

JURNAL

Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan

Media Analisis Masalah Pelayaran dan Kepelabuhanan

Pengaruh Moda Transportasi Darat Terhadap Kelancaran Arus Container di PT. Nilam Port Terminal Indonesia Cabang Tanjung Perak Surabaya
Yunus Evendi Kris Dia Musa, Benny Agus Setiono

Optimalisasi *Stuffing Dalam* Terhadap Kelancaran Pemuatan Peti Kemas ke Kapal di Depo Peti Kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya
Thoni Moh. Munir, F. X. Adi Purwanto, Hardjono

Pengaruh Faktor-Faktor Tenaga Kerja Bongkar Muat Terhadap Produktivitas Kerja di PT. Alkan Abadi
Juhairiyah, Sofyan Poli

Perawatan dan Perbaikan Fresh Water Generator Merk Alva Laval di KM. Bukit Siguntang
Dana Ristiawan, Pudji Santoso

Analisa Naiknya Temperatur Minyak Lumas Pada Mesin Induk di KM. Pulau Hoki
Surya Eka Aprilyanto, I Wayan Punduh

Perawatan Perbaikan Klep Masuk dan Buang Pada Mesin Bantu Yanmar Type S 165 L-T di MV. Kutai Raya Dua
Adi Sucipto, Wagijono

Perawatan dan Perbaikan Bearing pada Pompa Sentrifugal RRC Type XA 40/26 di PT. Meratus Line
Fahmi Nufriзал, I Wayan Punduh



JURNAL 
Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan
Media Analisis Masalah Pelayaran dan Kepelabuhanan

Susunan Dewan Redaksi

Pemimpin Umum

Albertus Hardjanto

Ketua Penyunting

Benny Agus Setiono

Wakil Ketua Penyunting

Ekka Pujo Ariesanto Akhmad

Anggota Penyunting

Ari Srientini

Kuncowati

M. Taufik

Mudiyanto

Mitra Bebestari

Sugeng Priyanto (Distrik Navigasi)

Sofyan Poli (BJTI)

Monika Retno Gunarti (BP2IP)

Kesekretariatan: Soendari, Didik Purwiyanto

Distribusi: I Made Dwinanto R., Makdin Sijabat

Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan diterbitkan sejak 1 September 2010 oleh Program Diploma Pelayaran Universitas Hang Tuah Surabaya. Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan diterbitkan sebanyak 2 kali dalam 1 tahun pada bulan Maret dan bulan September. Redaksi menerima artikel ilmiah asli dalam bidang ilmu pelayaran dan kepelabuhanan.

Alamat Redaksi:

Program Diploma Pelayaran Universitas Hang Tuah

Jalan Arief Rahman Hakim 150

Surabaya 60111

Telepon (031) 5964596 | Fax. (031) 5964596, (031) 5946261

e-mail: jurnal_pdp@yahoo.co.id

JURNAL 
Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan
Media Analisis Masalah Pelayaran dan Kepelabuhanan

Daftar Isi

	Halaman
Pengaruh Moda Transportasi Darat Terhadap Kelancaran Arus Container di PT. Nilam Port Terminal Indonesia Cabang Tanjung Perak Surabaya Yunus Evendi Kris Dia Musa, Benny Agus Setiono	1-9
Optimalisasi <i>Stuffing Dalam</i> Terhadap Kelancaran Pemuatan Peti Kemas ke Kapal di Depo Peti Kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya Thoni Moh. Munir, F. X. Adi Purwanto, Hardjono	10-25
Pengaruh Faktor-Faktor Tenaga Kerja Bongkar Muat Terhadap Produktivitas Kerja di PT. Alkan Abadi Juhairiyah, Sofyan Poli	26-34
Perawatan dan Perbaikan Fresh Water Generator Merk Alva Laval di KM. Bukit Siguntang Dana Ristiawan, Pudji Santoso	35-40
Analisa Naiknya Temperatur Minyak Lumas Pada Mesin Induk di KM. Pulau Hoki Surya Eka Aprilyanto, I Wayan Punduh	41-45
Perawatan Perbaikan Klep Masuk dan Buang Pada Mesin Bantu Yanmar Type S 165 L-T di MV. Kutai Raya Dua Adi Sucipto, Wagijono	46-51
Perawatan dan Perbaikan Bearing pada Pompa Sentrifugal RRC Type XA 40/26 di PT. Meratus Line Fahmi Nufrizal, I Wayan Punduh	52-57

**OPTIMALISASI *STUFFING* DALAM TERHADAP KELANCARAN
PEMUATAN PETI KEMAS KE KAPAL DI DEPO PETI KEMAS TANJUNG
TEMBAGA PT. MERATUS LINE SURABAYA**

(Optimization of Stuffing In to smooth loading container onto a ship at the Tanjung
Tembaga Container Depo PT. Meratus Line Surabaya)

Thoni Moh. Munir, F.X. Adi Purwanto, Hardjono

**Jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga, Program Diploma Pelayaran,
Universitas Hang Tuah**

Abstrak: Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tercapainya optimalisasi *stuffing dalam* terhadap kelancaran pemuatan peti kemas ke kapal di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya sesuai era perkembangan teknologi dalam pemuatan bongkar muat peti kemas di depo peti kemas, sehingga arus peti kemas dari depo peti kemas ke pelabuhan untuk dimuat di atas kapal menjadi lancar. Kinerja depo peti kemas sebagai sebuah sistem dengan banyak variabel yang mempengaruhinya, dapat dianalisa menggunakan variabel bebas dan terikat. Metode yang digunakan adalah dengan mengamati masing-masing alat yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat peti kemas di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya serta mengamati pergerakan peti kemas yang akan dimuat ke kapal sebelum ada pemuatan adanya *lift on/off* di lapangan penumpukan, obyek survei adalah depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya. Dari analisa ini dapat disimpulkan bahwa depo peti kemas Tanjung Tembaga merupakan depo peti kemas multipurpose dimana pelayanan peti kemas menunjukkan grafik yang tinggi, namun hal ini tersebut tidak didukung oleh kegiatan proses *stuffing dalam* yang kurang maksimal, sehingga sangat berpengaruh besar bagi kelancaran kegiatan operasional depo peti kemas khususnya pemuatan peti kemas ke kapal dan bagi kelancaran operasional alat mekanis (*reach stacker*), Konsistensi dari EMKL dalam penyelesaian proses *stuffing dalam* merupakan penunjang dalam kelancaran pemuatan peti kemas ke kapal. Dengan sering terjadinya keterlambatan penyelesaian proses *stuffing dalam* yang sampai melewati batas waktu pemuatan mengakibatkan EMKL dikenakan denda atau penalti (*detention*). Kesalahan operasional yang sering dilakukan oleh kerani stuffing, mengakibatkan kebiasaan buruk EMKL menjadi tidak terkontrol.

Kata kunci: *stuffing dalam* kurang maksimal

Abstract: This study aims to determine the achievement of the optimization stuffing in the smooth loading of container to container depot ship at Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya appropriate line era of technological development in the loading and unloading of containers at the container depot, so that the flow of containers from container depots to pelabuhan for a smooth fit on board. Container depot performance as a system with many variables that influence it, can be analyzed using independent and dependent variables. The method used is to examine each of the tools used for the loading and unloading of containers at the container depot Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya and observe the movement of containers to be loaded on board before loading the lift on / off in the yard, the object of the survey is a container depot Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya. Of this analysis inferential that container depot Tanjung Tembaga is a container depot where service container multipurpose chart shows that high, but this is not supported by the activities of the stuffing process is less than the maximum, so it is a big impact for the smooth operation of container depot in particular the loading of containers to the ship and for the smooth operation of mechanical equipment (*reach stacker*), Consistency of EMKL the stuffing in the settlement process is supporting the smooth loading of containers to ship. With frequent delays in the completion of the process of stuffing until the deadline passes EMKL loading resulted in fines or penalties (*detention*), operational error which is often done by clerks stuffing, resulting in bad habits EMKL become uncontrollable.

Keywords : stuffing in less than the maximum.

Alamat korespondensi:

F. X. Adi Purwanto, Program Diploma Pelayaran, Universitas Hang Tuah, Jalan A. R. Hakim 150, Surabaya. e-mail: jurnal_pdp@yahoo.co.id

PENDAHULUAN

Pelayanan pemuatan peti kemas ke kapal di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya

kurang efisien, ini dapat dilihat dari indikasi banyaknya muatan yang belum terdaftar pada daftar muatan (*loadlist*).

Banyaknya muatan yang belum terdaftar tersebut akibat dari *stuffing*

dalam yang kurang maksimal dengan total jumlah *box* peti kemas yang disediakan pada lahan di lapangan penumpukan peti kemas (*ground slot*), serta dalam penyelesaian *stuffing dalam* yang dilakukan oleh para EMKL tidak konsisten, dan kesalahan operasional yang sering dilakukan oleh *kerani stuffing*. *Stuffing dalam* yang kurang maksimal merupakan kendala utama dalam pemberian pelayanan pemuatan peti kemas ke kapal di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya.

Pentingnya kerja sama dan koordinasi antara pihak operasional depo dengan para EMKL sangatlah dibutuhkan dalam *stuffing dalam*. Dengan kurang maksimalnya *stuffing dalam* terhadap kelancaran pemuatan peti kemas ke kapal, seharusnya pihak operasional depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya khususnya *foreman* dan *kerani stuffing* harus bisa menekan kepada pihak EMKL untuk segera menyelesaikan *stuffing dalam*.

Melalui penelitian ini, penulis mencoba untuk mendekati permasalahan yang ada berdasarkan pengalaman-pengalaman dalam proda dan teori yang didapatkan selama melakukan perkuliahan di kampus, sehingga dalam melaksanakan penulisan tugas akhir ini membatasi obyek masalah yang disampaikan atau disajikan.

Masalah-masalah yang penulis sampaikan disini adalah mengenai

1. Bagaimana kondisi depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya ?
2. Bagaimana sistem dan prosedur pelayanan jasa di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya ?
3. Apa hambatan-hambatan yang menjadi kendala kegiatan di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya?

4. Apa usaha-usaha serta kebijakan dari bagian operasional di depo peti kemas Tanjung Tembaga, salah satunya depo yang dimiliki PT. Meratus Line, mencoba untuk mengoptimalkan depo terhadap kelancaran arus keluar masuk peti kemas dan barang muatan di depo peti kemas Tanjung Tembaga di Tanjung Perak Surabaya?

Dalam penelitian ini ada beberapa tujuan yang hendak penulis capai, adapun tujuan yang ingin dicapai penulis dalam penyusunan tugas akhir ini antara lain adalah sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui kegiatan operasional depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya.
2. Untuk mengetahui sistem dan prosedur pelayanan jasa depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya.
3. Untuk mengetahui hambatan-hambatan yang menjadi kendala kegiatan operasional atau aktifitas depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya.
4. Untuk mengetahui usaha-usaha serta kebijakan dari bagian operasional di depo peti kemas Tanjung Tembaga, salah satunya depo yang dimiliki PT. Meratus Line Surabaya.
5. Untuk mengoptimalkan depo peti kemas terhadap kelancaran arus keluar masuk peti kemas dan barang muatan di depo peti kemas Tanjung Tembaga di Tanjung Perak Surabaya.

Peneliti diharapkan akan memberikan manfaat dan sumbangan yang berarti bagi para *stackholder* atau pihak-pihak yang berkepentingan dengan dunia pelayanan jasa di depo peti kemas Tanjung Tembaga terhadap EMKL, pelayaran, serta bagi individu seperti dapat membandingkan;

- a. Manfaat Akademik

Agar penulis dapat membandingkan teori yang didapat di bangku perkuliahan dengan mata kuliah manajemen kepelabuhanan dan *shipping* praktis dengan fakta yang didapat dari

kawasan daerah belakang pelabuhan yang biasa disebut daerah *hinterland*.

b. Manfaat praktisi

Bagi instansi diharapkan agar dapat menjadi suatu bentuk kerja sama yang saling memberikan manfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan dan akan berlangsung secara terus menerus.

Pengertian Optimalisasi

Optimalisasi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (Depdikbud, 1995:628) berasal dari kata “optimal” yang berarti terbaik, tertinggi, sedangkan optimalisasi berarti suatu proses meningkatkan atau meningkatkan.

Pengertian Stuffing

Stuffing adalah penyusunan peti kemas di dalam kapal maupun terminal peti kemas atau pemadatan pemuatan di dalam peti kemas, Amir (1997 : 8).

Stuffing adalah pengepakan barang yang dilakukan ke dalam container, Subandi (1996 : 22).

Para ahli menyimpulkan *stuffing* adalah suatu kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan suatu barang dalam *container* atau memasukan barang dari luar *container* ke dalam *container*.

Proses Stuffing

a. Sebelum mengisi peti kemas

Operator peti kemas tentunya akan memeriksa keadaan peti kemas sebelum mengisinya. Ada kemungkinan bahwa peti kemas sampai kepadanya dari *consignee* terakhir, yang melihat isi dan keadaan peti kemas secara keseluruhan. Selain itu, ada kemungkinan terjadi kerusakan dalam perjalanan dari CY ke tempat pemuatan yang sekarang. Bisa jadi juga, sebelum diserahkan, peti kemas belum dibersihkan dan belum diperiksa secara cermat meskipun sudah ada EIR sebagai kelengkapan dokumen pemeriksaan. Oleh karena itu, perlu diadakan pemeriksaan.

b. Saat mengisi peti kemas (*stuffing/vanning container*)

Di Indonesia, bila peralatan bongkar muat peti kemas memadai, maka pengisian peti kemas akan

dilakukan pada *ground level*, dimana peti kemas diletakkan di atas lantai di depan gudang pengisian dan setelah itu baru diisi. Setelah peti kemas diisi, maka peti kemas dinaikkan ke atas alat pengangkut dan diangkat ke atas *chassis* oleh *container forklift* atau alat angkut lainnya untuk transportasi ke kapal. Peti kemas dapat juga diangkat ke kapal dengan *straddle carrier* atau *transtainer*.

Bila peralatan bongkar muat tidak ada, maka *stuffing container* dilakukan pada *platform level*. Itu artinya peti kemas tetap berada di *chassis* atau alat angkut dan setelah penuh serta ditutup pintunya maka peti kemas diangkat langsung ke pelabuhan.

c. Setelah selesai *stuffing* dan menutup pintu peti kemas

Setelah barang dimuat ke dalam peti kemas sesuai rencana, agar peti kemas dapat tiba dengan baik di *consignee* dan juga untuk menghindari klaim dan waktu terbuang, beberapa hal berikut harus diperhatikan, yakni

1) Kekuatan peti kemas; Pastikan bahwa peti kemas kuat dalam perjalanan.
2) Pemeriksaan oleh bea cukai; Bila lebih dari satu barang dimuat dalam peti kemas, maka contoh-contoh barang yang ada di dalamnya diletakkan dekat pintu untuk memudahkan pemeriksaan dan menghemat waktu.

3) Keamanan peti kemas; Bila pintu sudah ditutup semuanya dan muatan sudah di-cek dengan baik, maka pintu ditutup dengan melihat bahwa alur - alur karet penutupnya terletak dengan baik. Pengunci kawat atau pengunci besi dikuncikan pada tempat yang sesuai pada pintu peti kemas sebelah kanan dan nomornya dicatat. Kunci gantung biasa juga dapat digunakan, tetapi cara ini bisa menarik perhatian pencuri. Label di luar peti kemas yang menyatakan isinya dapat juga menarik perhatian dari pencuri.

4) Label peti kemas; Seperti label (*etiket*) untuk muatan berbahaya di tempat yang sudah ditentukan. Namun

harap jangan menutup nomor dari peti kemas atau angka pengenalan lainnya.

Pengertian Kelancaran Pemuatan Peti Kemas ke Kapal

Pengertian kelancaran menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2002:633) adalah “lancar”. Lancar adalah melaju dengan cepat atau bergerak maju dengan cepat. Muatan adalah barang kiriman yang akan dikirim ke suatu Negara dengan menggunakan sarana angkutan udara, darat, maupun laut. Mulyanto (1997:133).

Menurut Arwins (1999:35), muatan adalah seluruh jenis barang yang dapat dinaikkan ke dalam kapal dan diangkut dari suatu tempat ke tempat lain dan hampir seluruh jenis barang yang diperlukan oleh manusia dan dapat diangkut dengan kapal apakah berupa barang yang bersifat bahan baku atau merupakan hasil produksi dari suatu proses pengolahan.

Semakin lama peti kemas siap muat di depo semakin tinggi biaya peti kemas yang siap dimuat ke kapal, hal ini menimbulkan ketidaklancaran pemuatan peti kemas ke kapal.

Berdasarkan pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa kelancaran pemuatan peti kemas ke kapal merupakan suatu keadaan dimana sesuatu berjalan dengan lancar, bergerak maju dengan cepat dan sangat bergantung pada sarana, tenaga, dan yang tersedia, sehingga pelaksanaan yang diharapkan dapat terjamin.

Pengertian Peti Kemas

Banyak ahli atau pakar ilmu pelayaran maupun transportasi laut yang mengeluarkan pendapatnya mengenai definisi peti kemas. Mengenai ini, Suyono (2005:263) mendefinisikan peti kemas adalah “satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu dapat dipakai berulang kali, digunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya”.

Menurut Subandi (1992:5) mendefinisikan peti kemas adalah “*container is box, bottle, etc, made to contain something*”. Dimana bila diartikan sebagai berikut, peti kemas adalah peti, botol, dan sebagainya yang dibuat untuk dapat menyimpan sesuatu.

Sedangkan peti kemas ISO menurut Abbas Salim (1993:145) adalah peti kemas (*container*) muatan sebagai bagian alat transpor yang memenuhi standar ISO (*International Standard Organization*) sebagai berikut.

- a. Sifatnya cukup kuat untuk digunakan berulang kali.
- b. Dirancang secara khusus sebagai fasilitas untuk membawa barang dengan moda-moda transpor yang ada.
- c. Dipasang alat-alat yang memungkinkan sewaktu-waktu digunakan untuk menanganinya dari satu alat transpor ke alat transpor lainnya. Dirancang sedemikian rupa sehingga memudahkan untuk mengisi maupun mengosongkan.
- d. Mempunyai isi ruangan dalam (*internal volume*) sekurang-kurangnya $1 \text{ m}^3 = 35,3 \text{ cuft}$.

Dari pendapat-pendapat tersebut di atas bisa disimpulkan, bahwa peti kemas adalah membungkus atau membawa muatan dalam peti-peti yang sama dan membuat semua kendaraan dapat mengangkutnya sebagai satu kesatuan, baik kendaraan itu berupa kapal laut, kereta api, truk, atau angkutan lainnya, dan dapat membawanya secara cepat, aman, dan efisien atau bila mungkin, dari pintu ke pintu (*door to door*).

Keuntungan dan Kerugian Memakai Peti kemas (*Advantage and Lose Use Container*)

1. Keuntungan memakai peti kemas
 - a. Cepat dan ekonomis dalam menangani peti kemas, terutama dalam bongkar muat peti kemas di pelabuhan atau *interface*.
 - b. Keamanan terhadap kerusakan dan pencurian lebih terjaga, terutama

- untuk barang-barang kecil atau berharga.
 - c. Efisien, karena 1 gank dari 12 orang dapat bongkar muat kapal peti kemas dalam 3 atau 4 hari. Bila dilakukan hal yang sama oleh 100 orang akan memakan waktu 3 atau 4 minggu.
 - d. Pembungkus barang tidak perlu terlalu kuat, karena tumpukan (*stacking*) dapat dibatasi setinggi dalamnya peti kemas.
 - e. Bisa untuk angkutan *door to door*.
2. Kerugian memakai peti kemas.
- a. Kapal peti kemas mahal (lebih mahal daripada kapal barang biasa).
 - b. Jumlah banyaknya peti kemas harus 3x banyaknya peti kemas yang ada di kapal. Satu kelompok yang akan dimuat dan 1 kelompok yang akan dibongkar.
 - c. Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat peti kemas dan harus menggunakan peralatan khusus untuk mengangkut dan menumpuknya.
 - d. Jalan-jalan yang ada harus dibuat terminal khusus dan pengangkutan peti kemas.
 - e. Dapat terjadi ketidakseimbangan dalam perdagangan antara negara, bila suatu negara tidak cukup persediaan peti kemasnya.

Jenis-Jenis Peti kemas

Peti kemas dibagi dalam enam kelompok, yaitu

1. General Cargo

General cargo kontainer adalah peti kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum. Peti kemas yang termasuk dalam general cargo adalah

a. General purpose container

Peti kemas inilah yang sering dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*).

b. Open-side container

Peti kemas yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukkan dan mengeluarkan barang, yang karena ukuran atau beratnya lebih mudah dimasukkan atau dikeluarkan melalui samping peti kemas.

c. Open-top container

Peti kemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan atau dikeluarkan lewat atas. Tipe peti kemas ini diperlukan untuk mengangkut barang berat yang hanya dapat dimasukkan lewat atas dengan menggunakan derek (*crane*).

d. Ventilated container

Peti kemas yang mempunyai ventilasi agar terjadi sirkulasi udara dalam peti kemas yang diperlukan oleh muatan tertentu, khususnya muatan yang mengandung kadar air tinggi.

2. Thermal Container

Thermal Container adalah peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu.

Peti kemas yang termasuk *thermal container* adalah

a. Insulated container

Peti kemas yang dingin bagian dalamnya diberi isolasi agar udara dingin di dalam peti kemas tidak merembes keluar.

b. Reefer container

Peti kemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam peti kemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk, seperti sayuran, daging, atau buah-buahan.

c. Heated container

Peti kemas yang dilengkapi dengan mesin pemanas agar udara di dalam peti kemas dapat diatur pada suhu panas yang diinginkan.

3. Tank Container

Tank container adalah tangki yang diletakkan/ditempatkan dalam kerangka peti kemas yang digunakan untuk mengangkut muatan cair (*bulk liquid*) maupun gas (*bulk gas*).

4. Dry Bulk Container

Dry Bulk container adalah *general purpose container* yang digunakan untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*).

Untuk memasukkan atau mengeluarkan muatan tidak melalui pintu depan seperti biasanya, tetapi melalui lubang di bagian atas untuk

memasukkan muatan dan lubang atau pintu di bagian bawah untuk mengeluarkan muatan (*gravity discharge*). Lubang atas dapat juga digunakan untuk membongkar muatan dengan cara dihisap (*pressure discharge*).

5. Platform Container

Platform container adalah peti kemas yang terdiri dari lantai dasar. Peti kemas yang termasuk jenis ini adalah

a. Flat rack container

Flat rack container adalah peti kemas yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya. *Flat rack* dapat dibagi dua, yakni

1) *Fixed end type*: dinding (*stanchion*) pada ujungnya tidak dapat dibuka atau dilipat.

2) *Collapsible type*: dinding (*stanchion*) pada ujungnya dapat dilipat, agar menghemat ruangan saat diangkut dalam keadaan kosong.

b. Platform based container

Platform based container atau disebut juga *artificial tween deck*, adalah peti kemas yang hanya terdiri dari lantai dasar saja dan apabila diperlukan, dapat dipasang dinding. *Platform based/flat rack* biasanya digunakan untuk muatan yang mempunyai lebar atau tinggi melebihi ukuran peti kemas yang standar.

6. Special Container

Special container adalah peti kemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti peti kemas untuk muatan ternak (*cattle container*) atau muatan kendaraan (*car container*).

Peralatan Bongkar Muat Peti kemas

Peralatan-peralatan bongkar muat peti kemas di depo peti kemas dapat dijelaskan sebagai berikut.

a. Side Loader

Side loader yaitu kendaraan yang mirip *forklift* tetapi mengangkat dan menurunkan peti kemas dari samping, bukannya dari depan. *Side loader* digunakan untuk menurunkan dan menaikkan peti kemas dari dan ke atas

trailer atau *chassis* dibawa ke samping *loader*.

b. Container Forklift

Merupakan *truck garpu* angkat yang khusus digunakan untuk mengangkat peti kemas (bukan mengangkat muatan dalam rangka *stuffing*) bentuknya tidak berbeda dari *forklift truck* lainnya tetapi daya angkatnya jauh lebih besar, lebih dari 20 ton dengan jangkauan lebih tinggi supaya dapat mengambil peti kemas dari atau meletakkan pada susunan ke tiga atau empat *tier* bahkan sampai lima *tier*.

c. Reach stacker

Merupakan alat bongkar muat yang berkombinasi antara *forklift* dengan *mobile crane* yang dilengkapi *spreader* (pengangkat peti kemas). Sehingga mampu mengangkat peti kemas dan mempunyai jangkauan pengangkatan yang fleksibel (bisa pendek maupun jauh).

d. Head truck dan chassis

Adalah alat angkut peti kemas yang dirancang dapat menarik chassis ukuran 20 feet maupun 40 feet, mempunyai fleksibilitas tinggi dalam hal pengangkutan peti kemas karena *chassis* dapat dilepas.

Pengertian Depo

Menurut Suyono, R. P. (2003:292), depo adalah tempat konsolidasi muatan yang akan diekspor ke luar negeri. Depo tumbuh karena berkembangnya muatan yang dikirim dengan peti kemas. Di dalam depo peti kemas ada berbagai kegiatan diantaranya yaitu pemasukan peti kemas, pengeluaran peti kemas, perawatan peti kemas, perbaikan peti kemas, pemasukan barang dari luar peti kemas ke dalam peti kemas (*stuffing*), pengeluaran barang dari dalam peti kemas di luar peti kemas (*stripping*), dan jumlah alat yang ada di lapangan untuk kegiatan (*stacking, shifting, hampar, lift on/lift off container*), atau peralatan lain yang menunjang kegiatan.

Kerangka Berpikir

Menurut Prof. Dr. H. Abdurrahmat Fathoni, M.Si. dalam bukunya *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*, kerangka pemikiran itu merupakan rangkuman atau ringkasan mengenai faktor-faktor yang terlibat, karakteristik masing-masing dan sifat pengaruhnya terhadap masalah. Juga meliputi bagaimana hubungan faktor yang satu dengan yang lain dalam pengaruh gabungannya terhadap masalah.

METODOLOGI PENELITIAN

Jenis penelitian

Metodologi menurut Sutrisno Hadi, (1984:4) adalah suatu ilmu pengetahuan yang memperbincangkan usaha-usaha untuk menemukan, mengembangkan, dan menguji kebenaran suatu pengetahuan dengan menggunakan metode ilmiah atau disebut juga cara kerja obyek penelitian.

Dalam metode ini penulis menggunakan metode deskriptif untuk menggambarkan dan menguraikan obyek yang akan diteliti.

Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang berusaha mendeskripsikan dan menginterpretasikan sesuatu, misalnya kondisi atau hubungan yang ada, pendapat yang berkembang, proses yang sedang berlangsung, akibat atau efek yang terjadi, atau tentang kecenderungan yang tengah berlangsung.

Lokasi dan Waktu Penelitian

Permasalahan yang timbul dalam penelitian ini berdasarkan pengamatan serta keterlibatan langsung penyusun ketika melaksanakan praktik darat (prada) di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya. Untuk mendapatkan data-data penulis melihat dan mengamati secara langsung kegiatan operasional di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya dan penanganan di lapangan.

Adapun keterangan dari depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya adalah sebagai berikut.

Alamat : Jl. Tanjung Tembaga Nomor. 5-7 Surabaya 60167 *East Java* Indonesia, Telepon: 0313297461, Fax: 0313297861.

Waktu dalam praktik darat (prada) di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line selama tiga bulan mulai tanggal 1 Februari 2013 sampai 31 April 2013.

Operasional Variabel

Pengertian variabel penelitian adalah segala sesuatu yang dapat diukur. Pengertian diukur disini adalah bahwa antara obyek penelitian dengan pemahaman secara prioritas terdapat perpaduan yang saling berhubungan.

Dalam karya tulis ilmiah yang berjudul “*Optimalisasi Stuffing Dalam Terhadap Kelancaran Pemuatan Peti Kemas ke Kapal di Depo Peti Kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya*” memiliki dua variabel yang dijadikan sebagai kerangka dalam penulisannya

a. Variabel Terikat

Dalam judul karya ilmiah ini terdapat variabel terikat yang pertama yaitu “*Kelancaran Pemuatan Peti kemas Ke Kapal Di Depo Peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya*”. Kelancaran pemuatan peti kemas ke kapal dapat dipengaruhi oleh banyak faktor, antara lain

1. Kelancaran kegiatan operasional depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya khususnya *stuffing dalam* untuk meningkatkan pendapatan dan kepuasan pengguna jasa.
2. Kurang kerjasama antara operasional depo dengan pihak EMKL mengakibatkan pemuatan peti kemas ke kapal terhambat.
3. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) sangat mempengaruhi kelancaran dalam setiap penanganan pergerakan peti kemas.

4. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) melakukan kegiatan *stuffing dalam* tidak maksimal sangat mempengaruhi kelancaran dalam penanganan pergerakan peti kemas.
5. Keterlambatan trucking atau trailer pengangkutan dalam pekerjaan *lift on/lift off* di lapangan depo peti kemas. Hal ini dapat menimbulkan kemacetan sehingga tidak optimalnya kapasitas lapangan penumpukan.
6. Dokumen masih birokrasi dan perijinan kadang-kadang menyebabkan terjadinya keterlambatan dokumen.
7. Kelancaran *stuffing dan stripping* akan meningkatkan pendapatan dan kepuasan pengguna jasa.
8. Cuaca hujan akan menghambat pekerjaan bongkar muat barang, sehingga menghambat juga terhadap kelancaran pemuatan peti kemas ke kapal.

b. Variabel Bebas

Sedangkan yang kedua variabel bebas adalah “Optimalisasi *Stuffing Dalam*” maksud dari variabel bebas di sini adalah bahwa dari sub judul tersebut di atas merupakan salah satu yang dapat secara aktif mempengaruhi.

Populasi dan Sampel

1. Populasi

Menurut Sugiono (1999:72), populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan.

Adapun populasi dalam penelitian ini adalah seluruh *stuffing dalam* terhadap pemuatan peti kemas ke kapal di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya.

2. Sampel

Menurut Sugiono (1999:73), sampel adalah bagian dari populasi atau bagian-bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut.

Sampel dalam penelitian ini adalah *stuffing dalam* terhadap pemuatan peti kemas di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya.

Data Yang Diperlukan

Dalam penyusunan penelitian ini penulis menggunakan sumber data yaitu sebagai berikut.

1. Data primer

Data dikumpulkan oleh peneliti dari subyeknya dan dicatat. Data primer tersebut dapat diperoleh dengan melakukan wawancara terhadap narasumber dan observasi langsung ke tempat penelitian yang berhubungan dengan tema penelitian.

2. Data sekunder

Data yang terlebih dahulu dikumpulkan dan diperoleh oleh seseorang di luar penelitian sendiri dengan kata lain tidak langsung dari sumbernya. Tetapi dengan mengutip data-data yang sudah ada atau dikumpulkan orang lain:

a. *Job Description*.

b. *Library Research* (riset perpustakaan)

c. Diktat yang berkaitan dengan penumpukan peti kemas.

d. Dokumen-dokumen.

Metode Pengumpulan Data

1. Metode Observasi

Menurut Margono (1997:158), observasi dapat diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada obyek penelitian di lapangan dan dilakukan langsung maupun tidak langsung. Metode observasi ini digunakan penulis selama melakukan penelitian di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya.

2. Metode Interview

Menurut Margono (1997:165), *interview* adalah teknik pengumpulan informasi dengan cara mengajukan sejumlah pertanyaan secara lisan untuk dijawab secara lisan pula dan dilaksanakan secara spontan langsung dengan tatap muka antara pencari informasi (*interviewer*) dengan sumber

dari pihak-pihak yang mempunyai hubungan dengan masalah yang diteliti.

Teknik Analisis

Analisis data yang digunakan dalam penelitian yang dilakukan secara *observasi* adalah dengan menggunakan *metode deskriptif*, yaitu dengan memberikan gambaran tentang faktor-faktor yang sebenarnya terjadi di lapangan, untuk kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut.

Saat peneliti melakukan praktik darat di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya, *stuffing dalam* hampir mengalami stagnasi.

Oleh karena itu peneliti membahas bagaimana depo peti kemas Tanjung Tembaga bisa optimal dengan adanya para EMKL melakukan *stuffing dalam* yang tidak sesuai hamparan yang sudah disediakan oleh pihak depo peti kemas.

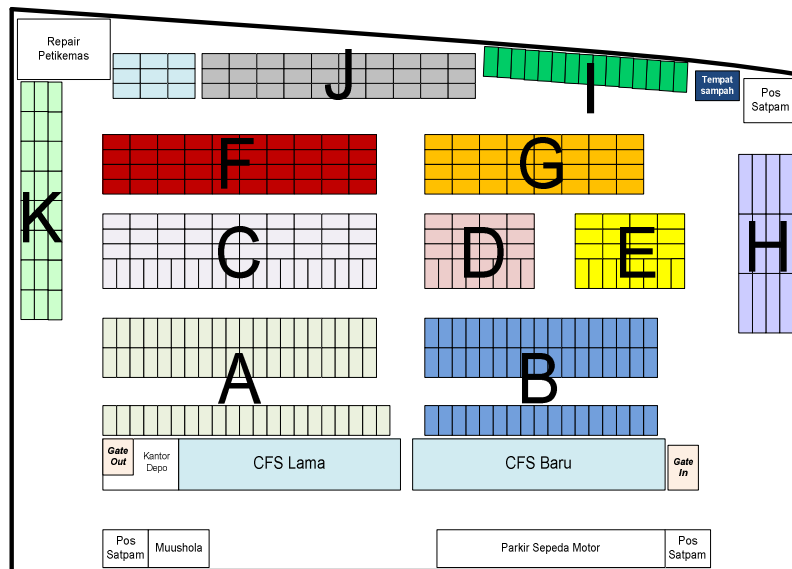
Berdasarkan hasil wawancara dan data yang diperoleh bahwa yang menjadi faktor utama dan menyebabkan depo peti kemas tidak optimal terhadap pemuatan peti kemas ke kapal adalah tidak maksimalnya proses *stuffing dalam* terhadap terbatasnya kapasitas lapangan penumpukan yang tersedia, merupakan

faktor yang timbul bilamana kapasitas penumpukan di depo tidak sebanding dengan jumlah barang yang masuk di depo dari EMKL, sehingga menimbulkan pemuatan peti kemas ke kapal terhambat, TKBM kurang semangat atau terampil dalam bekerja, dokumen-dokumen yang terlambat, peralatan bongkar muat peti kemas terganggu, karena banyaknya *stuffing dalam* dan trailer yang terlambat mengangkut peti kemas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Depo peti kemas Tanjung Tembaga mempunyai kapasitas lapangan penumpukan peti kemas = 1.222 TEU'S, *ground slot* kurang lebih 405 TEU'S diantaranya *ground slot stuffing* atau *stripping* = 160, *ground slot stack full* = 78 dan *ground slot stack Empty Available (MTA)* = 167.

Di depo peti kemas Tanjung Tembaga dengan tenaga kerja kurang lebih 30 orang. Depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya mengirimkan muatan peti kemas bertujuan ke beberapa daerah, yakni; Palu, Kupang, Benete, Maumere, Dili, Pantoloan, dan Kumai.



Gambar 1. Denah Depo Peti kemas Tanjung Tembaga

Sistem dan Prosedur Pelayanan Jasa Depo Peti kemas Tanjung Tembaga

Kategori *Container* di Depo Peti kemas Tanjung Tembaga sebagai berikut.

1. *Container* kategori “*Muatan Khusus*”

Muatan Khusus adalah container yang untuk komoditi yang berpotensi dapat mengakibatkan container rusak berat, terkontaminasi berat, kotor, dan berbau.

Nomor-nomor yang masuk dalam kategori container “*Muatan Khusus*”, yaitu

- a. ATKU (nomor seri)
- b. MRLU 227 (nomor seri) sampai dengan MRLU 230 (nomor seri)

2. *Container* kategori “*Food Grade*”

Food Grade adalah container yang untuk komoditi yang tidak mengakibatkan interior container rusak, terkontaminasi berat, kotor, dan berbau.

Nomor-nomor yang masuk dalam kategori container “*Food Grade*”, yaitu

- a. MRLU 237 (nomor seri) dan ke atas
- b. MRTU 200000 (nomor seri) dan ke atas

c. *Container* COC leasing (CRXU, CRSU, GESU, SCZU, GSTU, TEXU, THGU, dll.)

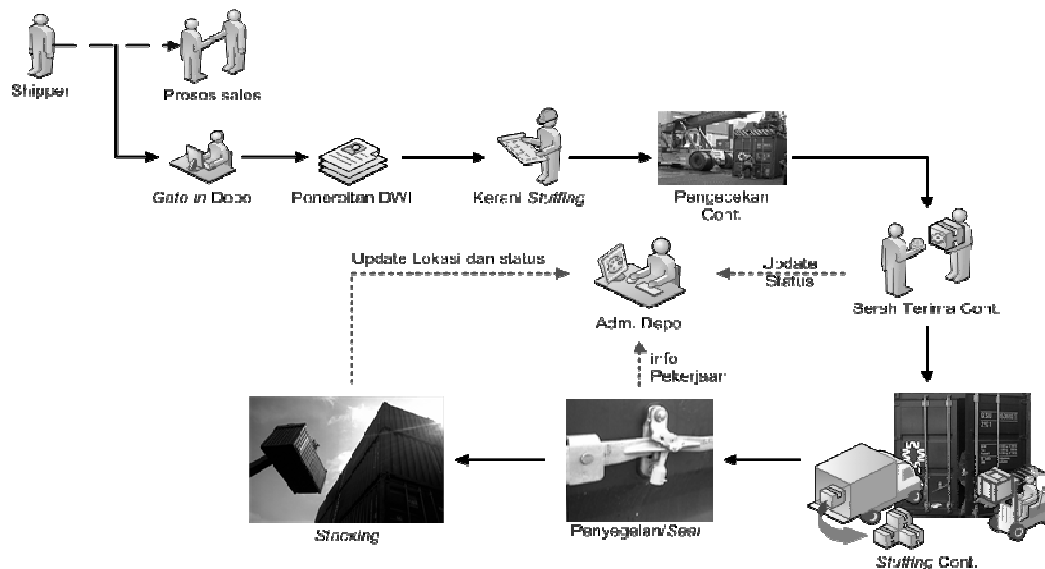
3. *Container* kategori “*Non Food Grade*”

Non Food Grade adalah container untuk komoditi yang berpotensi dapat mengakibatkan container terkontaminasi ringan, kotor ringan, dan atau berbau.

Nomor-nomor yang termasuk dalam container kategori “*Non Food Grade*”, yaitu

- 1. MRLU 231xxx-x sampai dengan MRLU 236 (nomor seri)

Container kategori “*Non Food Grade*” adalah container ini juga boleh digunakan untuk komoditi container *Food Grade* atas persetujuan dari shipper.



Gambar 2. Prosedur Pelayanan Jasa Depo Peti Kemas Tanjung Tembaga

Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Kelancaran Pemuatan Peti Kemas di Depo Peti Kemas Tanjung Tembaga

- a. Kapasitas lapangan penumpukan di depo peti kemas Tanjung Tembaga terbatas akhirnya para EMKL akan melakukan *stuffing dalam* kurang maksimal.
- b. Koordinasi bagian operasional lapangan sangat dibutuhkan kerja samanya khususnya antara *foreman bongkar muat* dengan *foreman stuffing/stripping* dan juga para EMKL.
- c. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) akan sangat mempengaruhi kelancaran dalam setiap penanganan pergerakan peti kemas.
- d. Keterlambatan *trucking* atau *trailer* pengangkutan dalam pekerjaan *lift on/lift off* di lapangan depo peti kemas. Hal ini dapat menimbulkan kemacetan sehingga tidak optimalnya kapasitas lapangan penumpukan.
- e. Dokumen masih birokrasi dan perijinan kadang-kadang menyebabkan terjadinya keterlambatan dokumen.
- f. Alat bongkar muat seperti *forklift* dan *Reach Stacker (RS)*.

Faktor-Faktor Menghambat yang Menjadi Kendala Kegiatan Pemuatan Peti Kemas ke Kapal di Depo Peti Kemas Tanjung Tembaga

- a. Tidak optimalnya *stuffing dalam* Proses *stuffing dalam* yang tidak optimal sangat berpengaruh besar bagi kelancaran kegiatan operasional depo peti kemas khususnya pemuatan peti kemas ke kapal dan bagi kelancaran operasional alat mekanis (*reach stacker*).
- b. Konsistensi EMKL
Konsistensi EMKL dalam penyelesaian proses *stuffing dalam* sering terjadi kurang maksimal. Oleh karena itu konsistensi dari EMKL dalam penyelesaian proses *stuffing dalam* merupakan penunjang dalam

kelancaran pemuatan peti kemas ke kapal.

- c. Petugas (*kerani stuffing*)
Kesalahan operasional yang sering dilakukan oleh *kerani stuffing*, mengakibatkan kebiasaan buruk EMKL menjadi tidak terkontrol. Kesalahan operasional *kerani stuffing* yang sering mereka lakukan adalah dengan memberikan hamparan peti kemas di luar area blok hamparan atau di luar batas maksimum *ground slot* yang telah ditentukan, tanpa berkoordinasi terlebih dahulu dengan *foreman stuffing/stripping*.
- d. TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat)
Kurangnya bimbingan dan sosialisasi dari kepala TKBM sangat berpengaruh bagi kinerja buruh. Bimbingan juga merupakan faktor yang sangat penting bagi buruh.
- e. Karena Alam/Cuaca
Hujan akan menghambat proses *stuffing dalam*, khususnya pada barang karungan (Beras, Pupuk, Gandum).
- f. Pengurusan Dokumen
Karena masih birokrasi dan perijinan terkadang menyebabkan terjadinya keterlambatan dokumen, sehingga proses *stuffing dalam* yang akan dilakukan menjadi tidak sesuai dengan yang direncanakan.
- g. Kurangnya kerjasama antara bagian operasional lapangan dengan pihak EMKL atau kurangnya koordinasi.
- h. Nomor booking dikarenakan *shipper* akan menambah booking tanpa menghubungi CS terlebih dahulu, CS belum mengeluarkan nomor booking tambahan yang diorder oleh *shipper*.
- i. Inpeksi peti kemas tidak dapat dilaksanakan secara akurat dikarenakan sarana dan prasarana kurang memadai dan SDM terbatas.
- j. Adanya para EMKL melakukan kecurangan terhadap sesama para EMKL dalam pemilihan peti kemas, akhirnya mengakibatkan pertengkaran sesama EMKL, ini disebabkan karena

kurangnya koordinasi terhadap petugas lapangan penumpukan atau *kerani stuffing*.

- k. Daftar pemuatan peti kemas ke kapal yang tidak sesuai dengan daftar muat atau di luar daftar pemuatan akhirnya mengakibatkan pencarian peti kemas dan waktu tunggu yang lama.

Langkah Pihak Bagian Operasional Depo Peti Kemas Kepada EMKL Untuk Mengoptimalkan Stuffing Dalam

1. Pendekatan kepada EMKL sebagai langkah awal untuk menimbulkan rasa saling membutuhkan.
2. Melakukan *briefing* kepada *kerani stuffing* untuk lebih meningkatkan kinerjanya serta penanaman rasa tanggung jawab pada tugas masing-masing, dan menekankan kepada *kerani stuffing* untuk melakukan *monitoring container* terkait proses hampar peti kemas terhadap stok *ground slot*, serta pengawasan terhadap kegiatan *stuffing dalam* lebih diperketat, supaya tidak terjadi penyalahgunaan penggunaan peti kemas.
3. Menekan kinerja TKBM diantaranya adalah
 - a. Mengontrol dan mengecek kesiapan TKBM.
 - b. Memberlakukan sistem borongan kerja.
 - c. Menekan produktivitas buruh dengan dasar penentuan target (37 *box* dicapai oleh 18 orang buruh).
 - d. Secara berkala melakukan pelatihan-pelatihan, sehingga ketika proses *stuffing dalam* berlangsung para buruh sudah siap dan terampil dalam kegiatan *stuffing dalam*.
 - e. Seharusnya ada suatu peraturan yang mengatur tentang kewenangan PBM terhadap buruh secara langsung, sehingga dalam proses *stuffing dalam*, jika terjadi

suatu kesalahan atau kekeliruan, PBM mempunyai kewenangan menegur atau memberi sanksi terhadap buruh.

- f. Kepala buruh dalam melayani buruh dari PBM harus konsekuen dengan jumlah buruh yang diminta, sehingga tidak ada yang merasa dirugikan.
4. Selalu memperhitungkan waktu proses *stuffing dalam* dengan kondisi cuaca yang terjadi pada saat bekerja, misalnya jika kondisi cuaca tidak mendukung seperti hujan, secara otomatis proses pengisian barang ke dalam peti kemas (*stuffing*) akan dihentikan untuk sementara waktu.
 5. Lebih dimudahkan dan dipercepat dalam pengurusan dokumen terhadap pihak EMKL.

Usaha-Usaha Depo Peti Kemas Untuk Mengatasi Hambatan-Hambatan Jalannya Pemuatan Peti Kemas ke Kapal

- a. Kepala depo peti kemas sering-sering koordinasi dengan petugas lapangan untuk merencanakan dan memastikan kebutuhan alat angkat atau angkut mekanis agar kegiatan di depo peti kemas dapat berjalan lancar, untuk rencana melihat kegiatan kapal, untuk memastikan pihak koordinator melakukan komunikasi dengan operator alat angkat atau angkut mekanis.
- b. Melakukan identifikasi jumlah bongkar kapal dengan melakukan komunikasi verbal bersama foreman B/M PBM dan marine operasional pelayaran agar dapat ditentukan alokasi *stack* peti kemas sesuai tujuan.
- c. Memastikan permintaan muatan peti kemas ke luar depo peti kemas dengan melakukan koordinasi bersama *foreman* B/M PBM *marine* operasional pelayaran agar proses muat kapal berjalan sesuai dengan target B/M yang telah ditentukan.

- d. Memastikan *stack* dan hampar peti kemas untuk kegiatan *stuffing dalam* sesuai dengan koordinasi *foreman stuffing* agar terjamin ketersediaan peti kemas siap dikerjakan.
- e. Memastikan tidak terdapat peti kemas *damage* di lokasi hampar dengan melakukan pengecekan fisik secara periodik di lapangan agar peti kemas *damage* segera ke lokasi perbaikan (repair) peti kemas.
- f. Memastikan penataan peti kemas *empty available* (MTA) sesuai kategori *grade* peti kemas yang mengacu pada standar yang berlaku agar mempermudah dalam pemilihan peti kemas oleh EMKL atau pelanggan.
- g. Memastikan dan mengawasi personil dalam bagiannya untuk bekerja sesuai dengan tugas dan tanggung jawab.
- h. Mengontrol kegiatan *shifting* peti kemas mengacu pada standar yang berlaku agar biaya operasional dapat lebih efisien.
- i. Memeriksa dan menandatangani formulir *tally* alat berat dan SPK alat berat setiap pergantian *shift* operator alat berat agar jam operasional alat berat sesuai.
- j. Memastikan pendistribusian *load list* dan SPK relokasi peti kemas

(muatan) ke kerani lapangan agar kegiatan berjalan lancar.

Langkah-langkah yang dilakukan oleh pihak depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya untuk terwujudnya optimalisasi kapasitas dan fasilitas yang ada

Banyak EMKL yang masuk keluar depo peti kemas Tanjung Tembaga sangat menguntungkan, apabila disertai dengan optimalnya penggunaan kapasitas dan fasilitas yang ada, untuk itu mengurangi dampak-dampak negatif yang akan timbul dan mengakibatkan, maka pihak depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya melakukan berbagai upaya;

a. Optimalisasi Kapasitas dan Fasilitas Lapangan Penumpukan

Depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya memiliki ground slot kurang lebih 405 TEU'S yang dibagi menjadi beberapa blok yaitu blok A (A1, A2, A3), blok B (B1-B20), blok C (C1, C2), blok D (D1, D2), blok E (E1-E16), blok F, blok G, dan blok H. Para EMKL mendapatkan stok ground slot yang telah ditentukan oleh pihak depo seperti pada Tabel 1 berikut.

Tabel 1
Ground slot untuk EMKL di depo Peti kemas Tanjung Tembaga

No.	Ekspedisi	Jumlah GS dari Pelayaran	Jumlah GS yang akan direalisasi	Total GS Stuffing Dalam
1	Citra Niaga	12	15	Blok A1 38
2	Tanjung Mas	4	4	Blok A2 19
3	Orion 99	8	10	Blok A3 Timur 9
4	Tatang (MIF)	55	MIF 48, TATANG 31	Blok A3 Tengah 6
5	Radjasa	10	10	Blok A3 Barat 5
6	Star Surabaya	6	6	Blok C1 35
7	Lima Putri	10	10	Blok C2 18
8	BLA	4	4	Blok D1 25
9	Artalapan	4	5	Blok D2 13
10	AMS	5	10	
11	CWW	0	4	
	Total	118 GS	157 GS	168 GS

Terbatasnya kapasitas lapangan penumpukan merupakan hambatan yang sering terjadi di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya, selama ini pengguna jasa (EMKL) sering menyalahgunakan kebijakan dalam penggunaan lapangan penumpukan.

Dalam menangani hal tersebut, maka dikeluarkan aturan-aturan baru yang yang memberlakukan para EMKL ditekankan untuk mematuhi peraturan yang sudah ditetapkan oleh pihak depo peti kemas. Apabila para EMKL tidak mematuhi peraturan dikenakan biaya.

b. Optimalisasi Peralatan Bongkar Muat yang ada di Depo Peti kemas

Dalam mewujudkan kelancaran pemuatan peti kemas ke kapal dalam kegiatan bongkar muat peti kemas maka harus disertai fasilitas peralatan yang memadai, terutama pada saat proses *stack*, *lift on/lift off* di lapangan penumpukan, mengandalkan 2 *Reach Stacker (RS)* dan *forklift* sangat mendukung untuk kegiatan bongkar muat peti kemas di depo peti kemas.

c. Optimalisasi Kinerja Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Dalam upaya menciptakan kesinambungan kerja yang baik maka dalam melayani kegiatan bongkar muat barang atau *stuffing dalam* diperlukan suatu hubungan baik antara pihak depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya dan TKBM. Pemilihan TKBM yang terampil dan cakap disertai penempatan pengawas atau *kerani* yang ahli di bidang *stuffing dalam* sangat penting guna mendukung kelancaran kegiatan bongkar muat barang.

Pada dasarnya TKBM bekerja tanpa adanya suatu tekanan dari segala pihak, mereka bekerja sesuai dengan aturan mereka sendiri dalam suatu shift kerja. Sebagai kepala depo peti kemas memberikan sedikit kebijakan terhadap aturan yang mereka buat akan tetapi dengan syarat kinerja mereka juga baik

pada saat bekerja. Langkah seperti ini merupakan cara agar tercipta hubungan baik antara TKBM dan pihak depo peti kemas.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari uraian dan analisis yang telah dilakukan oleh penulis mengenai Optimalisasi *Stuffing Dalam* Terhadap Kelancaran Pemuatan Peti kemas Ke Kapal, maka penulis menyimpulkan sebagai berikut.

Kurangnya koordinasi dan kerja sama antara pihak operasional depo peti kemas dengan para EMKL sangatlah dibutuhkan proses *stuffing dalam*, dengan tidak maksimalnya *stuffing dalam* terhadap kelancaran pemuatan peti kemas ke kapal.

Depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya merupakan depo peti kemas multipurpose dimana pelayanan jasa peti kemas menunjukkan grafik yang tinggi, namun hal ini tersebut tidak didukung oleh kegiatan *stuffing dalam* yang kurang maksimal, karena banyaknya EMKL yang tidak konsisten dengan peraturan yang sudah ditetapkan oleh pihak depo peti kemas.

Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) sangat berperan aktif dalam proses *stuffing dalam* di depo peti kemas, karena mereka yang terjun langsung di lapangan penumpukan peti kemas, sehingga sangat membantu dalam kelancaran proses pemuatan peti kemas ke kapal.

Armada pemuatan peti kemas kurang teratur untuk parkir di dalam depo peti kemas mengakibatkan alat bongkar peti kemas terganggu karena terhalang adanya armada.

Inspeksi Container tidak dapat dilaksanakan secara akurat, dikarenakan sarana-prasarana yang kurang memadai, SDM terbatas mengakibatkan kerusakan *container* tidak dapat diketahui sejak dini, akhirnya pengurusan klaim jika terjadi kerusakan sulit untuk dilakukan.

Booking habis. Tambah booking oleh *shipper* tanpa menghubungi *Customer Service* (CS) terlebih dahulu, CS belum mengeluarkan nomor booking tambahan yang diorder oleh *shipper* mengakibatkan *Container* belum dapat dikeluarkan sesuai permintaan *shipper* atau DWI tidak bisa diproduksi oleh administrasi *gate in* akhirnya terjadi komplain dari *shipper*.

Saran

Adapun saran-saran yang diberikan oleh penulis menurut permasalahan yang terjadi di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya.

Pentingnya kerjasama dan koordinasi antara pihak operasional depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya dengan para pengguna jasa peti kemas atau EMKL sangatlah dibutuhkan dalam kegiatan *stuffing dalam*, dengan adanya kerjasama tidak ada yang dirugikan melainkan saling menguntungkan.

Upaya pengaturan lebih baik lagi agar penempatan *stack* peti kemas dapat efektif sesuai blok-blok yang sudah ditetapkan, jadi penumpukan dan hamparan *empty* untuk *stuffing dalam* tidak perlu terjadi di tempat yang terlarang misalnya hamparan *empty* untuk *stuffing* di blok *empty full* yang siap dimuat ke kapal, mengakibatkan pembongkaran muat peti kemas terhambat dan pihak operasional depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya khususnya foreman dan kerani *stuffing* harus bisa menekan kepada pihak EMKL dalam penyelesaian *stuffing dalam*.

Upaya pendekatan dengan buruh harus lebih ditingkatkan guna terjalin kerjasama yang lebih baik sehingga produktifitas buruh dapat ditingkatkan dan upaya kesejahteraan para pegawai atau operasional depo peti kemas sangat diperhatikan.

Supaya jalannya pembongkaran peti kemas lancar untuk dimuat ke kapal

pihak keamanan (*security*) selalu memonitor armada yang masuk dalam lapangan penumpukan.

Upaya penerapan standar inspeksi yang tepat sesuai Inspeksi *Container*. Uji Kompetensi bagi para inspektur container. Pembangunan infrastruktur inspeksi container, *Gamma Ray Container Scanner*, yaitu VACAS (*Vehicle and Cargo Inspection System*) Portal:

- a. *Inspeksi container* secara menyeluruh.
- b. Dapat mengetahui *cargo* tanpa harus membuka container.
- c. Penyalahgunaan container dapat diketahui sejak dini.
- d. Mengetahui kerusakan-kerusakan container yang tidak terlihat mata dan hasil inspeksi dapat divisualisasikan.

Upaya komunikatif terhadap *shipper* untuk memberikan informasi dan arahan yang tepat dan jelas.

DAFTAR PUSTAKA

1. Abbas Salim, H.A. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Ghalia Indonesia.
2. Abdurrahmat Fathoni. 2005. *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: Rineke Cipta.
3. Amir M.S. 1997. *Letter Of Credit Dalam Bisnis Ekspor Impor*. Jakarta: Ikrar Mandiriabadi.
4. Arief Furchan. 2004. *Pengantar Penelitian Dalam Pendidikan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
5. Margono, S. 1997. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: PT. Rineke Cipta.
6. Subandi. 1992. *Manajemen Peti kemas*. Jakarta: Arcan.
7. Suyono, R. P. 2003 *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM.
8. Sugiyono. 1999. *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: CV. ALFABETA.
9. Sukmadinata, Syaodah Nana. 2006. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosdakarya.

10. Sutrisno Hadi. 1984. *Bimbingan Menulis Skripsi, Thesis, Psikologi*. Yogyakarta: GAMA.
11. Gurning Raja Oloan Saut. 2007. *Manajemen Bisnis Pelabuhan*. Surabaya: PT Andhika Prasetya Ekawahana.