

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sistem transportasi nasional terdiri atas transportasi darat, laut dan udara, mengingat sifat geografis negara Indonesia, maka sistem ini dikembangkan secara terpadu dan intermoda untuk memperlancar kegiatan distribusi barang. Dan dalam upaya untuk menghadapi globalisasi dunia saat ini, dibutuhkan sarana penunjang dan prasarana dibidang angkutan laut yang terdiri dari kapal peti kemas (kontainer) dan terminal peti kemas (kontainer).

Sehubungan dengan niaga, maka pelabuhan sebagai prasarana angkutan laut juga disesuaikan. Ditinjau dari fungsinya dalam perdagangan nasional dan internasional pelabuhan dibedakan menjadi dua yaitu pelabuhan laut dan pelabuhan pantai. Pelabuhan laut bebas dimasuki oleh kapal-kapal asing. Pelabuhan ini banyak dikunjungi oleh kapal-kapal samudra dengan ukuran yang besar. Pelabuhan laut sering disebut juga dengan pelabuhan samudra. Pelabuhan pantai hanya digunakan untuk perdagangan dalam negeri sehingga tidak bebas disinggahi oleh kapal-kapal asing, kecuali dengan ijin.

Sesuai dengan kondisi jenis/ukuran kapal yang singgah di pelabuhan dan tingkat perkembangan daerah yang tidak sama, maka pemerintah telah melakukan kebijaksanaan dalam pengembangan jaringan sistem pelayanan angkutan laut dan kepelabuhan yang didasarkan pada 4th *gate way ports system* (*gate way port, regional collector port, trunk port, feeder port*).

Di seluruh nusantara terdapat 336 pelabuhan besar dan kecil yang terdiri atas:
pelabuhan laut 51 buah;

1. pelabuhan pantai yang terbuka untuk ekspor-impor 38 buah;
2. pelabuhan pantai umum 164 buah;
3. pelabuhan pantai khusus 67 buah;
4. pelabuhan khusus 16 buah.

Dari pelabuhan-pelabuhan tersebut hanya 87 pelabuhan yang dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia I sampai dengan IV. Pelabuhan Indonesia dibedakan atas beberapa kelas pelabuhan, yaitu kelas I sebanyak 4 pelabuhan, kelas II 15 pelabuhan, kelas III 21 pelabuhan, kelas IV 31 pelabuhan, dan kelas V 16 pelabuhan.

Dari kebijaksanaan pembangunan dibidang pelabuhan, pemerintah telah membentuk perusahaan PT. (Persero) Pelabuhan yang bertugas untuk mengelola pelabuhan. Sedangkan jumlah lalu lintas peti kemas angkutan laut di Indonesia pada tahun 1985 baru mencapai 102.000 *TEUs* (*twenty feet equivalent unit*, yaitu standart ukuran peti kemas 20 *feet*, ukuran 40 *feet* berarti dua *TEUs*), tetapi lima tahun kemudian menjadi 983.000 *TEUs*, meningkat kurang lebih 8,6 kali lipat. Sehingga untuk memperlancar bongkar muat barang, telah dibangun tujuh belas pelabuhan peti kemas (kontainer) di Indonesia. dengan diperkirakan lalu lintas peti kemas di tujuh belas pelabuhan peti kemas (kontainer) itu akan mencapai 1.963.000 *TEUs* pada tahun 1995, selanjutnya lonjakan diperkirakan meningkat lagi sebesar 85,99% pada tahun 2000 sehingga total lalu lintas peti kemas

(kontainer) nantinya akan mencapai 3.651.000 *TEUs*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam Tabel 2.1.

Pelabuhan Panjang sebagai pintu gerbang ekonomi Sumatera bagian selatan telah tumbuh dan berkembang menjadi suatu pelabuhan samudera yang melayani bukan saja pelayaran antar pulau namun juga pelayaran samudera. Pertumbuhan arus barang di Pelabuhan Panjang dalam beberapa tahun terakhir telah mengalami peningkatan yang cukup tinggi. Peningkatan tersebut sebagian besar dikontribusikan oleh peningkatan kegiatan industri terutama industri perkebunan yang tersebar di Propinsi Lampung dan sekitarnya.

Untuk mengantisipasi arus barang dari dan keluar Propinsi Lampung tersebut, PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II telah mempersiapkan suatu terminal khusus untuk menangani peti kemas. Sejalan dengan kecenderungan pola angkutan laut dewasa ini, telah terjadi pergeseran preferensi dari pola pengangkutan secara *konvensional* kepada penggunaan peti kemas, Pelabuhan Panjang juga mengalami kecenderungan dimaksud. Hal ini ditunjukkan dengan meningkatnya arus peti kemas sejak pertama kali peti kemas di bongkar di pelabuhan ini tahun 1981.

Potensi pasar yang sangat besar tersebut antara lain dengan memperhitungkan beberapa industri perkebunan dan pertambangan di wilayah Propinsi Lampung dan sekitarnya, telah memproduksi dan mendistribusikan sebagian besar produknya melalui Pelabuhan Panjang. Dengan pertumbuhan rata-rata pertahun sebesar 20% untuk lima tahun terakhir, hal ini memperlihatkan

bahwa potensi Pelabuhan Panjang dalam penanganan peti kemas sangat prospektif dimasa mendatang.

1.2. Rumusan Masalah

Pada tahun 1995, TPK Pelabuhan Panjang berkapasitas mencapai 30.000 *twenty feet equivalent unit (TEUs)* dan untuk mengantisipasi arus barang peti kemas tahun 2000, kapasitas terminal ditingkatkan mencapai 90.000 *TEUs*. Tetapi dari data tahun 1995, TPK Pelabuhan Panjang mampu melayani kebutuhan angkutan barang peti kemas mencapai 51.136 *TEUs* dengan peningkatan rata-rata 29% per tahun. Dan dengan peningkatan rata-rata yang sama, pada tahun 2000 diperkirakan dapat mencapai $\pm 110,000$ *TEUs*. Hal ini tentu saja terjadi kelebihan kapasitas di TPK Pelabuhan Panjang, sehingga mengakibatkan penumpukan peti kemas di *container yard (CY)* atau lapangan penumpukan.

1.3. Tujuan dan Manfaat

Tujuan dari penulisan tugas akhir ini adalah untuk memberikan alternatif pemecahan masalah penumpukan peti kemas (kontainer) di Terminal Peti Kemas Pelabuhan Panjang.

Manfaat yang diharapkan adalah untuk mengantisipasi penumpukan barang yang diekspor maupun diimpor dengan menggunakan jasa peti kemas (kontainer) baik dari segi pelayanan dan pengelolaan peti kemas (kontainer).

1.4. Batasan Masalah

Dalam penyusunan tugas akhir ini penulis memberikan batasan yang ditinjau mengenai desain pengembangan TPK Pelabuhan Panjang ini sebagai berikut :

1. gambar denah terminal peti kemas
2. kapal peti kemas yang berlabuh
3. gambar rencana pergerakan kendaraan *trailer* dan peti kemas dari/keluar terminal peti kemas
4. desain pengembangan terminal peti kemas :
 - a. desain lapangan penumpukan peti kemas
 - b. desain lahan parkir untuk kendaraan
 - c. desain bangunan kantor dan bengkel perawatan

1.5. Metode Pengumpulan data

Adapun metode yang digunakan untuk penyusunan tugas akhir yaitu :

1. studi kepustakaan
yaitu dengan membaca dan mempelajari *literatur*, laporan tertulis, dan dokumen lainnya yang diperoleh dari perusahaan yang bersangkutan.
2. studi lapangan
Observasi yaitu suatu cara memperoleh data secara langsung dengan melihat aktivitas secara langsung pula.

1.6 Metodologi Penelitian

Untuk mendukung penelitian ini, ada dua sumber data :

1. data primer :

- a. Ass. Manager Teknik Sipil PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Panjang
- b. Koordinator Pendamping Lapangan

2. data sekunder :

- a. dokumentasi, laporan data akhir tahun dari PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Panjang
- b. dokumen penting dari instansi terkait
- c. buku dan makalah ilmiah yang berkaitan dengan penulisan

1.7 Sistematika Penulisan

Bab I Pendahuluan

mencakup latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat, batasan masalah, metode pengumpulan data, metodologi penelitian, sistematika penulisan, peta lokasi

Bab II Tinjauan Pustaka

mencakup sejarah berdirinya Pelabuhan Panjang Bandar Lampung, geografi dan *hidrooceanografi* Pelabuhan Panjang sejarah berdirinya PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Panjang, struktur organisasi perusahaan, prasarana dan sarana yang ada di PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II cabang Panjang, bidang usaha dan misi perusahaan, rencana pengembangan Pelabuhan Panjang,

kebijaksanaan pengembangan tata ruang kota, istilah pengoperasian sistem bongkar muat peti kemas, sistem penanganan peti kemas di *container yard (CY)*

Bab III Landasan Teori

mencakup analisis perencanaan desain, prosedur dan teknik pengoperasian peti kemas, fasilitas terminal peti kemas

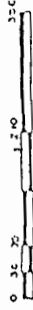
Bab IV Data dan Analisis Data

mencakup pendahuluan, kunjungan kapal, keterpaduan penyeberangan dan produktivitas terminal peti kemas, desain pengembangan, keterangan desain

Bab V Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan, saran

1.8 Peta Lokasi



LEGENDA	
	PERPANJANGAN DERMAGA E (100 m) TH 1987
	PERKERASAN C.Y. (2,5 Ha) TH 1998
	PERPANJANGAN DAN MODIFIKASI DERMAGA B (300 m) TH 1998
	PERPANJANGAN DERMAGA C (200 m) TH 1999
	PENATAAN LAY OUT LAPANGAN B (1,0 Ha) TH 1999
	PEMBONGKARAN PERRANTORAN (3,0 Ha) TH 2000
	PEMBANGUNAN C.Y. (2,0 Ha) TH 2001



PT. INTI SENTOSA

PARTAI CADANG

JALAN YOSI SUKSES

PERMUKAAN

PT. (PERSEHI) PELABUHAN INDONESIA II

ROLLING PLAN PELABUHAN PANJANG

1997 - 2001

NAMA GAMBAR

RENCANA PENGEMBANGAN S/D TH 2001

GAMBAR 8.4