



**PERKEMBANGAN DAN PERANAN GAFEKSI DALAM
PENGURUSAN JASA PENGANGKUTAN BARANG MELALUI
LAUT DI INDONESIA TAHUN 1989-2010**

Skripsi

**Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Strata-1 dalam Ilmu Sejarah**

**Disusun Oleh:
Aprilia Putri Utami
NIM. 13030112130025**

**FAKULTAS ILMU BUDAYA UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2018**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan ini saya, Aprilia Putri Utami, menyatakan bahwa karya ilmiah/skripsi ini adalah asli hasil karya saya sendiri dan karya ilmiah ini belum pernah diajukan sebagai pemenuhan persyaratan untuk memperoleh gelar kesarjanaan baik Strata Satu (S1), Strata Dua (S2), maupun Strata Tiga (S3) pada Universitas Diponegoro maupun perguruan tinggi lain.

Semua informasi yang dimuat dalam karya ilmiah ini yang berasal dari penulis lain baik yang dipublikasikan maupun tidak telah diberikan penghargaan dengan mengutip nama sumber penulis secara benar dan semua isi dari karya ilmiah/skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya pribadi sebagai penulis.

Semarang, 23 Maret 2018

Penulis,

Aprilia Putri Utami
13030112130025

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

“Di Laut Tersimpan Harapan, di Laut Tersimpan Kejayaan, JALESVEVA
JAYAMAHE”

Joko Widodo

Dipersembahkan untuk:

Kedua Orangtua, Dr. Endang Susilowati, M.A
dan Departement Sejarah FIB Undip

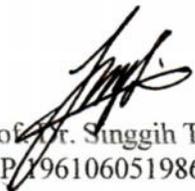
Disetujui,
Dosen pembimbing,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Endang Susilowati', written over a horizontal line.

Dr. Endang Susilowati, M.A
NIP.195905161988112001

Skripsi dengan judul “Perkembangan dan Peranan GAFEKSI Dalam Pengurusan Jasa Pengangkutan Barang Melalui Laut di Indonesia Tahun 1989-2010” yang disusun oleh Aprilia Putri Utami (13030112130025) telah diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi Program Strata 1 Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro pada hari Jumat, 23 Maret 2018.

Ketua,


Prof. Dr. Singgih TS, M. Hum
NIP 196106051986032001

Anggota I,


Dr. Endang Susilowati, M.A.
NIP 195905161988112001

Anggota II,


Dr. Agust Supriyono, M.A.
NIP 195503151987031001

Anggota III,


Mahendra P. U, S.S., M.Hum.
NIP 197102241999031001

Mengesahkan

Dekan,



Dr. Eedyanto Noor, M. Hum.
NIP 195903071986031002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT karena berkat rahmat dan Karunia-Nya yang luar biasa penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Perkembangan dan Peranan GAFEKSI dalam Pengurusan Jasa Pengangkutan Barang melalui Laut di Indonesia Tahun 1989-2010”. Skripsi ini disusun untuk menempuh ujian akhir Program Strata I pada Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro Semarang. Alasan penulis memilih tema skripsi tentang GAFEKSI adalah karena GAFEKSI merupakan satu-satunya organisasi bagi perusahaan forwarder dan ekspedisi muatan di Indonesia yang tentunya saat ini dapat memajukan angkutan barang dan dapat melayani secara *door to door*.

Banyak hambatan yang harus dilalui penulis untuk dapat menyelesaikan skripsi ini. Namun demikian berkat bimbingan, dukungan, dan arahan dari berbagai pihak skripsi ini dapat terselesaikan. Oleh karena itu, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada orang-orang yang telah berjasa dalam penulisan skripsi ini, yaitu:

1. Dr. Endang Susilowati, M.A, selaku dosen pembimbing yang telah dengan sabar membimbing penulis dari awal hingga akhir penulisan.
2. Dr. Dhanang Respati Puguh, M.Hum selaku Ketua Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro.
3. Segenap dosen penguji, Prof. Dr. Singgih TS, M.Hum. Dr. Agustinus Supriyono, M.A. dan juga Mahendra P. U, S.S., M.Hum. terimakasih atas masukan dan sarannya
4. Bapak, Ibu, Ajeng, Fadilah, Indah, Keluarga Besar, Rufal dan keluarga yang telah memberikan semangat selama ini.
5. Seluruh dosen Departemen Sejarah yang telah memberikan ilmu pengetahuan dan mengajarkan banyak hal kepada penulis selama masa perkuliahan.
6. Staf tata usaha dan staf perpustakaan Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro, yang telah memberikan pelayanan secara maksimal kepada penulis.

7. Terimakasih kepada Budi Wiyono serta seluruh staf DPP ALFI (GAFEKSI), Humas DPP INSA, Humas Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan RI, Humas Kementerian Perdagangan RI, Mohammad Annas, S.S., Letkol. Khafidzin Widoodo beserta jajarannya, Ibu Asih Mandala Bhakti dan Kolonel Elka yang turut memberikan motivasi yang telah membantu penulis dalam memberikan sumber.
8. Terimakasih kepada teman-teman seperjuangan sejarah angkatan 2012, KKN Tematik Batang 2015, MSG, Tim Penggerak Pesantren Maritim Az-Zahrro, Tim Sensus Garam 2016 Pati, Saman Ilmu Budaya, Futsal Srikandi, Timnas Sejarah, UPK Olahraga FIB, Bu Selvy dan Bu Ning serta teman-teman Branded Station yang telah bekerjasama dan memberikan pengalaman selama penulis menjadi mahasiswi.
9. Terimakasih juga kepada Septy, Revita, Ivon, Herlina, Atika, Dila, Nadia, Ismi, Dwi, Ines, Linda, Laila, Nana, Hana, Kaka, Erlan, Satria, Azmi, Dian, Ichsan, Jon, Okik, Firman, Ayu, Arif, Ma'as, Opin, Nida, Nisa, Ciepaw, Suci, Kudus dan Hanifah yang selalu sabar dalam memberikan semangat kepada penulis.
10. Kepada semua pihak yang telah membantu pembuatan skripsi ini dalam berbagai hal, baik secara langsung dan tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi penulis untuk perbaikan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembacanya.

Semarang, 23 Maret 2018

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	ii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iii
HALAMAN PERSETUJUAN	iv
HALAMAN PENGESAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR SINGKATAN	x
DAFTAR ISTILAH	xvi
DAFTAR GAMBAR	xviii
DAFTAR LAMPIRAN	xix
RINGKASAN	xxi
SUMMARY	xxii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang dan Permasalahan	1
B. Ruang Lingkup	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Tinjauan Pustaka	5
E. Kerangka Pemikiran	9
F. Metode Penelitian	12
G. Sistematika Penulisan	13
BAB II PROFIL GAFEKSI	15
A. Awal Perkembangan Jasa Pengurusan Transportasi	15
B. Berdirinya GAFEKSI	18
1. Landasan Hukum	20
2. Visi dan Misi	22
3. Tugas Pokok dan Fungsi	24
C. Keorganisasian	25
1. Koordinator Wilayah	29
2. Musyawarah dan Rapat Kerja	30
3. Pendapatan GAFEKSI	32

BAB III	PERKEMBANGAN GAFEKSI TAHUN 1989-2010	34
	A. Fase Awal GAFEKSI 1988-1997	35
	B. Fase Perkembangan GAFEKSI 1998-2009	37
	C. Fase Perubahan GAFEKSI 2009-2010	44
	D. Faktor Pendukung dan Penghambat Perkembangan GAFEKSI	47
	1. Faktor Pendukung	47
	2. Faktor Penghambat	48
	E. Peranan GAFEKSI dalam Bidang Transportasi Laut	50
BAB IV	PERAN GAFEKSI DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI TRANSPORTASI LAUT DI INDONESIA	53
	A. Pengangkutan Barang Melalui Laut di Indonesia Tahun 1989-2010	53
	B. Peran GAFEKSI dalam Angkutan Laut di Indonesia	58
	C. Peran GAFEKSI dalam Pembentukan Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal	64
	D. Peran GAFEKSI dalam Pembentukan Depo Peti Kemas	66
BAB V	SIMPULAN	72
	DAFTAR PUSTAKA	74
	DAFTAR INFORMAN	78
	LAMPIRAN	79

DAFTAR SINGKATAN

AD	: Anggaran Dasar
AEMPU	: Asosiasi Ekspedisi Muatan Pesawat Udara
AFFA	: <i>ASEAN Federation of Forwarders Associations</i>
ALFI	: Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia
ART	: Anggaran Rumah Tangga
BARKI	: Badan Akreditasi dan Registrasi Kadin Indonesia
BFFC	: <i>Basic Freight Forwarding Course</i>
BKPM	: Badan Kordinasi Penanaman Modal
BNSP	: Badan Nasional Sertifikasi Profesi
BPPT	: Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi
BUMD	: Badan Usaha Milik Daerah
BUMN	: Badan Usaha Milik Negara
CDW	: <i>Cargo Deadweight Tonnage</i>
CIF	: <i>Cost, Insurence, and Freight</i>
DB	: <i>Double Buttom</i>
DEPALINDO	: Dewan Pemakai Jasa Angkutan Indonesia
DPC	: Dewan Pengurus Cabang
DPP	: Dewan Pengurus Pusat
DPW	: Dewan Pengurus Wilayah
DT	: <i>Deep Tank</i>
DWT	: <i>Dead Weight Tonnage</i>

EMKL	: Ekspedisi Muatan Kapal Laut
EMKU	: Ekspedisi Muatan Kapal Udara
FAPAA	: <i>Federation of Asia Pasific Aircargo Associations</i>
FIATA	: <i>Federation International des Association de Transitaires at Assimile</i>
FOB	: <i>Free on Board</i>
GAFEKSI	: Gabungan Forwarder dan Ekspedisi Indonesia
GT	: <i>Gross Tonnage</i>
GAVEKSI	: Gabungan Veem dan Ekspedisi Seluruh Indonesia
GINSI	: Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia
GPEI	: Gabungan Pengusaha Ekspor Indonesia
INFA	: <i>Indonesian Forwarders Associations</i>
INFFA	: <i>Indonesian Freight Forwarders Association</i>
INSA	: <i>Indonesian National Shipowners Associations</i>
IMRK	: Informasi Muatan dan Ruang Kapal
ISO	: <i>International Standard Organization</i>
JASINDO	: Jasa Asuransi Indonesia
JPT	: Jasa Pengangkutan Transportasi
KADIN	: Kamar Dagang dan Industri
KPM	: <i>Koninklijke Paketvaart Maatschappij</i>
KPPU	: Komisi Pengawas Persaingan Usaha
KUHD	: Kitab Undang-undang Hukum Dagang
MD	: <i>Main Deck</i>

MTO	: <i>Multimoda Transport Operator</i>
STC	: <i>Standard Trading Conditions</i>
PBM	: Perusahaan Bongkar Muat
PELRA	: Pelayaran Rakyat
PMA	: Penanaman Modal Asing
PMKL	: Perusahaan Muatan Kapal Laut
PPJK	: Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan
PST	: <i>Port State Control</i>
PT.PAL	: Perseroan Terbatas Penataran Angkatan Laut
RPP	: Rancangan Peraturan Pemerintah
SIOPNP	: Surat Ijin Operasi Perusahaan Non Pelayaran
SIUJPT	: Surat Ijin Usaha Jasa Pengurusan Transportasi
SIUPP	: Surat Ijin Usaha Perusahaan Pelayaran
UUD	: Undang-Undang Dasar
UNESCAP	: <i>United Nations Economics & Social Commission for Asia and Pasific Standard</i>
UTD	: <i>Upper Tween Deck</i>
LTD	: <i>Lower Tween Deck</i>
YIFFA	: <i>The Young International Freight Forwarder Award</i>

DAFTAR ISTILAH

<i>Bill of Lading</i>	: surat-surat berharga dalam lalu lintas
<i>Charter</i>	: sewa kapal asing untuk mengangkut barang
<i>Consignee</i>	: penerima barang; sebagai pengguna jasa ekspedisi
<i>Customs Brokers</i>	: pengusaha pengurusan jasa kepabeanan; bagian yang mengurus kepabeanan
<i>Delivery</i>	: pengiriman muatan kepada penerima barang
Deregulasi	: kegiatan atau proses menghapuskan pembatasan dan peraturan
<i>Door to Door Service</i>	: pelayanan pengiriman barang yang dilakukan dengan cara mengambil dan mengantarkan langsung ke pelanggan
<i>Dumping</i>	: sistem penjualan barang di luar negeri dengan harga lebih rendah
Ekspedisi	: angkutan muatan yang dilakukan oleh perusahaan angkutan barang
<i>Ekspeditur</i>	: Orang yang melakukan pengangkutan barang dari konsumen ke tempat tujuan
<i>E-Payment</i>	: Metode pembayaran yang digunakan untuk pengurusan bea cukai
<i>Filing System</i>	: sistem dokumentasi
<i>Freight Broker</i>	: jasa penunjang dalam pengaturan dan pengiriman
<i>Freight Forwarding</i>	: jasa pengurusan transportasi; pelayanan jasa untuk mengurus angkut barang dengan menggunakan transportasi yang diinginkan
<i>Freight Forwarders Council</i>	: perkumpulan para pengusaha jasa pengurusan transportasi sebelum

	terbentuk menjadi GAFEKSI
<i>Freight Rate</i>	: harga kargo tertentu yang dikirim dari satu titik ke titik lain; harga tergantung pada bentuk kargo, moda transportasi, bobot kargo, dan jarak ke tempat tujuan pengiriman
<i>General Forwarder Condition</i>	: pemberi persyaratan untuk menjadi anggota; pengakuan untuk menjadi anggota FIATA
<i>International Freight Forwarding</i>	: jasa pengurusan transportasi di tingkat internasional
<i>Joint Venture</i>	: bentuk kerjasama antar beberapa perusahaan untuk mencapai kekuatan ekonomi
<i>Liner</i>	: trayek dengan jalur tertentu dan singgah pada pelabuhan tertentu serta waktu pelayaran tertentu
<i>National Single Window</i>	: sistem nasional secara terpusat. Permasalahan perpajakan bagi perusahaan transportasi
<i>Palka</i>	: ruang kapal untuk menyimpan barang
<i>Shipper</i>	: pengirim barang yang menggunakan jasa pengurusan transportasi
<i>Shipping line</i>	: jalur pengiriman; jalur sebagai jalannya pengiriman barang dalam pengangkutan barang
<i>Short Sea Shipping</i>	: kapal yang tidak melintasi lautan; memanfaatkan aliran sungai dan perairan pesisir pantai
<i>Standard Trading Condition</i>	: perjanjian transportasi; perjanjian yang ditetapkan GAFEKSI sebagai standar untuk menjadi anggota
<i>Term of Trade</i>	: jangka waktu perdagangan
<i>Training of Trainers</i>	: pelatihan pengajar; pelatihan yang diadakan FIATA untuk para tenaga pengajar INFA Institut

Tramper : trayek pelayaran dengan jalur tidak menentu dan singgahnya kapal di pelabuhan tergantung pada muatan yang diangkut

Variable Cost : besarnya biaya yang tergantung pada banyaknya produk dan jasa yang dihasilkan; biaya tidak tetap akan semakin tinggi dan sebaliknya

DAFTAR GAMBAR

Gambar:		Halaman
2.1	Bagan Sejarah Terbentuknya GAFEKSI hingga menjadi ALFI	20
2.2	Susunan Organisasi GAFEKSI	25
3.1	Logo GAFEKSI dan ALFI	46

DAFTAR TABEL

Tabel:		Halaman
2.1	Ketua umum GAFEKSI selama 5 periode mulai tahun 1989-2010	27
3.1	Perkembangan bongkar muat antar pulau dan luar negeri di pelabuhan Indonesia tahun 1966-2009	38
3.2	Perkembangan angkutan barang menggunakan kereta api tahun 1966-2009	39
3.3	Angkutan barang perusahaan penerbangan nasional untuk penerbangan dalam negeri dan luar negeri tahun 1966-2009	40
4.1	Jumlah Kapal Asing yang Berlayar di Indonesia	57

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran:	Halaman
A. Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KP. 4/AU.001/Phb-89 tentang Gabungan Forwarder dan Ekspedisi Indonesia (GAFEKSI)	78
B. Surat Keputusan Dewan Pengurus Pusat GAFEKSI No.015/KPTS/DPP-GAFIN/XI/2000 tentang Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga GAFEKSI	81
C. Struktur Organisasi GAFEKSI periode 1989-1993	83
D. Struktur Organisasi DPP GAFEKSI periode 2009-2014	86
E. Struktur Sekretariat GAFEKSI	86

RINGKASAN

Melalui metode sejarah, skripsi ini mengkaji perkembangan dan peran GAFEKSI dalam pengangkutan barang melalui transportasi laut di Indonesia. Permasalahan yang diangkat dalam skripsi ini adalah bagaimana perkembangan GAFEKSI dari tahun 1989-2010, apa saja faktor penunjang dan penghambat serta apa peranan GAFEKSI dalam pengangkutan barang melalui transportasi laut di Indonesia pada tahun 1989-2010. Untuk membahas permasalahan dalam skripsi ini, penulis menggunakan pendekatan sosial ekonomi. Sementara itu untuk mengungkapkan perkembangan GAFEKSI digunakan indikator perkembangan usaha, pelayanan jasa pengurusan transportasi dan kualitas SDM anggota GAFEKSI. Untuk mengungkap peran GAFEKSI dilihat dari keikutsertaan GAFEKSI dalam membuat regulasi berkaitan dengan jasa pengurusan transportasi laut, pembentukan forum IMRK dan depo peti kemas.

GAFEKSI mulai beroperasi sebagai satu-satunya asosiasi perusahaan jasa pengurusan transportasi di Indonesia sejak dikeluarkannya Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 4/AU.001/Phb-89 tentang Gabungan Forwarder dan Ekspedisi Indonesia (GAFEKSI) pada tahun 1989. Dalam sejarahnya, GAFEKSI memiliki tiga fase penting, yakni pada tahun 1988-1997, 1997-2009, dan 2009-2010. Tahun 1988-1997 menjadi awal pertama kali GAFEKSI terbentuk. Selanjutnya pada tahun 1997-2009 GAFEKSI berkembang menjadi satu-satunya asosiasi jasa pengurusan transportasi di Indonesia. Terakhir, pada tahun 2010 GAFEKSI berganti nama menjadi Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) yang memiliki tugas yang lebih luas. Faktor penunjang dalam perkembangan GAFEKSI adalah kepemimpinan dan manajemen organisasi yang baik sebagai faktor internal sedangkan pada faktor eksternal GAFEKSI mendapat dukungan penuh dari Pemerintah. Adapun faktor yang menjadi penghambat dalam perkembangan GAFEKSI tidak hanya datang dari pihak eksternal tetapi juga dari pihak internal sendiri. Faktor penghambat dari internal GAFEKSI adalah kurangnya modal dan *filing system* yang masih belum sempurna, sedangkan faktor eksternal adalah kurang terintegrasinya pendukung untuk menunjang kegiatan anggota GAFEKSI seperti pelabuhan, bandara, stasiun, dan pergudangan.

Peran GAFEKSI dalam pengangkutan barang melalui transportasi laut di Indonesia terlihat dalam keikutsertaan GAFEKSI pada pembentukan Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal serta pembentukan depo peti kemas. Tujuan dibentuknya Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal antara lain memberi informasi tentang nama, alamat pemesan kapal; jenis, dan jumlah berat dan ukuran komoditi yang akan dikirimkan; jadwal pengapalan yang sudah direncanakan; jenis kemasan barang, asal dan tujuan pengapalan. Pembentukan depo peti kemas bertujuan untuk menghindari adanya pungutan liar yang selama ini meresahkan anggota GAFEKSI. Keluhan tersebut disampaikan kepada Menteri Perhubungan hingga dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 47 Tahun 2008 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan depo peti kemas.

SUMMARY

Through historical methods, this thesis examines the development and role of GAFEKSI in transporting goods through maritime transport in Indonesia. The problems raised in thesis is how the development of GAFEKSI from 1989 to 2010, are the supporting and inhibiting factors, and the role of GAFEKSI in transporting goods through maritime transportation in Indonesia in 1989-2010. To discuss the problem in this thesis, the writer uses socio-economic approach. Meanwhile, to show the development of GAFEKSI, the writer uses indicators on business development, transportation service, and quality of human resources of GAFEKSI. In addition, to know the role of GAFEKSI, it can be seen from the participation of GAFEKSI in making regulations related to sea transportation services, participation on the establishment of IMRK forum and container depot.

GAFEKSI started to operate as the only unit of transportation services company in Indonesia since the issuance of Minister of Transportation Decree No. KP. 4/ AU.001/ Phb-89 about Gabungan Forwarder dan Ekspedisi Indonesia (GAFEKSI) in 1989. GAFEKSI has three important phases which happened in 1988-1997, 1997-2009, and 2009-2010. Year 1988-1997 became the the first appearance of GAFEKSI after it was formed. Furthermore, in 1997-2009, GAFEKSI developed into the only association of transportation services in Indonesia. Then, in 2010 GAFEKSI was renamed, and it is changed to Indonesian Logistics and Forwarders Association or *Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia* (ALFI) which has wider tasks. Internal factors which supports the development of GAFEKSI is good leadership and good organizational management. Meanwhile, as the external factors, GAFEKSI gets full support from the government. However, obstacles that are faced by GAFEKSI are not only come from external side, but also come from internal side. Inhibiting factors from internal GAFEKSI are the lack of capital and the imperfect filing system. On the other side, the external factor is the lack of integration of things that can help the activity of GAFEKSI members, such as ports, airports, stations, and warehousing.

The role of GAFEKSI in the transportation of goods through maritime transport in Indonesia can be seen from GAFEKSI's participation in the establishment of Cargo and Ship Space Information Forum or *Forum Informasi Muatan dan Ruang Kapal* and the establishment of container depots. The establishment of this forum aims to provide information about the name and address of the buyers; type and amount of weight and size of commodity to be shipped; shipment schedule; and type of packing, origin, and destination of shipment. The establishment of container depots is to counter illegal charges that have unsettled the members of GAFEKSI. The complaint was submitted to the Minister of Transportation, and it was followed by the issuance of Regulation of the Minister of Transportation No. KM 47 Year 2008 on the operation of container depots.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang dan Permasalahan

Pada tahun 1986, terbentuk Dewan Jasa Pengurusan Transportasi Indonesia atau *Indonesian Freight Forwarders Council* yang diprakasai oleh Menteri Perhubungan.¹ Dewan jasa tersebut merupakan wadah atau tempat dialog dan musyawarah untuk mencapai mufakat dalam rangka menindaklanjuti himbauan dan maksud positif dari Departemen Perhubungan yang menghendaki bahwa semua perusahaan jasa pengurusan transportasi bergabung menjadi satu ke dalam suatu asosiasi agar mudah dalam pembinaannya. Asosiasi tersebut diberi nama Gabungan Forwarder dan Ekspedisi Indonesia (GAFEKSI). GAFEKSI dibentuk antara lain dengan tujuan aktif dalam kegiatan pembangunan ekonomi; menghimpun, membina dan mengembangkan usaha para anggotanya untuk dapat lebih berperan serta di dalam meningkatkan kesejahteraan bangsa dan negara; melindungi kepentingan anggota dan mencegah timbulnya persaingan yang tidak sehat dalam dunia usaha forwarder² dan jasa ekspedisi; melindungi kepentingan industri forwarder dan jasa ekspedisi dengan menjunjung tinggi etika dan profesionalisme para anggota dalam perkembangan yang terjadi secara nasional maupun internasional; meningkatkan kemampuan serta pengetahuan para anggota di bidang forwarder dan jasa ekspedisi sejalan dengan kemajuan teknologi di berbagai bidang.³

¹ Sejarah Singkat GAFEKSI, (http://gafeksi.com/sejarah_singkat.php., diunduh pada 1 November 2016).

² Forwarder adalah orang yang mengurus pengiriman dan penerimaan barang ekspor dan impor. Sukrisman, *Ekspedisi Muatan (Freight Forwarding)* (Bandung: Alumni, 1985), hlm. 13.

³ AD/ART GAFEKSI (INFA) tahun 1993 pasal 4 tujuan GAFEKSI.

Pada 10 Juni 1989, *Indonesian Freight Forwarder Council* menyelesaikan Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga sebagai tindak lanjut dari pembentukan GAFEKSI. Pada 25 Juli 1989, Menteri Perhubungan mengukuhkan GAFEKSI dengan dikeluarkannya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KP.4/AU.001/Phb-89 yang menyatakan bahwa GAFEKSI merupakan satu-satunya organisasi bagi perusahaan jasa pengurusan transportasi dan muatan barang di Indonesia.⁴ GAFEKSI merupakan gabungan dari tiga asosiasi, yaitu Asosiasi Ekspedisi Muatan Pesawat Udara, *Indonesian Freight Forwarders Association*, dan Gabungan Veem dan Ekspedisi Seluruh Indonesia.

Beberapa tahun setelah didirikannya GAFEKSI, anggota GAFEKSI yaitu perusahaan jasa pengurusan transportasi mulai menunjukkan kemajuan. Hal itu terlihat dari data logistik seperti penggunaan alat transportasi yang semakin beragam, pengelolaan barang yang baik, pengepakan barang sesuai standar yang telah ditetapkan sehingga aman untuk sampai tempat tujuan, pengawasan GAFEKSI terhadap kualitas pengiriman barang, manajemen pengurusan barang yang baik, dan ketentuan-ketentuan bea cukai bisa dipenuhi oleh anggota GAFEKSI. Kemajuan tersebut dapat membantu mempromosikan komoditi ekspor Indonesia serta membantu pemerintah dalam upaya menyederhanakan prosedur dan dokumen pengiriman barang.⁵

Fokus skripsi ini adalah peranan GAFEKSI terhadap perusahaan jasa pengurusan transportasi yang ada di Indonesia. Kegiatan perekonomian di Indonesia terutama di bidang pengangkutan barang melibatkan para ekspediter dan jasa pengurusan transportasi. Jasa pengurusan transportasi dibentuk oleh Belanda ketika masih menjajah Indonesia dan membawa pengaruh dalam kegiatan perekonomian Indonesia. Dengan adanya jasa pengurusan transportasi, pelabuhan-

⁴Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. PP. 4/AU.001/Phb-89 tentang *Gabungan Forwarder dan Ekspedisi Indonesia*.

⁵Wawancara dengan Budi Wiyono, tanggal 15 Agustus 2016.

pelabuhan di Indonesia mulai hidup dengan kegiatan pengangkutan barang untuk ekspor dan impor.⁶

Setelah Indonesia merdeka hingga tahun 1960 an, kendali kegiatan perekonomian laut khususnya dalam angkutan barang masih dipegang oleh Belanda. Pada saat itu, Indonesia belum menguasai sepenuhnya tentang kegiatan perekonomian angkutan barang. Untuk menangani hal ini pemerintah Indonesia pada tahun 1962 akhirnya membentuk suatu badan yang bernama Perusahaan Muatan Kapal Laut (PMKL). Badan usaha ini berfungsi sebagai pengurus barang muatan kapal laut di dalam lingkungan pelabuhan dengan tujuan mengambilalih perusahaan angkutan laut dari Belanda.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 12 Tahun 1962 tentang Perusahaan Muatan Kapal Laut, PMKL merupakan perusahaan yang bertugas mengurus barang muatan yang akan dikirimkan melalui laut.⁷ Dari tahun ke tahun PMKL mengalami peningkatan hingga berubah nama menjadi Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). Fungsi EMKL juga sebagai badan penghubung antara muatan dengan pengangkut untuk memperlancar arus pengiriman dan penerimaan barang. Di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), fungsi EMKL adalah sebagai perantara antara pengirim dan pengangkut barang melalui laut.⁸

Pada tahun 1998 krisis moneter melanda Indonesia dan mengakibatkan terpuruknya perekonomian. Kegiatan jasa pengurusan transportasi juga mengalami gangguan. Terjadinya kerusuhan, penurunan nilai mata uang rupiah, dan pergantian presiden berpengaruh terhadap kegiatan jasa pengurusan transportasi, khususnya pada arus barang.

⁶Wawancara dengan Budi Wiyono, tanggal 15 Agustus 2016.

⁷Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 1962, tentang Perusahaan Muatan Kapal Laut 1962.

⁸Undang-Undang Hukum Dagang tentang *fungsi Ekspedisi Muatan Kapal Laut*.

Setelah lengsernya Presiden Soeharto, kondisi negara mulai berangsur pulih ke arah keadaan yang stabil. Kondisi keamanan dan perekonomian khususnya dalam kegiatan jasa pengurusan transportasi pun ikut kembali pulih. Kegiatan jasa pengurusan transportasi menjadi lebih baik lagi dalam memberikan pelayanan dan kinerjanya sehingga bisa bersaing dengan jasa pengurusan transportasi internasional. GAFEKSI meningkatkan kerja sama dengan jasa pengurusan transportasi internasional dalam pengiriman barang-barang komoditi ekspor sehingga devisa negara dapat dihemat.

Peranan GAFEKSI dalam industri logistik khususnya pengiriman barang via laut menjadi fokus pembahasan dalam skripsi ini. Kegiatan jasa transportasi laut terbukti cukup efektif sehingga menarik untuk dibahas. Pada tahun 2009, GAFEKSI ditunjuk oleh Kementerian Perhubungan sebagai koordinator asosiasi logistik nasional.⁹ Dalam menanggapi tanggungjawab tersebut, GAFEKSI dan para anggotanya memutuskan untuk merubah nama GAFEKSI. Gabungan Forwarder dan Ekspedisi Indonesia (GAFEKSI) yang merupakan nama sebelumnya berubah nama menjadi Asosiasi Logistik dan Forwarder (ALFI). Dengan dirubahnya nama GAFEKSI menjadi ALFI diharapkan dapat lebih memajukan logistik nasional.

Berdasarkan uraian pada latar belakang, skripsi ini akan mengangkat permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana perkembangan GAFEKSI dari tahun 1989-2010?
2. Apa saja faktor penunjang dan penghambat perkembangan GAFEKSI?
3. Bagaimana peranan GAFEKSI dalam pengurusan jasa pengangkutan barang melalui laut di Indonesia pada tahun 1989-2010?

B. Ruang Lingkup

Penulisan sejarah membutuhkan ruang lingkup untuk membatasi luasnya pembahasan dan analisis. Agar penulisan skripsi ini lebih terfokus pada permasalahan yang akan dikaji, maka perlu diberikan batasan-batasan yang sesuai

⁹Wawancara dengan Budi Wiyono, tanggal 15 Agustus 2016.

dengan kaidah ilmu sejarah. Penulisan skripsi ini menggunakan batasan-batasan yang mencakup ruang lingkup temporal, spasial, dan keilmuan.¹⁰

Ruang lingkup temporal skripsi ini adalah tahun 1989-2010. Tahun 1989 diambil sebagai batasan awal penulisan skripsi karena bertepatan dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KP. 4/AU.001/Phb-89 tentang berdirinya GAFEKSI.¹¹ Tahun 2010 dipilih sebagai batas akhir penelitian karena bertepatan dengan bergantinya nama GAFEKSI menjadi Asosiasi Logistik dan Forwarders Indonesia (ALFI), sehingga sudah tidak relevan dengan fokus skripsi ini. Oleh karena itu, tahun 2010 dianggap tepat sebagai batas akhir periode penelitian.

Ruang lingkup spasial membatasi letak geografis dari objek kajian. Batasan spasial dari pembahasan skripsi ini meliputi lingkup nasional. Hal ini didasarkan kondisi bahwa GAFEKSI merupakan asosiasi jasa pengurusan transportasi yang membawahi seluruh perusahaan jasa pengurusan transportasi di Indonesia. GAFEKSI berperan aktif dalam hubungan internasional dan meningkatkan kemampuan SDM jasa pengurusan transportasi di Indonesia baik melalui kerja sama dengan institusi pendidikan maupun penyelenggaraan konferensi.

Ruang lingkup keilmuan dari skripsi ini adalah sejarah sosial ekonomi. Sejarah sosial ekonomi adalah sejarah yang mengkaji perkembangan sosial ekonomi masyarakat.¹² Dalam skripsi ini, akan diuraikan gejala-gejala yang terdapat di sekitar permasalahan jasa pengurusan transportasi khususnya pada transportasi laut di Indonesia.

¹⁰Sartono Kartodirjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah* (Jakarta: Gramedia, 1992), hlm. 54-55.

¹¹ Keputusan Menteri Perhubungan No. KP. 4/AU.001/Phb-89 tentang *Gabungan Forwarder dan Ekspedisi Seluruh Indonesia*.

¹²Winardi, *Pengantar Sejarah Perkembangan Ilmu Ekonomi*, (Bandung: Alumni, 1982), hlm. 50.

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang permasalahan dan batasan ruang lingkup yang sudah penulis jelaskan sebelumnya, dalam penelitian ini dikembangkan beberapa tujuan penelitian untuk memperjelas fokus analisis sebagai berikut. *Pertama*, mengetahui perkembangan GAFEKSI dari tahun 1989-2010. *Kedua*, menemukan faktor yang menghambat dan menunjang perkembangan GAFEKSI. *Ketiga*, menjelaskan peranan GAFEKSI dalam pengurusan jasa pengangkutan barang melalui laut pada tahun 1989-2010.

D. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka sangat membantu dalam penulisan ilmiah. Ada beberapa kegunaan dari studi pustaka antara lain menghindari terjadinya duplikasi penulisan atau analisis yang sama antarpeneliti dalam merekonstruksi peristiwa sejarah. Penulisan mengenai angkutan barang di Indonesia sudah banyak dilakukan. Hasil analisis dan penelitian atau buku-buku mengenai angkutan barang yang sangat beragam, memberikan panduan dalam pengembangan penelitian. Dalam penulisan skripsi ini ada beberapa bahan pustaka yang akan ditinjau.

Buku pertama adalah *Aspek Komersial dan Hukum Transport Multimoda*, yang diterbitkan oleh UNESCAP.¹³ Buku ini merupakan petunjuk praktis dan pengetahuan dasar yang dibutuhkan oleh dunia usaha di bidang logistik dan angkutan multimoda. Gagasan penerbitan buku ini dipicu oleh kesadaran dewan pengurus pusat GAFEKSI untuk mengembangkan dan meningkatkan kompetensi sumber daya manusia (SDM) di bidang jasa pengurusan transportasi dan logistik. Belum banyak petunjuk praktis tentang transportasi dan logistik sehingga buku ini penting sebagai pedoman dalam praktek untuk menjawab tantangan kebutuhan industri logistik dan transportasi di Indonesia.

¹³Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia, *Aspek Komersial dan Hukum Transport Multimoda* (Jakarta: UNESCAP, 2009).

Buku ini mempermudah para pengusaha jasa pengurusan transportasi dalam melaksanakan angkutan multimoda yang berlaku di Indonesia. Dalam konteks dunia, transportasi multimoda merupakan angkutan barang menggunakan setidaknya dua moda transportasi yang berbeda atas dasar kontrak transportasi multimoda dari tempat di satu negara di mana barang diangkut oleh operator angkutan multimoda ke tempat yang ditunjuk untuk pengiriman yang terletak di negara yang berbeda.

Angkutan di dalam negeri juga harus menggunakan angkutan multimoda karena wilayah Indonesia yang meliputi lebih dari 17.000 pulau pasti membutuhkan lebih dari satu moda transportasi. Ini berarti perusahaan jasa pengurusan transportasi antar pulau, yang selama ini menggunakan Surat Ijin Usaha Jasa Pengurusan Transportasi (SIUJPT) harus menyesuaikan atau mengubah izinnya menjadi badan usaha angkutan multimoda dengan modal dasar yang tinggi.

Kenyataannya, tanpa memiliki izin badan usaha angkutan multimoda, para pengusaha jasa pengurusan transportasi dapat melakukan aktivitas sebagai *Multimoda Transport Operator* (MTO). Selain menawarkan jasa layanan unimoda, pengusaha jasa pengurusan transportasi biasanya juga menawarkan layanan pengiriman barang secara *door to door*, tanpa harus mengubah izin usaha menjadi badan usaha angkutan multimoda. Cukup dengan membuat perjanjian kontrak pengiriman barang secara *door to door* antara penyedia jasa dan pengguna jasa, pengusaha jasa pengurusan transportasi dan operator angkutan yang memperluas layanannya pasti menjalankan sistem angkutan yang menggunakan dua moda transportasi atau lebih.

Buku ini terdiri dari 12 bab yang berisi hubungan perdagangan dan angkutan barang, kontrak jual-beli internasional, perbankan, persiapan dalam pengangkutan, peran dan tanggungjawab perusahaan jasa pengurusan transportasi terhadap muatan, manajemen resiko dan asuransi, penanganan klaim dan proses hukum.

Relevansi buku ini dengan penulisan skripsi, buku ini memberi informasi dan penjelasan mengenai bagaimana GAFEKSI memberi pedoman tentang

prosedur pengangkutan dan pengurusan barang kepada para perusahaan jasa pengurusan transportasi yang menjadi anggotanya.

Buku kedua *Ekspedisi Muatan (Freight Forwarding)*, karya Sukrisman.¹⁴ Dalam buku ini dijelaskan pengertian dan kegiatan jasa pengurusan transportasi darat, udara, dan laut. Pengertian dari *freight forwarding* atau jasa pengurusan transportasi merupakan lembaga atau orang yang pekerjaannya menyelenggarakan pengangkutan barang baik melalui darat, udara maupun laut. Jasa pengurusan transportasi berorientasi pada konsumen dengan jasa angkutan yang meliputi perencanaan transport logistik, pengetahuan yang berhubungan dengan kegiatan untuk menciptakan produk dan jasa yang sesuai dengan keinginan konsumen. Jasa pengurusan transportasi berperan pada transportasi, pengelolaan, pengiriman barang dengan kapal, gudang, pengepakan, pengawasan terhadap kualitas, manajemen dan pengurusan bea cukai.

Dalam buku ini dijelaskan juga tentang berbagai ekspedisi baik darat, laut maupun udara. Di dalam buku ini juga dicantumkan ketentuan atas hak dan kewajiban dalam pengangkutan barang. Beberapa petunjuk bagi para pengusaha jasa pengurusan transportasi dalam pelaksanaan pengangkutan muatan internasional, serta fungsi dan peranan kontainer dalam pengangkutan barang. Walaupun buku ini tidak mencapai 100 halaman, tetapi isi dari buku ini sangat informatif dan lengkap dalam membahas jasa pengurusan transportasi.

Relevansi buku ini dengan skripsi, buku ini memberi informasi dan penjelasan tentang usaha jasa pengurusan transportasi laut yang menjadi bagian pembahasan penting dalam skripsi ini. Dalam penjelasan buku ini, jasa pengurusan transportasi laut dilakukan oleh EMKL. EMKL merupakan perusahaan untuk pengurusan dokumen-dokumen dan pekerjaan yang menyangkut penerimaan atau penyerahan muatan yang diangkut melalui laut untuk diserahkan kepada atau diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilik barang.

¹⁴Sukrisman, *Ekspedisi Muatan (freight forwarding)* (Bandung: Alumni, 1985).

Buku ketiga berjudul *Angkutan Muatan Laut Jilid 1*.¹⁵ Dari segi pelayaran niaga, transportasi diartikan sebagai pengangkutan muatan melalui air dengan menggunakan alat pengangkut air (kapal, tongkang, dan lain-lain kecuali kapal perang). Dari segi struktur organisasi maskapai pelayaran, kegiatan pelayaran niaga tergabung dalam Divisi Operasi yang dipimpin oleh Direktur Operasi. Fungsi pengangkutan laut adalah menyediakan jasa transportasi bagi mereka yang memerlukan jasa transportasi dengan cara mengangkut barang dan penumpang dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain dengan menggunakan kapal, membantu distribusi bahan keperluan masyarakat dari daerah produsen ke daerah konsumen sepanjang pengangkutannya melalui laut.

Buku ini juga menjelaskan bagaimana pengangkutan barang melalui jalur laut, disertai penjelasan secara terperinci tentang kapal-kapal dalam pengangkutan barang. Relevansi buku ini dengan skripsi adalah adanya informasi dan penjelasan tentang pengangkutan barang melalui jalur laut yang menjadi salah satu pembahasan dalam skripsi ini.

E. Kerangka Pemikiran

Langkah yang sangat penting dalam merekonstruksi peristiwa sejarah adalah menyajikan suatu kerangka pemikiran yang mencakup berbagai konsep dan teori yang akan dipakai untuk menganalisis peristiwa tersebut.¹⁶ Dengan demikian proses rekonstruksi suatu kejadian atau peristiwa akan bergantung pada pendekatan yang digunakan, dari mana sudut pandang yang dipakai, dimensi mana yang diperhatikan, dan unsur-unsur apa saja yang harus dikupas.¹⁷

Skripsi ini membahas tentang perkembangan dan peranan GAFEKSI dalam pengurusan jasa pengangkutan barang melalui laut di Indonesia, pada tahun 1989-

¹⁵Radiks Purba, *Angkutan Muatan Laut Jilid 1*, (Jakarta: PT. Rineka Cipta, Cetakan pertama April 1997).

¹⁶Sartono Kartodirjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*, hlm. 2.

¹⁷Sartono Kartodirjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*, hlm. 4.

2010. Untuk membangun kerangka pemikiran dalam penelitian ini maka pertama kali akan diuraikan pengertian dari kata perkembangan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), perkembangan merupakan bagian dari kata berkembang yang memiliki arti menjadi besar, bertambah sempurna dan banyak.¹⁸ Dalam konteks skripsi ini, pada tahun 1986 berdiri Dewan Jasa Pengurusan Transportasi yang merupakan sebuah wadah dialog dan musyawarah para pengusaha jasa pengurusan transportasi di bawah binaan Departemen Perhubungan. Untuk mempermudah pembinaannya, Departemen Perhubungan mengusulkan agar Dewan Jasa Pengurusan Transportasi membentuk sebuah asosiasi yang mampu membawahi dan menampung para pengusaha jasa pengurusan transportasi di Indonesia. Dewan Jasa Pengurusan Transportasi dan Departemen Perhubungan bersama-sama membuat AD/ART asosiasi tersebut. Selanjutnya dibentuk Gabungan Forwarder dan Ekspedisi Indonesia (GAFEKSI) sebagai wadah dari para pengusaha jasa pengurusan transportasi di Indonesia. Pada tahun 1989 dikeluarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 4/AU.001/Phb-89 dan GAFEKSI mulai beroperasi sebagai asosiasi perusahaan jasa pengurusan transportasi di Indonesia.

Menurut Soekanto, peranan adalah aspek dinamis dan kedudukan atau status.¹⁹ Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalani suatu peranan. Perbedaan antara kedudukan dan peranan adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan. Keduanya tidak dapat dipisahkan karena yang satu tergantung pada yang lain. Untuk menciptakan suatu sistem angkutan terpadu, maka jasa pengurusan transportasi harus berperan untuk memberikan *door to door service*. Arti kata *door to door service* pada pengiriman barang yaitu suatu layanan pengiriman barang yang dilakukan dengan cara mengambil barang kiriman langsung dari tempat pelanggan untuk diantarkan menuju ke tempat tujuan. Layanan pengiriman barang secara *door to door* dapat

¹⁸www.kbbi.web.id dikunjungi pada 30 Maret 2018.

¹⁹Ase Satria, "Definisi Peran dan Pengelompokan Peran Menurut Para Ahli" (www.materibelajar.id dikunjungi pada 14 September 2016).

memudahkan pelanggan dalam mengirim barang, karena pelanggan tidak perlu bersusah payah mengantarkan barang kirimannya ke perusahaan jasa pengurusan transportasi.²⁰ Perwakilan atau agen dari usaha tersebut di Indonesia maupun di luar negeri harus menjamin semua pelaksanaan kegiatan jasa pengurusan transportasi berjalan lancar. Untuk peningkatan usaha jasa pengurusan transportasi, GAFEKSI berperan dalam menciptakan citra yang baik antara pengusaha dan perusahaan jasa pengurusan transportasi Indonesia maupun internasional. Melalui pembinaan yang diberikan oleh GAFEKSI, berupa pelatihan dan pendidikan, perusahaan-perusahaan jasa pengurusan transportasi dapat berkembang dan berperan serta dalam globalisasi ekonomi.²¹

Menurut Tommy H. Purwaka, transportasi laut adalah jenis transportasi yang beroperasi di jalur laut. Dalam sejarahnya, laut merupakan jalan atau prasarana angkutan yang sudah digunakan sejak zaman dahulu. Pada zaman dahulu, kapal menggunakan tenaga penggerak dengan cara mendayung yang dilakukan secara manual dengan tenaga manusia. Manusia mulai memanfaatkan tenaga angin untuk menjalankan kapalnya untuk kegiatan transportasi laut dan kapal digunakan untuk mengangkut penumpang, barang perdagangan, menangkap ikan, dan sebagainya.²²

Dalam dunia perdagangan, kapal digunakan untuk mengangkut barang menuju tempat tujuan baik untuk impor maupun ekspor. Perusahaan yang bergerak dalam perdagangan menyerahkan semua urusan administrasi pengiriman barang kepada perusahaan EMKL. EMKL adalah usaha pengurusan dokumen dan muatan yang memegang peranan penting dalam kegiatan ekspor, baik dalam penyelesaian bea dan cukai maupun dengan perusahaan pelayaran dan instansi

²⁰Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia, *Aspek Komersial dan Hukum Transport Multimoda* (Jakarta: UNESCAP, 2009), hlm. 40.

²¹ Soejanto, "Meningkatkan Kinerja Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut Melalui Diversifikasi Usaha", *Jurnal Manajemen Transportasi dan Logistik*.

²² Hervin Haloho, *Mahal Amat Sih: Transportasi Air Menjadi Penghalang Wisata Bahari Murah Ke Pulau Berhala* (Jakarta: Balitbanghub, 2014), hlm.40.

lainnya. EMKL bertugas mengurus barang dari pelangganya. Di pelabuhan, EMKL membantu pemilik barang membukukan muatan pada agen pelayaran, mengurus dokumen dengan bea dan cukai serta instansi terkait, serta memindahkan barang dari gudang pemilik barang ke gudang di dalam pelabuhan.

Pendekatan yang digunakan dalam skripsi ini adalah pendekatan sosial ekonomi. Penggunaan pendekatan sosial diharapkan dapat menjelaskan faktor perubahan pada GAFEKSI. Faktor yang akan dilihat adalah peranan, organisasi, dan pengaruh kelompok yang berperan.²³ Pendekatan ekonomi yang digunakan mencakup tentang tenaga kerja, konsep kerja, sistem dan pertumbuhan ekonomi. Pendekatan ekonomi yang akan dibahas tentang berbagai faktor ekonomi dari segi GAFEKSI dan Perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi.

F. Metode Penelitian

Penulisan skripsi ini menggunakan metode sejarah, yaitu proses menguji dan menganalisis sumber sejarah dan alat bantu bagi sejarawan dalam melakukan penelitiannya.²⁴ Metode sejarah terdiri dari empat tahap, yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi.²⁵

Tahap heuristik adalah tahap mencari dan mengumpulkan sumber-sumber sejarah yang dibutuhkan atau relevan dengan tujuan penelitian, meliputi sumber primer maupun sumber sekunder. Sumber-sumber primer yang digunakan dalam skripsi ini antara lain arsip-arsip GAFEKSI, data statistik dari Badan Pusat Statistik Jakarta, Surat Keputusan Kementerian Perhubungan, serta majalah dan surat kabar sezaman koleksi UPT Perpustakaan Universitas Diponegoro. Sementara sumber-sumber sekunder diperoleh melalui studi pustaka baik di

²³Sartono Kartodirjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*, hlm. 236.

²⁴Nugroho Notosusanto, *Masalah Penelitian Sejarah Kontemporer: Suatu Pengalaman* (Jakarta: Inti Idayu Press, 1984), hlm. 11-12.

²⁵Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, terjemahan Nugroho Notosusanto (Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1975), hlm. 15.

Perpustakaan Nasional, Perpustakaan Wilayah maupun Perpustakaan Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro.

Tahap kedua adalah kritik sumber. Kritik sumber adalah kegiatan menguji keaslian sumber baik bentuk maupun isinya (kritik eksteren dan interen).²⁶ Kritik eksteren dilakukan untuk menguji keaslian sumber. Selain dilakukan kritik eksteren juga dilakukan kritik interen untuk memastikan bahwa informasi dalam dokumen itu dapat dipercaya. Dalam hal ini penulis membanding-bandingkan informasi satu dengan yang lain untuk mendapatkan fakta-fakta sejarah yang benar.

Tahap ketiga adalah interpretasi. Dalam tahap ini dilakukan penafsiran terhadap fakta sejarah, sehingga diperoleh pemahaman terhadap fakta tersebut. Penulis berusaha menafsirkan fakta yang diperoleh dari hasil kritik eksteren dan interen sehingga memudahkan pemahaman dan analisis terhadap peristiwa sejarah. Untuk menginterpretasikan suatu aktivitas masa lampau diperlukan sikap obyektif yang sangat tinggi dengan meninggalkan sikap subyektif yang berlebihan.

Tahap yang terakhir adalah historiografi atau rekonstruksi. Pada tahap ini penulis merangkaikan fakta yang telah diinterpretasikan dalam bentuk tulisan yang kritis dan analitis, kronologis dan kausatif, serta menggunakan bahasa Indonesia yang baik.

G. Sistematika Penulisan

Skripsi ini terdiri dari lima bab, Bab I berisi pendahuluan yang meliputi latar belakang dan permasalahan, ruang lingkup atau batasan penulisan, tujuan penelitian, tinjauan pustaka yang didalamnya menjelaskan buku-buku yang relevan untuk dikaji sesuai dengan tema penulisan skripsi ini, kerangka pemikiran, metode penelitian, dan sistematika penulisan yang memberikan gambaran singkat tentang bagian-bagian dan isi dari skripsi ini.

Bab II berisi pembahasan tentang sejarah *freight forwarding*, masuknya *freight forwarding* ke Indonesia, peranan *freight forwarding*, batas tanggung

²⁶ Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, hlm. 80.

jawab ekspediter, berdirinya GAFEKSI, visi dan misi GAFEKSI, serta persyaratan keanggotaan GAFEKSI.

Bab III menguraikan tentang perkembangan GAFEKSI, mulai dari fase awal berdirinya GAFEKSI tahun 1988-1997, fase perkembangan GAFEKSI tahun 1998-2009, fase perubahan GAFEKSI tahun 2009-2010, faktor pendukung dan penghambat GAFEKSI, serta GAFEKSI dalam bidang transportasi laut.

Bab IV membahas tentang jasa pengurusan pengangkutan barang melalui laut di Indonesia tahun 1988-2010, peran GAFEKSI dalam angkutan laut di Indonesia, peranan GAFEKSI dalam pembentukan depo peti kemas, peranan GAFEKSI dalam pembentukan forum informasi muatan dan ruang kapal.

Bab V berisi simpulan atau jawaban-jawaban dari permasalahan-permasalahan yang telah dirumuskan dalam Bab I.