlah penting. Transportasi laut memiliki peran yang sangat penting bagi negara kepulauan Indonesia yang memiliki 17.000 pulau dan disatukan lautan yang luas, transportasi laut menjadi "Urat Nadi" bagi perekonomian Indonesia. (Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono, 2014)

Fasilitas penunjang sarana transportasi laut seperti pelabuhan dan dermaga di Indonesia memiliki peran yang sangat penting guna memperlancar segala aktivitas dan kebutuhan perdagangan internasional. Menurut Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 Pasal 1 ayat 1 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang

terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas - batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan 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. Pemerintah Indonesia sendiri menjadikan PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) sebagai pengelola kegiatan kepelabuhanan di Indonesia. Dimana, PT. Pelindo terdiri dari PT. Pelindo I , PT. Pelindo II, PT. Pelindo III, dan PT. Pelindo IV.

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) merupakan salah satu BUMN yang bergerak dalam jasa layanan operator terminal pelabuhan. Sebagai operator terminal pelabuhan, Pelindo III mengelola 43 pelabuhan dengan 16 kantor cabang yang tersebar di 7 (tujuh) propinsi di Indonesia yaitu Jawa Tengah, Jawa Timur, Bali, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Kalimantan Tengah, dan Kalimantan Selatan. Salah satu cabangnya yaitu Pelindo III Cabang Regional Jawa Tengah yang menjadi sangat penting dan strategis, karena merupakan simpul utama perekonomian dan pintu gerbang ekspor import Provinsi Jawa Tengah. Pelindo III Cabang Regional Jawa Tengah terdapat 2 bagian yaitu Terminal Petikemas secara mandiri di bawah tanggung jawab General Manajer Terminal Petikemas Semarang dan Pelabuhan Tanjung Emas di bawah tanggung jawab General Manajer Pelabuhan Tanjung Emas. Terminal Petikemas Semarang berdiri pada tanggal 1 Juli 2001, dimana bertugas untuk mengurus urusan *handling* petikemas ekspor-impor yang masuk ke daerah wilayah Jawa Tengah. Pelayanan yang diberikan oleh Terminal Petikemas Semarang atau yang sering disebut dengan TPKS yaitu bongkar-muat petikemas, penumpukan petikemas, *behandle* petikemas, rubah status atau RSL, dll.

Salah satu layanan di TPKS yaitu RSL atau rubah status dikelola oleh bagian CFS (*Container Freight Station*). CFS (*Container Freight Station*) sendiri merupakan mode pengiriman dari gudang LCL (*Less Container Load*) negara asal sampai ke gudang LCL (*Less Container Load*) negara tujuan. CFS (*Container Freight Station*) menandakan bahwa mode pengiriman barang tersebut dengan cara LCL (*Less Container Load*). Pada TPKS sendiri CFS (*Container Freight Station*)

digunakan sebagai tempat untuk para pengguna jasa atau EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) melakukan rubah status *container import* dari FCL (*Full Container Load*) menjadi LCL (*Less Container Load*). Dimana barang-barang yang sering masuk ke CFS adalah *garment*. Pelayanan yang diberikan di CFS (*Container Freight Station*) berupa:

1. *Stripping*
2. *Stuffing* atau *delivery*
3. Penumpukan di gudang CFS (*Container Freight Station*).
4. *VIP Cargo*
5. *Behandle*

Namun untuk pelayanan *behandle* dan *VIP cargo* CFS (*Container Freight Station*) hanya menyediakan tempat dan alat angkut (*forklift*), untuk prosesnya berhubungan langsung dengan Bea Cukai. Sedangkan untuk proses *stripping* dan *stuffing* diawasi dan berhubungan langsung dengan petugas gudang CFS (*Container Freight Station*). *Stripping* merupakan proses membongkar atau mengeluarkan barang dari peti kemas sampai di susun rapi di dalam gudang/CFS. Sedangkan *stuffing* merupakan proses memuat atau memasukkan barang dari dalam gudang/CFS sampai disusun didalam peti kemas. Prosedur *stripping* yang terjadi di CFS saat ini telah mengalami sedikit perubahan. Dimana perubahan itu terjadi pada beberapa proses seperti pemasangan *marking* sebagai penanda pemilik barang yang awalnya ditulis tangan ditulis tangan oleh EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) sendiri ataupun dibantu petugas *tally Stripping* pada stiker *marking* sekarang sudah menggunakan *barcode* dan diinput ke dalam sistem, tambahan proses pada sistem yaitu penginputan nama operator dan blok penempatan barang, dan peralihan beban kerja dari *staff office* CFS ke *Tally Stripping*. Namun, perubahan tersebut tidak memberikan dampak yang signifikan dari sebelumnya pada proses *stripping* yang berlangsung dan belum adanya ketetapan untuk prosedur yang baru ini. Terdapat beberapa prosedur yang mengakibatkan beberapa kendala dan memang sudah dijalankan sebelum adanya perubahan sistem.

Salah satu contohnya yaitu penentuan blok untuk penempatan barang ditentukan oleh operator *forklift* sendiri. Dimana barang yang telah ditempatkan pada setiap bloknya memiliki *space* jarak antar barang yang sangat kecil bahkan

tidak ada jarak. Pihak *tally stripping* sendiri terkadang kesulitan untuk menempelkan stiker pada barang, mau tidak mau harus melewati dengan cara menaiki barang tersebut dan menyebabkan barang-barang menjadi kotor dan terkadang ada yang rusak dari *packaging* barangnya, serta terkadang membuat bingung membedakan barang dari perusahaan yang sama dengan *consignee* yang berbeda saat akan ditempelkan *barcodenya* ditambah lagi jika jenis kemasannya sama. Selain itu, pihak EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) tidak melakukan penginputan manifest ke sistem sebelum proses *Stripping* dilakukan dan dilakukan saat *Stripping* telah selesai atau barang telah ditumpuk ke dalam gudang, hal ini mengakibatkan terhambatnya pekerjaan *tallyman Stripping* dalam proses *approve manifest*, dan pembuatan *barcode* untuk marking setiap barang.

Maka dari itu, untuk mendapatkan performa yang baik tentunya diperlukan kinerja yang baik dalam semua kegiatan. Selain karena kendala yang telah dijelaskan di atas, lamanya proses *Stripping* biasanya diakibatkan saat pengelompokan barang di dalam *container*. Terutama untuk barang yang berbentuk roll, karena harus dikumpulkan terlebih dahulu di atas pallet lalu dikemas lagi dengan isolasi. Akan tetapi letak barang di *container* yang datang dari negara asal ini terkadang tidak berdekatan, ada yang diletakkan di sisi luar dan sisanya di sisi paling dalam sehingga proses menjadi lama. Namun, hal itu merupakan pengaruh eksternal dari proses *stripping*. Maka dari itu prosedur dalam proses *stripping* sebagai faktor internal yang bisa diperbaiki untuk mengurangi waktu penyelesaian proses *stripping* yang lama. Dimana, nantinya diharapkan seluruh pihak yang berperan mempunyai konsistensi dan disiplin diri, agar terciptanya suatu performa kinerja yang baik bagi perusahaan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, adapun rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu bagaimanakah prosedur *Stripping* pada gudang CFS di Terminal Petikemas Semarang, PT. Pelabuhan Indonesia III Regional Jawa Tengah?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah, adapun tujuan dari kerja praktik ini adalah membuat prosedur usulan proses *Stripping* pada gudang CFS di Terminal Petikemas Semarang, PT. Pelabuhan Indonesia III Regional Jawa Tengah.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Bagi Penyusun

Sebagai bentuk pembelajaran pada suatu masalah yang dihadapi di dunia nyata, serta mengembangkan keterampilan, daya pikir, serta kemampuan menerapkan ilmu yang selama ini didapat selama kuliah.

2. Bagi Pembaca

Sebagai referensi bagi pembaca untuk mengetahui mengenai proses *Stripping* di Terminal Petikemas Semarang, PT. Pelabuhan Indonesia III Regional Jawa Tengah.

1.5 Batasan Penelitian

Adapun batasan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian dilakukan mulai tanggal 1 Juli s.d 30 Agustus 2019.
2. Penelitian dilakukan di CFS (*Container Freight Station*) Terminal Petikemas Semarang, PT. Pelabuhan Indonesia III Regional Jawa Tengah.
3. Penelitian ini hanya terbatas pada proses *Stripping* barang LCL (*Less Container Load*).
4. Penelitian ini tidak melibatkan faktor biaya dan waktu hanya alur prosesnya saja.

1.6 Jadwal, Tempat, dan Jenis Kegiatan

1. Jadwal Kegiatan

Kegiatan kerja praktik dilaksanakan pada tanggal 1 Juli 2019 sampai tanggal 30 Agustus 2019.

2. Tempat Kegiatan

Pelaksanaan kerja praktik dilakukan di Terminal Petikemas Semarang, PT. Pelabuhan Indonesia III Regional Jawa Tengah yang berlokasi di Jl. Coaster No.10A, Tj. Mas, Kec. Semarang Utara, Kota Semarang, Jawa Tengah 50112.

3. Jenis Kegiatan

Sebagai pendukung aktivitas yang ada di beberapa bagian divisi penunjang operasi yaitu CFS (*Container Freight Station*), *Customer Service*, Penunjang Operasional Pelayanan Petikemas.

1.7 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah dalam pemahaman serta penyajian dalam Laporan Kerja Praktik ini, maka diberikan sistematika dan gambaran secara umum sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini dikemukakan latar belakang kerja praktik, perumusan masalah, tujuan kerja praktik, manfaat kerja praktik, batasan masalah, serta sistematika penulisan laporan kerja praktik.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini membahas landasan teori literatur mengenai Pelabuhan, Dermaga, Terminal Peti Kemas, CFS (*Container Freight Station*), *Status Container*, *Stripping*, *Flowmap*, *Fishbone Diagram*, *SOP (Standard Operating Procedure)*, *Microsoft Visio*, dan *Anylogic*.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini membahas tentang metode yang digunakan untuk menyelesaikan laporan kerja praktik ini.

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Pada bab ini membahas mengenai jadwal kerja praktik, aktivitas yang dikerjakan di divisi operasinal, pengumpulan data, serta bagaimana cara mengolah data tersebut menjadi suatu informasi.

BAB V ANALISIS

Pada bab ini membahas mengenai analisis dari hasil pengumpulan dan pengolahan data.

BAB VI PENUTUP

Bab ini membahas tentang kesimpulan dari hasil pelaksanaan kerja praktik dan saran mengenai usulan alternatif pemecahan masalah yang terjadi.

