

**ANALISIS PENGHAMBAT *STUFFING IN* TERHADAP
KELANCARAN PEMUATAN BARANG DI DEPO
PETIKEMAS TANJUNG BATU PT MITRA DHARMA
LAKSANA SURABAYA**

SKRIPSI

DISUSUN DAN DIAJUKAN SEBAGAI SALAH SATU SYARAT
UNTUK MEMPEROLEH GELAR
SARJANA ADMINISTRASI BISNIS PRODI ILMU ADMINISTRASI BISNIS
STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI SURABAYA



DISUSUN OLEH:
Nama : Michael Simanjuntak
NIM : 21131039
Program Studi : Ilmu Administrasi Bisnis
Pembimbing : Mudayat, S.Pd., MM

**STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI
SURABAYA
2023**

LEMBAR PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama : Michael Simanjuntak
NIM : 21131039
Program Studi : Ilmu Administrasi Bisnis
Judul Skripsi : Analisis Penghambat *Stuffing In* Terhadap Kelancaran
Pemuatan Barang Di Depo Petikemas Tanjung Batu
PT Mitra Dharma Laksana Surabaya

Dengan ini menyatakan bahwa hasil penulisan skripsi yang telah saya tulis ini merupakan hasil karya sendiri dengan merujuk pada sumber-sumber terpercaya. Apabila ternyata di kemudian hari penulisan skripsi ini merupakan hasil plagiat atau penjiplakan terhadap karya orang lain, maka saya bersedia mempertanggungjawabkan sekaligus bersedia menerima sanksi berdasarkan aturan tata tertib di STIA dan Manajemen Kepelabuhan Barunawati Surabaya.

Demikian, pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar dan tidak dipaksakan.

Penulis,



Michael Simanjuntak
NIM: 21131040

LEMBAR PENGESAHAN

SKRIPSI

**ANALISIS PENGHAMBAT *STUFFING IN* TERHADAP KELANCARAN
PEMUATAN BARANG DI DEPO PETIKEMAS TANJUNG BATU
PT MITRA DHARMA LAKSANA SURABAYA**

DISUSUN OLEH:

**NAMA : MICHAEL SIMANJUNTAK
NIM : 21131039**

Telah dipresentasikan didepan dewan penguji dan dinyatakan LULUS pada,
Hari/Tanggal:

DEWAN PENGUJI


**KETUA : Dr. Ir. SUMARZEN
MARZUKI, M.MT
NIDK : 8891880018**

**SEKRETARIS : DIAN ARISANTI, S.Kom.,MM
NIDN : 0709058202**



(.....)

Mengetahui,
**STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI SURABAYA
KETUA**



Dr. Ir. SUMARZEN MARZUKI, M.MT
NIDK: 8891880018

LEMBAR PERSETUJUAN

SKRIPSI

**ANALISIS PENGHAMBAT *STUFFING IN* TERHADAP KELANCARAN
PEMUATAN BARANG DI DEPO PETIKEMAS TANJUNG BATU
PT MITRA DHARMA LAKSANA SURABAYA**

DIAJUKAN OLEH:

**NAMA : MICHAEL SIMANJUNTAK
NIM : 21131039**

TELAH DISETUJUI DAN DITERIMA DENGAN BAIK OLEH:

Menyetujui,
PEMBIMBING

**PEMBIMBING : MUDAYAT, S.Pd., MM.
NIDN : 0722017004**



Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI



**SOEDARMANTO, S.E., MM
NIDN: 0322036902**

**STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI SURABAYA
KETUA**



**Dr. Ir. SUMARZEN MARZUKI, M.MT
NIDN: 8891880018**

ABSTRAK

MICHAEL SIMANJUNTAK, 21131039

ANALISIS PENGHAMBAT *STUFFING IN* TERHADAP KELANCARAN PEMUATAN BARANG DI DEPO PETIKEMAS TANJUNG BATU PT MITRA DHARMA LAKSANA SURABAYA

Skripsi : Program Studi Ilmu Administrasi Bisnis, 2023

Kata Kunci : Penghambat *stuffing in*, kelancaran pemuatan barang

Penelitian ini dilakukan untuk membahas mengenai tentang faktor penghambat *stuffing in* dan kelancaran pemuatan barang di depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya. Penelitian ini dilaksanakan di depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya pada bulan Februari 2020. Penelitian menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif, dengan metode observasi, wawancara, dokumentasi, dan keabsahan data menggunakan triangulasi teknik. Dari hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penghambat *stuffing in* dikarenakan keterlambatan datang *customer*/pengurus EMKL ke depo, kondisi blok depo yang padat, alat berat *fork lift trouble*, stok *container shortage*, ketidaksiapan buruh TKBM dalam bekerja, dan faktor alam disebabkan cuaca sedang hujan. Sehingga mengalami penundaan pemuatan barang yang mempengaruhi kelancaran pemuatan barang, hal ini dapat merugikan perusahaan maupun pihak lainnya.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan berkat rahmat, dan karunia-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Analisis Penghambat *Stuffing In* Terhadap Kelancaran Pemuatan Barang di Depo Petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya”. Penulisan skripsi ini disusun sebagai tugas akhir kuliah yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi Bisnis di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kelabuhan (STIAMAK) Barunawati Surabaya.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapat saran, dorongan, bimbingan serta keterangan-keterangan dari berbagai pihak yang tidak dapat diukur secara materi. Oleh karena itu dengan segala hormat dan kerendahan hati perkenalkanlah penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Dr. Ir. Sumarzen Marzuki, M.MT, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kelabuhan (STIAMAK) Barunawati Surabaya dan sebagai Dosen Penguji 1 yang berarti dalam membantu menyelesaikan skripsi ini.
2. Soedarmanto, S.E, MM, selaku Ketua Program Studi Kelabuhan dan Dosen Wali Mahasiswa Transfer S1 Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kelabuhan (STIAMAK) Barunawati Surabaya.
3. Dian Arisanti, S.Kom., MM, selaku Dosen Penguji 2 Program Studi Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kelabuhan (STIAMAK) Barunawati Surabaya.
4. Mudayat, S.Pd., MM, selaku Dosen Pembimbing yang telah memberikan kesempatan waktu dan ilmu bagi penulis dalam penelitian ini.
5. Seluruh Dosen Stiamak Barunawati yang telah memberikan ilmu dan pengalaman kepada penulis.
6. PT Mitra Dharma Laksana Surabaya beserta Tim Operasional Depo Petikemas Tanjung Batu, yang sudah memberikan kesempatan untuk bergabung dan memberikan ilmu serta pengalaman kepada penulis
7. Kepada orang tua saya (Ibu) dan adik-adik saya, yang selalu memberikan doa dan restu sehingga skripsi ini dapat selesai dengan tepat waktu.
8. Teman dekat dan terkasih penulis, Afriyanti Debora Tambunan S.H, yang selalu mendukung, memberikan semangat, dan menemani keseharian penulis tak terkecuali dalam penyusunan skripsi ini.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberi balasan kebaikan serta berkat bagi kita semua dan semoga penulisan skripsi ini dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam dunia logistik dan perusahaan.

Surabaya, 26 Agustus 2023

Penulis,

Michael Simanjuntak
NIM: 21131039

DAFTAR ISI

| | |
|---|------|
| LEMBAR PERNYATAAN | ii |
| LEMBAR PENGESAHAN | iii |
| LEMBAR PERSETUJUAN | iv |
| ABSTRAK | v |
| KATA PENGANTAR | vi |
| DAFTAR ISI | viii |
| DAFTAR TABEL | x |
| DAFTAR GAMBAR | xi |
| DAFTAR LAMPIRAN | xii |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 Latar Belakang | 1 |
| 1.2 Rumusan Masalah | 4 |
| 1.3 Batasan Masalah | 4 |
| 1.4 Tujuan Penelitian | 4 |
| 1.5 Manfaat Penelitian | 4 |
| 1.6 Sistematika Penulisan | 5 |
| BAB II LANDASAN TEORI | 7 |
| 2.1 Pengertian Analisis | 7 |
| 2.2 Pengertian Penghambat | 8 |
| 2.3 Pengertian <i>Stuffing</i> | 8 |
| 2.3.1 <i>Stuffing In</i> atau Dalam | 8 |
| 2.3.2 <i>Stuffing Out</i> atau Luar | 11 |
| 2.3.3 Proses <i>Stuffing</i> | 11 |
| 2.4 Pengertian Kelancaran Pemuatan | 13 |
| 2.5 Pengertian Barang | 13 |
| 2.6 Pengertian Depo | 14 |
| 2.6.1 Kegiatan di Depo | 14 |
| 2.7 Pengertian Petikemas | 18 |
| 2.7.1 Ukuran Petikemas | 18 |
| 2.7.2 Jenis-Jenis Petikemas | 20 |
| 2.7.3 Keuntungan dan Kerugian Memakai Petikemas | 22 |
| 2.7.4 Status Kategori Petikemas | 23 |
| 2.8 Penelitian Terdahulu | 24 |
| 2.9 Kerangka Berpikir | 28 |
| BAB III METODE PENELITIAN | 29 |
| 3.1 Metodologi Penelitian | 29 |
| 3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian | 29 |
| 3.3 Definisi Operasional Variabel | 30 |
| 3.4 Populasi dan Sampel..... | 31 |

| | |
|---|-------------|
| 3.4.1 Populasi | 31 |
| 3.4.2 Sampel | 32 |
| 3.5 Sumber Data | 32 |
| 3.6 Teknik Pengumpulan Data | 33 |
| 3.7 Analisis Data | 34 |
| 3.8 Keabsahan Data | 35 |
| BAB IV ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN | 37 |
| 4.1 Deskripsi Objek Penelitian..... | 37 |
| 4.1.1 Sejarah Berdirinya PT Mitra Dharma Laksana Surabaya | 37 |
| 4.1.2 Visi dan Misi PT Meratus Line Group | 39 |
| 4.1.3 Struktur Organisasi PT Mitra Dharma Laksana | 40 |
| 4.1.4 Tugas dan Wewenang dan Tanggung Jawab PT Mitra Dharma Laksana | 41 |
| 4.2 Analisa dan Pembasan | 44 |
| 4.2.1 Analisis penghambat <i>stuffing in</i> di depo wilayah petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya | 44 |
| 4.2.1.1 Keterlambatan Datang <i>customer</i> /pengurus EMKL | 44 |
| 4.2.1.2 Kondisi Blok Depo Yang Padat | 45 |
| 4.2.1.3 Alat Berat <i>Fork Lift Trouble</i> | 46 |
| 4.2.1.4 Stok <i>Container Shortage</i> | 47 |
| 4.2.1.5 Ketidaksiapan Buruh TKBM | 48 |
| 4.2.1.6 Faktor Alam | 49 |
| 4.2.2 Analisis Kelancaran Pemuatan Barang Di Wilayah Depo Petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya | 50 |
| BAB V PENUTUP | 52 |
| 5.1 Kesimpulan | 52 |
| 5.2 Saran | 53 |
| DAFTAR PUSTAKA | xiii |
| LAMPIRAN-LAMPIRAN | |

DAFTAR TABEL

| | |
|--------------------------------------|----|
| Tabel 2.1 Ukuran Petikemas ISO | 19 |
| Tabel 2.2 Penelitian Terdahulu | 25 |
| Tabel 3.1 Sampel | 32 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|--|----|
| Gambar 2.1 <i>Stuffing in/dalam</i> , dilakukan oleh <i>customer</i> /pengurus EMKL | 9 |
| Gambar 2.2 <i>Stuffing in</i> atau dalam, menggunakan alat berat <i>fork lift</i> | 9 |
| Gambar 2.3 <i>Stuffing in</i> atau dalam, memakai jasa angkut buruh TKBM | 10 |
| Gambar 2.4 <i>Customer</i> atau pengurus EMKL, menyegel <i>container</i> selanjutnya menyerahkan LPC kepada kerani <i>stuffing in/dalam</i> | 10 |
| Gambar 2.5 <i>Stuffing out</i> atau luar, dilakukan di pabrik atau luar depo | 11 |
| Gambar 2.6 <i>Reach Stacker</i> | 16 |
| Gambar 2.7 <i>Top Loader</i> | 17 |
| Gambar 2.8 <i>Fork Lift</i> | 17 |
| Gambar 2.9 Status <i>FCL</i> | 23 |
| Gambar 2.10 Status <i>LCL</i> | 24 |
| Gambar 2.11 Kerangka Berpikir | 28 |
| Gambar 3.1 Analisis data menurut Miles dan Huberman | 34 |
| Gambar 4.1 Logo PT Mitra Dharma Laksana | 37 |
| Gambar 4.2 Bagan Struktur Organisasi <i>Depot Container</i> | 40 |
| Gambar 4.3 Truk menunggu <i>customer</i> atau pengurus EMKL, yang terlambat datang ke depo petikemas | 45 |
| Gambar 4.4 Blok <i>stuffing in</i> yang padat | 46 |
| Gambar 4.5 Alat berat <i>fork lift trouble</i> pada saat pemuatan barang | 47 |
| Gambar 4.6 Stok <i>container shortage</i> di depo petikemas | 48 |
| Gambar 4.7 Buruh TKBM yang hendak mangkir pada saat jam kerja | 49 |
| Gambar 4.8 Faktor alam, cuaca hujan | 50 |

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Formulir Permohonan Penulisan Skripsi
- Lampiran 2 Formulir Bimbing Skripsi
- Lampiran 3 Surat Keterangan Kerja Lapangan
- Lampiran 4 Formulir Wawancara
- Lampiran 5 Prosedur *Stuffing*
- Lampiran 6 Foto Pada Saat di Depo Petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bongkar muat merupakan kegiatan yang dilakukan dalam proses *forwarding* (pengiriman barang), barang-barang yang diangkut dengan menggunakan kapal laut umumnya melalui beberapa proses kegiatan yaitu mulai dari penyimpanan barang-barang atau muatan yang masuk ke daerah pelabuhan yang disimpan di gudang maupun di lapangan penumpukan, kemudian di angkut di dermaga dan selanjutnya di muat ke atas kapal R.P. Suyono (2005). Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2001 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan angkutan laut pada Psal 1 Ayat 22, kegiatan bongkar muat adalah barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang atau lapangan penumpukan dibawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

Pendapat Handajani Mudjiastuti (2004) mengenai bongkar muat petikemas umumnya dapat dibedakan menjadi 2 macam yaitu *lift on, lift off* dan *roll on, roll off*. Penggunaan petikemas dalam kegiatan bongkar muat memiliki banyak kegunaan, dipandang dari segi fungsi dan pemakaiannya mempunyai pengaruh yang besar terhadap perdagangan internasional (kegiatan ekspor impor) maupun dalam negeri (pengiriman barang domestik) serta dijangkau dari segi aspek lain. Seperti arus bongkar muat barang di pelabuhan menjadi lebih cepat dan dapat disesuaikan dengan standart manajemen operasional yang sesuai dengan prosedur, sehingga estimasi waktu keberangkatan kapal dari pelabuhan asal sampai dengan tibanya di pelabuhan tujuan dapat diperhitungkan atau diperkirakan. Kegunaan pemakaian petikemas seperti terlindungnya barang dari cuaca buruk, suhu, kelembaban, dan air gelombang laut yang terkontaminasi dapat merusak barang, terhindar dari kecelakaan akibat jatuh atau bersenggolan pada saat bongkar muat

dari atau ke kapal, mempermudah pada saat proses pengangkutan, serta meminimalisir kehilangan barang.

Perkembangan petikemas dimulai pada tahun 1970an di Indonesia, ditandai dengan hadirnya kapal dan pelabuhan petikemas pertama yang penerapannya masih konvensional. Agar petikemas dalam pergerakannya dapat berjalan dengan lancar, maka dibutuhkan faktor-faktor yang menunjang salah satu diantaranya ialah dirancang atau dibuatkannya wilayah tersendiri berupa lapangan penumpukan petikemas atau bisa disebut dengan depo petikemas (*container depot*). Lapangan penumpukan petikemas atau depo petikemas merupakan wilayah atau tempat yang dibangun disekitar pelabuhan yang bertujuan untuk menimbun *container* dengan melakukan berbagai proses seperti pengeluaran dan penerimaan kosong atau berisi, perbaikan serta perawatan *container* yang rusak, Koleangan (2008). Dalam mendirikan depo petikemas, harus memenuhi syarat dari pemerintahan beserta asosiasi depo petikemas yang sesuai standart yang berlaku dan telah ditentukan.

PT Mitra Dharma Laksana merupakan anak perusahaan PT Meratus Line Group, PT Mitra Dharma Laksana memiliki 4 cabang depo di sekitar wilayah pelabuhan Tanjung Perak di antaranya cabang Tanjung Batu, cabang Tanjung Tembaga, cabang Prapat Kurung dan cabang Tambak Langon. Perusahaan ini bergerak dalam bidang transportasi kargo dengan jenis bisnis utamanya yakni jasa pelayanan pengiriman barang melalui *container*.

Untuk kegiatan yang berlangsung di dalam depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya terdiri dari kegiatan *stuffing in* atau di dalam depo, *stuffing out* atau diluar depo (pabrik), *stripping in* atau di dalam depo, *stripping out* di luar depo (pabrik), *washing* (pencucian dan pembersihan) *container* dan repair (perbaikan) *container*, penjualan *container* serta mengoperasikan dengan menggunakan alat berat 4 unit *reach stacker*, 1 unit *top loader*, 4 unit *fork lift* dan memiliki jasa angkut buruh tenaga kerja bongkar muat (TKBM). Untuk petugas operasional terdiri dari kepala depo, *supervisor*, *foreman* lapangan, *foreman stuffing stripping*, admin *gate in* dan *gate out*, kerani *stuffing* dan *stripping*, kerani bongkar muat, *checker*, operator alat berat, karyawan *repair*, *security*, dan petugas

kebersihan, semua bertanggung jawab sesuai dengan divisi tugas dan bidang masing-masing.

Kegiatan *stuffing* atau *stripping* dapat dilakukan sendiri oleh pihak pengurus ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) atau *customer* tanpa memerlukan jasa angkut buruh tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan alat berat *fork lift* atau bisa dilakukan oleh jasa angkut buruh tenaga kerja bongkar muat (TKBM) bahkan hanya menggunakan alat berat *fork lift* sesuai dengan kebutuhan jenis dan berat barang yang akan di *stuffing* atau *stripping*. Untuk kegiatan *stuffing* dan *stripping* kerani berperan penting dalam proses menginput data dokumen serta memonitoring pada saat kegiatan berlangsung, apabila *customer* atau pengurus ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) membutuhkan alat berat dan jasa angkut buruh tenaga kerja bongkar muat (TKBM).

Pada saat melakukan *stuffing in* muncul masalah penghambat yang dapat merugikan perusahaan maupun pihak lainnya, permasalahan ini berkesinambungan dengan ketidak lancarnya proses pemuatan barang yang membutuhkan waktu lebih, serta mempengaruhi kegiatan yang lainnya seperti pergerakan alat berat *reach stacker (RS)* yang kesulitan berjalan atau lewat pada saat menghampar *container* dikarenakan lalu lintas depo terhalang truk atau mobil box yang parkir sembarangan di area blok *stuffing in*, yang disebabkan oleh *customer* atau pengurus ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) terlambat datang ke depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya, penundaan pemuatan barang yang rentang atau mudah rusak karena faktor alam yang disebabkan cuaca hujan, dan alat berat *fork lift* yang *trouble*. Seiring dengan meningkatnya kegiatan pergerakan petikemas di depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya, maka pihak depo harus mempunyai cara pengelolaan pengendalian yang baik dalam menangani pemasukan barang pada saat *stuffing in* agar memperoleh hasil yang menguntungkan untuk semua pihak yang berkepentingan di depo.

Dalam penelitian skripsi ini, peneliti dapat mengetahui penghambat *stuffing in* dan kelancaran pemuatan barang yang dilakukan di wilayah depo petikemas, Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya. Sehingga peneliti tertarik mengambil judul “**Analisis Penghambat *Stuffing In* Terhadap Kelancaran**

Pemuatan Barang di Depo Petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya”.

1.2 Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang masalah tersebut dapat diturunkan rumusan masalah yang akan dicari jawabannya melalui penelitian ini, yaitu:

1. Apakah yang menjadi penghambat *stuffing in* di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?
2. Bagaimana kelancaran pemuatan barang di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?

1.3 Batasan Masalah

Untuk membatasi permasalahan yang akan dibahas maka ada beberapa kajian agar tidak terjadi kesalah pahaman dan meluasnya masalah yang akan di teliti, maka penulis akan memfokuskan pada masalah yang berkaitan dengan hambatan-hambatan pada *stuffing in* dan kelancaran pemuatan barang ke *container* di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya.

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang telah diuraikan di atas, adapun tujuan diadakan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penghambat dalam *stuffing in* di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya.
2. Untuk mengetahui kelancaran pemuatan barang di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya.

1.5 Manfaat Penelitian

Pada penelitian dan penulisan ini, diharapkan memiliki manfaat berbagai pihak antara lain sebagai berikut:

1. Bagi Perusahaan

Untuk evaluasi kinerja kedepan perusahaan dan sebagai sarana untuk menjalin kerja sama dengan lembaga pendidikan serta di harapkan agar skripsi ini dapat menjadi pertimbangan untuk meningkatkan sistem pelayanan di perusahaan.

2. Bagi STIAMAK Barunawati

Penelitian ini diharapkan mengembangkan pengetahuan dan wawasan bagi mahasiswa dalam berpikir, menambah literatur perpustakaan sehingga bermanfaat bagi semua pihak, sekaligus dapat menerapkan teori dalam bidang manajemen pengembangan sumber daya manusia (SDM).

3. Bagi Peneliti

Sebagai wadah dalam mengembangkan wawasan pengetahuan yang telah didapatkan selama berada dibangku perkuliahan serta dapat mengasah dan meningkatkan profesionalisme, sifat bertanggung jawab, rasa percaya diri, disiplin, dan sikap lain yang diperlukan dalam dunia kerja untuk menjadi tenaga kerja yang siap pakai setelah lulus dari Program Studi Ilmu Administrasi Bisnis STIAMAK Barunawati Surabaya.

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pengertian dan pemahaman penelitian ini, maka penulis menyusun dalam suatu sistematika penulisan sebagai berikut:

1. BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi mengenai latar belakang masalah yang menjadi acuan penelitian dan landasan penelitian. Adanya rumusan masalah yang menjadi fokus orientasi penelitian. Selain itu terdapat batasan masalah agar penelitian yang dilakukan tidak menyimpang dari rumusan masalah. Serta terdapat tujuan dan manfaat yang ingin dicapai dalam penelitian ini. Dan sistematika penulisan yang berisi uraian singkat proses penulisan skripsi ini lebih terarah.

2. BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini menjelaskan tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang dibuat, antara lain tinjauan pustaka yang memuat keterangan dari buku atau referensi yang mendukung tentang penelitian yang dibuat. Bab ini juga memuat

kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses berjalannya penelitian.

3. BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisi mengenai langkah-langkah yang dilakukan oleh penulis dalam melakukan penelitian dan penulisan laporan penelitian. Agar hasil yang dicapai tepat, maka diperlukan langkah-langkah penelitian yang terstruktur dan terarah, sehingga hasil yang diperoleh tidak menyimpang dari tujuan awal penelitian.

4. BAB IV ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan mengenai hasil penelitian dan pembahasan atas penelitian pada PT Mitra Dharma Laksana. Bab ini membahas gambaran umum perusahaan, analisa masalah dan pembahasan masalah. Dengan pembahasan ini, maka permasalahan akan terpecahkan dan dapat diambil kesimpulan.

5. BAB V PENUTUP

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Dalam bab ini penulis juga akan memberikan saran yang mungkin dapat bermanfaat dan berguna bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Pengertian Analisis

Pengertian analisis menurut Wiradi, Hadiyanto dan Makinuddin (2006) adalah sebuah aktifitas yang mencakup banyak kegiatan seperti menganalisa, membedakan, menyusun sesuatu hingga mengklasifikasikan dan mengelompokkannya menurut beberapa kriteria kemudian menghubungkannya dan menafsirkan maknanya. Analisis berasal dari kata Yunani kuno yaitu analisis yang berarti melepaskan. Analisis mempunyai 2 bentuk suku kata, yaitu *ana* yang makna kembali, dan *luain* yang bermakna melepas, jika digabungkan memiliki arti melepas kembali atau kata lain menguraikan. Kata analisis ini diserap ke dalam bahasa Inggris menjadi *analysis*, yang kemudian juga diserap ke dalam bahasa Indonesia menjadi analisis. Kata analisis sering digunakan untuk merujuk pada berbagai bidang termasuk bahasa, ekonomi, ilmu sosial, ilmu alam (sains), dan lain-lain. Dalam ilmu sosial, analisis diartikan sebagai proses menjelaskan suatu masalah dan berbagai hal yang ada di dalamnya.

Komaruddin (2001:53) “Analisis adalah kegiatan berfikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan terpadu”.

Peter Salim dan Yenni Salim (2002) mendefinisikan kata analisis sebagai berikut:

1. Analisis ialah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (perbuatan, karangan dan tindakan) untuk mendapatkan fakta yang akurat (asal usul, sebab, penyebab, sebenarnya, dan mulanya).
2. Analisis ialah penguraian pokok permasalahan atas bagian-bagian, penelaahan bagian-bagian tersebut dan keterkaitan antar bagian untuk mendapatkan pengertian yang tepat dengan pemahaman secara keseluruhan.

3. Analisis ialah penjabaran (pembentangan) sesuatu hal, dan sebagainya setelah ditelaah secara seksama.
4. Analisis ialah proses pemecahan masalah yang dimulai dengan hipotesis (dakwaan dan dugaan) sampai terbukti kebenarannya melalui beberapa kepastian (pengamatan, percobaan, dan sebagainya).
5. Analisis ialah proses pemecahan masalah (melalui akal) ke dalam bagian-bagiannya berdasarkan metode yang konsisten untuk mencapai pengertian tentang prinsip-prinsip dasarnya.

2.2 Pengertian Penghambat

Menurut Herry Gianto (2015:37) Penghambat adalah “Semua hal keadaan yang sifatnya menghambat (menjadikan lambat) atau bahkan merintang, menghalangi dan menahan terjadinya sesuatu hingga dapat merugikan aktivitas kegiatan lainnya”.

2.3 Pengertian *Stuffing*

Amir M. S. (1997:8) “*Stuffing* adalah penyusunan petikemas di dalam kapal maupun terminal petikemas atau pemadatan pemuatan di dalam petikemas”. Sedangkan menurut Subandi (1996:22). Dalam bukunya yang berjudul Manajemen Petikemas “*Stuffing* adalah pengepakan barang yang dilakukan ke dalam *container*”.

Stuffing merupakan suatu proses kegiatan yang dilaksanakan guna bertujuan memasukan suatu barang ke dalam *container* atau memindahkan barang dari luar ke dalam *container*. Kegiatan *stuffing* petikemas memiliki 2 macam kategori yaitu: *stuffing in*/dalam dan *stuffing out*/luar.

2.3.1 *Stuffing In* atau Dalam

Stuffing in atau dalam adalah *customer* atau pengurus EMKL memasukan atau pemuatan barang dari sisi luar ke sisi dalam *container* yang dilaksanakan di wilayah depo petikemas. *Customer* atau pengurus EMKL melaporkan kepada kerani *stuffing*, pada saat proses *stuffing* sesuai kapasitas barang yang memerlukan buruh TKBM dan atau alat berat *fork lift*, serta

mengisi LPC (laporan penyerahan *container*) bahwa *container* tersebut sudah *full* dan keadaan sudah disegel selanjutnya siap muat dan menunggu jadwal kapal *open* atau *closing* untuk dilakukan repo ke terminal pelabuhan (*Container Yard*) oleh pihak depo petikemas.



Gambar 2.1 *Stuffing in/dalam*, dilakukan oleh *customer*/pengurus EMKL
Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana



Gambar 2.2 *Stuffing in* atau *dalam*, menggunakan alat berat *fork lift*
Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana



Gambar 2.3 *Stuffing in* atau dalam, memakai jasa angkut buruh TKBM
Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana



Gambar 2.4 *Customer* atau pengurus EMKL, menyegel *container* selanjutnya menyerahkan LPC kepada kerani *stuffing in/dalam*
Sumber: Dokumentasi EMKL PT Putera Adhi Guna

2.3.2 *Stuffing Out* atau Luar

Stuffing out atau luar adalah kegiatan memasukan atau pemuatan barang ke dalam *container* yang dilakukan *customer* atau pengurus EMKL diluar depo petikemas ataupun di pabrik, dengan cara mengeluarkan *container empty* atau kosong dinaikan ke atas truk (*lift on*), selanjutnya dibawa ke pabrik untuk diisi barang sampai penuh (*full*) dengan keadaan *container* sudah disegel serta menyertakan surat jalan pemuatan barang yang sesuai tujuan dan nama pengirim, selanjutnya *container* kembali ke depo atau terminal guna untuk di inspeksi oleh *checker* sebelum di muat ke kapal.



Gambar 2.5 *Stuffing out* atau luar, dilakukan di pabrik atau luar depo
Sumber: Dokumentasi EMKL PT Trans Ocean Services Indonesia

2.3.3 Proses *Stuffing*

a. *Stuffing in* atau dalam

1. Mendatangi kantor pusat untuk melakukan dan menyelesaikan administasi, menerima *Number Booking* atau *Receiving Order (RO)*, dan mengambil *seal* atau segel *container* meratus.
2. Mengganti *Number Booking* atau *Receiving Order (RO)* menjadi *Delivery Work Instruction (DWI)* di *Gate In* di depo.
3. Menemui kerani *stuffing* di blok yang sudah diarahkan.

4. Memilih dan mengecek *container* sesuai yang dibutuhkan.
5. Truk atau mobil box datang ke depo dan selanjutnya proses pemasukan barang ke dalam *container*, pemasukan barang dapat dilakukan oleh *customer*, atau buruh tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan alat berat *fork lift* yang sesuai kebutuhan jenis dan berat barang.
6. Apabila sudah selesai atau *full* selanjutnya penutupan pintu *container* dengan rapat lalu diberi segel meratus untuk penyegelan sah.
7. Setelah selesai pemuatan barang, kerani *stuffing* memberikan Laporan Penyerahan *Container* (LPC) dan di isi oleh *customer* atau pengurus EMKL (mengisi data nama asal pengirim, jenis, berat barang, tujuan, dan nomor *seal* meratus).
8. Melaporkan LPC kepada kerani *stuffing*, selanjutnya kerani melakukan penginputan data LPC di sistem aplikasi Meratus.
9. *Container* siap di hampar ke terminal pelabuhan (*Container Yard*) dan menunggu dimuat ke kapal sesuai jadwal kapal *open* atau *closing*.
 - b. *Stuffing out* atau luar
 1. Mendatangi kantor pusat untuk melakukan dan menyelesaikan administrasi, mengambil No *Booking* atau *Receiving Order* (RO), dan meminta *seal* atau segel *container* meratus.
 2. Mengganti *Number Booking* atau *Receiving Order* (RO) menjadi *Delivery Work Instruction* (DWI) di *Gate In* di depo.
 3. Menghadap dan menyerahkan *Delivery Work Instruction* (DWI) kepada kerani alat di blok bongkaran yang sudah diarahkan.
 4. Menyiapkan armada truk.
 5. Mengecek dan memilih *container* sesuai spesifikasi yang dibutuhkan.
 6. Kerani alat mengembalikan *Delivery Work Instruction* (DWI) ke *customer*, dan menaikan *container* ke atas truk (*lift on*).
 7. Menukarkan *Delivery Work Instruction* (DWI) dengan *Equipment Interchange Receipt* (EIR) *stuffing out* di *Gate out*.
 8. Menuju dan memasukkan barang di pabrik.

9. Apabila *container* sudah penuh/*full* dilakukan penutupan pintu *container* dengan rapat lalu diberi segel meratus.
10. Kembali ke depo menuju *Gate in* atau terminal petikemas serta melampirkan surat jalan yang bertuliskan asal pengirim, tujuan dan nomor *seal* meratus.
11. Inspeksi atau pengecekan kondisi *container* oleh *checker*.
12. Pencetakan DWI dan menurunkan *container (lift off)* di blok *stuffing*.
13. *Container* yang siap muat ke kapal selanjutnya di hampar ke *Container Yard (CY)* sesuai jadwal kapal *open* atau *closing*.

2.4 Pengertian Kelancaran Pemuatan

Prasetyo (2011:63) mengemukakan kelancaran ialah sebuah proses kegiatan yang berjalan atau bergerak melaju dengan cepat atau bergerak maju dengan cepat.

Menurut Mulyanto (1997:133) muatan merupakan barang kiriman yang hendak dikirim secara domestik atau ke suatu Negara dengan menggunakan jalur angkutan via udara, darat, ataupun laut dengan dikelompokkan atau dibedakan berdasarkan beberapa kategori sesuai dengan pengepakan, jenis kemasan, dan sifat muatan tersebut.

2.5 Pengertian Barang

Pengertian barang menurut Fandy Tjiptono (1999:98) adalah “produk yang berwujud fisik sehingga dapat bisa dilihat, disentuh, dirasa, dipegang, disimpan, dan perlakuan fisik lainnya”. Ditinjau dari daya tahannya, terdapat 2 jenis macam barang yaitu:

1. Barang tahan lama. Merupakan barang yang pemakaian, atau umur ekonomisnya dalam pemakaian normal minimal 5 tahun. Contoh: elektronik, kendaraan bermotor, peralatan lainnya.
2. Barang tidak tahan lama. Merupakan barang yang biasanya dikonsumsi dalam satu kali pemakaian, atau umur ekonomisnya dalam pemakaian normal kurang dari 3 tahun. Contoh: rokok, minuman, makanan sabun.

2.6 Pengertian Depo

Pendapat Suyono R. P. (2003:292), mengenai depo petikemas ialah suatu tempat konsolidasi muatan yang akan diekspor ke luar negeri maupun daerah. Di dalam depo petikemas ada berbagai kegiatan diantaranya yaitu pemasukan petikemas, pengeluaran petikemas, perawatan petikemas, perbaikan petikemas, pemasukan barang dari luar petikemas ke dalam petikemas (*stuffing*), pengeluaran barang dari dalam petikemas di luar petikemas (*stripping*), dan jumlah alat yang ada di lapangan untuk kegiatan (*stacking, shifting, hampar, lift on/lift off container*), atau peralatan lain yang menunjang kegiatan.

Sedangkan menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 83 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas, depo adalah suatu kawasan diluar lingkungan kerja pelabuhan (DLK) yang mempunyai fungsi sebagai penumpukan, penyimpanan, pencucian, pemeliharaan, perbaikan petikemas, pemuatan (*stuffing*), pembongkaran (*stripping*), serta kegiatan operasional lainnya. Penumpukan *container* dapat disusun dari 2 hingga 5 tingkat (*tier*), pada pengambilan petikemas yang sudah disusun dan tingkatan (*tier*) paling bawah maka tingkatan (*tier*) di atasnya harus direlokasi terlebih dahulu. Depo harus memiliki lorong yang lebar, vertikal atau horizontal mempunyai berbagai peralatan berat untuk memindahkan *container*. Secara umum depo petikemas adalah suatu tempat atau lokasi yang dipakai sebagai tempat penimbunan petikemas pada lokasi yang sudah ditetapkan.

2.6.1 Kegiatan di Depo

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 83 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas, kegiatan usaha di depo petikemas meliputi:

1. Penyimpanan dan/atau penumpukan petikemas
2. Pembersihan atau pencucian, perawatan, perbaikan petikemas
3. Pemuatan dan pembongkaran barang dalam petikemas yang dimiliki oleh lebih dari 1 (satu) pemilik barang (*Less than Container Load cargo*) dan
4. Kegiatan yang antara lain terdiri atas:
 - a. Pemandahan

- b. Pengaturan atau angsur
- c. Penataan
- d. *Lift on* dan *lift off (lolo)*
- e. Pelaksanaan survei
- f. Pengemasan
- g. Pelabelan
- h. Pengikatan atau pelepasan
- i. Pemeriksaan fisik barang
- j. Penerimaan *container full/empty*
- k. Perbaikan *container* dan alat berat
- l. Pencucian *container*
- m. Penyampaian dan
- n. Tempat penimbunan yang peruntukannya untuk kegiatan depo petikemas dalam pengawasan kepabeanan.

Untuk mempermudah atau menunjang kegiatan *lift on lift off (lolo)* dan *stuffing/stripping*, depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya mengoperasikan alat berat, antara lain:

1. *Reach Stacker*

Reach Stacker ialah alat berat yang beroperasi untuk menangani perpindahan petikemas di terminal (*container yard*) maupun di depo petikemas, *reach stacker* memiliki kemampuan bermanuver yang melampaui alat berat *fork lift*, dapat menjangkau petikemas untuk menumpuk hingga 5 tier 3 row dan membongkar dalam jarak dekat maupun jauh, juga *spreader* yang dapat berputar hingga 90 derajat sehingga dapat mengangkat petikemas dalam posisi melintang ataupun memanjang, serta pergerakan petikemas yang akan dinaikkan (*lift on*) diturunkan (*lift off*) dari/ke armada *trailer*. Selain mengangkat petikemas *reach stacker* juga mampu mengangkat barang jenis lain hingga berat 45 ton, yang tinggal disesuaikan *spreadernya* diganti dengan *hook*, misalnya dengan dikombinasikan dengan *wire rope sling*.



Gambar 2.6 Reach Stacker

Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

2. Top Loader

Top Loader ialah alat berat yang bentuknya menyerupai alat berat *forklift*, beroperasi untuk memindahkan dengan mengangkat dan menurunkan petikemas dari sisi samping bukan dari sisi depan maupun belakang. Biasanya *top loader* beroperasi untuk *stacking* atau memindahkan *container* dari blok *available empty* (kosong) ke blok *repair* (perbaikan) atau sebaliknya serta menaikkan (*lift on*) dan menurunkan (*lift off*) *container empty* dari/ke *chassis* armada truk.



Gambar 2.7 Top Loader

Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

3. Fork Lift

Fork Lift ialah alat angkut barang dari *chassis* truk menuju luar dan ke dalam *container* atau sebaliknya yang beroperasi untuk melakukan pemuatan serta pembongkaran barang pada kegiatan *stuffing* dan *stripping*, dengan beban barang/muatan (jenis atau berat) yang kapasitasnya tidak mampu diangkut oleh buruh TKBM atau tenaga manusia.



Gambar 2.8 Fork Lift

Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

2.7 Pengertian Petikemas

Berikut beberapa pengertian tentang petikemas yang dikutip penulis dari para ahli, yaitu sebagai berikut: Suyono R. P (2005:263) mengemukakan petikemas merupakan satu kemasan yang didesain secara khusus dengan ukuran tertentu, dan dapat dipakai secara berulang kali, serta dipergunakan untuk menyimpan atau sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya.

Amir M.S (1999:113) mengemukakan bahwa petikemas merupakan peti yang terbuat dari logam besi, yang dimana di dalamnya dipergunakan untuk menempatkan barang-barang atau disebut muatan umum maupun khusus.

Sedangkan pendapat Abbas Salim (1993:145) yakni petikemas (*container*) sebagai bagian alat transportasi yang memenuhi standar ISO (*International Standard Organization*) sebagai berikut:

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

Berdasarkan pendapat dari beberapa para ahli, maka penulis menyimpulkan bahwa petikemas adalah suatu tempat berupa peti yang terbuat dari biji baja, logam yang bercampur besi dan berfungsi untuk menyimpan, melindungi dan mengangkut barang muatan untuk dibawa dari tempat yang satu menuju ke tempat lainnya serta dapat dipakai berulang-ulang kali.

2.7.1 Ukuran Petikemas

Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2007:115) ukuran panjang dan tinggi petikemas berbeda-beda sedangkan lebarnya tetap sama *8 feet* (2,5 m).

Ukuran petikemas anatara lain:

1. *20 feet* (6 m x 2,4 m x 2,6 m) dengan berat kosong 2.200 kg atau 2,2 ton.

2. 40 feet (12,2 m x 2,4 m x 2,6 m) dengan berat kosong 3.800 kg atau 3,8 ton.
3. 40 feet HC (*High Cube*) (12,2 m x 2,4 m x 2,9 m) dengan berat kosong 4.200 kg atau 4,2 ton.
4. 45 feet HC (*High Cube*) (13,7 m x 2,4 x 2,9 m) dengan berat kosong 4.800 kg atau 4,8 ton.

Umumnya *container* yang dipakai di Indonesia adalah 20', 21' feet dan 40', 40' HC 42' HC feet. Untuk jenis kargo 20' dan 40' HC (*High Cube*) feet berisikan bahan pokok, *general cargo* (furniture, pupuk, bahan bangunan, elektronik, *spare part*, kendaraan) sedangkan 21', 42' HC (*High Cube*) feet adalah *container* yang di modifikasi tersendiri dan biasanya bermuatan besi, tiang, paku bumi beton.

Ukuran petikemas dan berat keseluruhannya untuk standar ISO yaitu:

Tabel 2.1 Ukuran Petikemas ISO

| | | Peti kemas 20 kaki | | Peti kemas 40 kaki | | Peti kemas 45 kaki | |
|---------------|---------|---------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|---------------------|--------------------------------------|---------------------|
| | | inch | metrik | inch | metrik | inch | metrik |
| dimensi luar | panjang | 20'0" | 6,058 m | 40' 0" | 12,192 m | 45' 0" | 13,716 m |
| | lebar | 8' 0" | 2,438 m | 8' 0" | 2,438 m | 8' 0" | 2,438 m |
| | tinggi | 8' 6" | 2,591 m | 8' 6" | 2,591 m | 9' 6" | 2,896 m |
| dimensi dalam | panjang | 18' 10 ⁵ / ₁₆ " | 5,758 m | 39' 5 ⁴⁵ / ₆₄ " | 12,032 m | 44' 4" | 13,556 m |
| | lebar | 7' 8 ¹⁹ / ₃₂ " | 2,352 m | 7' 8 ¹⁹ / ₃₂ " | 2,352 m | 7' 8 ¹⁹ / ₃₂ " | 2,352 m |
| | tinggi | 7' 9 ⁵⁷ / ₆₄ " | 2,385 m | 7' 9 ⁵⁷ / ₆₄ " | 2,385 m | 8' 9 ¹⁵ / ₁₆ " | 2,698 m |
| bukaan pintu | width | 7' 8 ¹ / ₈ " | 2,343 m | 7' 8 ¹ / ₈ " | 2,343 m | 7' 8 ¹ / ₈ " | 2,343 m |
| | tinggi | 7' 5 ³ / ₄ " | 2,280 m | 7' 5 ³ / ₄ " | 2,280 m | 8' 5 ⁴⁹ / ₆₄ " | 2,585 m |
| volume | | 1,169 ft ³ | 33,1 m ³ | 2,385 ft ³ | 67,5 m ³ | 3,040 ft ³ | 86,1 m ³ |
| berat kotor | | 52.910 pon | 24.000 kg | 67.200 pon | 30.480 kg | 67.200 pon | 30.480 kg |
| berat kosong | | 4.850 pon | 2.200 kg | 8.380 pon | 3.800 kg | 10.580 pon | 4.800 kg |
| muatan bersih | | 48.060 pon | 21.800 kg | 58.820 pon | 26.680 kg | 56.620 pon | 25.680 kg |

Dirk Koleangan (2008:17) mengemukakan pendapatnya bahwa kapasitas muat petikemas adalah sebagai berikut:

1. *Maximum Gross Weight* ialah total keseleruhan berat maksimal dari muatan dan *container* kosong.
2. *Tare (Tare Weight)* ialah berat dari *container* kosong termasuk kelengkapan bagian *container*.
3. *Pay Load* ialah jumlah isi berat muatan yang dapat dimasukkan dalam *container* tersebut, termasuk pembungkus atau *packing* kemasan luar barang.
4. *Cubic Feet Capacity* ialah kuantitas ruangan (isi) *container* dalam kubik kaki.
5. *Cubic Meter Capacity* ialah banyaknya ruangan (isi) *container* dalam meter kubik.

2.7.2 Jenis-Jenis Petikemas

Berdasarkan Suyono (2005:266) mengatakan bahwa jenis petikemas dibagi 6 kelompok, yaitu:

1. *General Cargo (GC)* ialah petikemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum atau campuran. Contoh: furniture, pupuk, bahan bangunan, elektronik, *spare part* kendaraan.

Kategori pemakaian petikemas yang termasuk dalam *general cargo* adalah:

- a. *General Purpose Container* merupakan petikemas inilah yang digunakan untuk mengangkut barang-barang atau muatan umum (*general cargo*), barang yang tidak perlu penanganan khusus dalam pengiriman.
- b. *Open Side Container* merupakan petikemas yang bagian sisi sampingnya terdapat bagian pintu yang dapat dibuka untuk memasukkan dan mengeluarkan barang, yang karena ukuran atau beratnya lebih mudah dimasukkan atau dikeluarkan melalui samping dibandingkan sisi belakang petikemas.
- c. *Open Top Container* merupakan petikemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan atau dikeluarkan lewat atas. Tipe petikemas ini diperlukan untuk mengangkut barang berat yang hanya

dapat dimasukkan lewat atas dengan menggunakan derek (*crane*).
Contoh: Ban, alat berat, besi, *spare part* (yang ukurannya melebihi dimensi petikemas).

- d. *Ventilated Container* merupakan petikemas yang memiliki ventilasi agar terjadi sirkulasi udara dalam petikemas yang diperlukan oleh muatan tertentu, khususnya muatan yang mengandung kadar air tinggi.
2. *Thermal Container Thermal Container* ialah petikemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu. Petikemas yang termasuk *thermal container* adalah:
 - a. *Insulated Container* merupakan petikemas yang dinding bagian dalamnya diberi isolasi agar udara dingin di dalam petikemas tidak merembes keluar, misal minuman dingin.
 - b. *Reefer Container* merupakan petikemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam petikemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk, seperti sayur, daging, ikan maupun buah.
 - c. *Heated Container* merupakan petikemas yang dilengkapi dengan mesin pemanas agar udara di dalam petikemas dapat diatur pada suhu panas yang diinginkan, misal makanan kering.
 3. *Tank Container* ialah tangki yang diletakkan/ditempatkan dalam kerangka petikemas yang digunakan untuk mengangkut muatan cair (*bulk liquid*) maupun gas (*bulk gas*), misal bahan kimia, minyak dan gas bumi.
 4. *Dry Bulk Container* ialah *general purpose container* yang digunakan untuk mengangkut muatan curah. Untuk memasukkan muatan melalui lubang bagian atas petikemas sedangkan mengeluarkan sedangkan mengeluarkan muatan melalui pintu bagian bawah petikemas, misal beras, jagung, biji plastik, kedelai, pupuk, semen.
 5. *Platform Container* ialah petikemas yang terdiri dari lantai dasar. Petikemas yang termasuk jenis ini adalah:

- a. *Flat Rack Container* ialah petikemas yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya, Biasanya dipakai mengangkut kendaraan seperti alat berat. *Flat Rack* dapat dibagi 2, yaitu:
 - 1. *Fixed end type*: dinding pada ujungnya tidak dapat dibuka atau dilipat.
 - 2. *Collapsible type*: dinding pada ujungnya dapat dilipat, agar menghemat ruang saat diangkat dalam keadaan kosong.
- b. *Platform Based Container* atau disebut juga *artificial tween deck* adalah petikemas yang hanya terdiri dari lantai dasar saja dan dapat dipasang di dinding jika diperlukan. Biasanya dipakai untuk muatan yang lebar atau tingginya melebihi dimensi petikemas yang sesuai standart *International Organization for Standardization (ISO)*, contoh: alat pengecoran atau mesin pabrik dan mesin genset.
- 6. *Special Container* ialah petikemas yang khusus dirancang untuk muatan tertentu, seperti petikemas untuk muatan hewan ternak (*cattle container*) atau muatan kendaraan bermotor (*rack container*).

2.7.3 Keuntungan dan Kerugian Memakai Petikemas

Menurut Dirk Koleangan (2008:22) keuntungan dan kerugian dalam memakai petikemas yaitu sebagai berikut:

- a. Kelebihan dalam memakai petikemas:
 - 1. Efektifitas bongkar atau muat yang tinggi sehingga dapat menimalisir biaya dan waktu kapal sandar di pelabuhan tujuan.
 - 2. Resiko dari kerusakan serta kehilangan muatan sangat kecil.
 - 3. Tidak adanya timbul *double handling* pengiriman.
 - 4. Dapat dilakukan *door to door service* (pelayanan pengambilan sampai penerima) dengan *intermoda transport* (truk).
 - 5. Kondisi pembungkus muatan tidak diharuskan sesuai standart packing akan tetapi tergantung sesuai jenis barang tersebut, sebab cukup aman di dalam petikemas (terlindungi).
 - 6. Dapat memudahkan sistem pengawasan pergerakan petikemas dengan menggunakan sistem yang dibuat oleh pelayaran atau pihak ekspedisi.

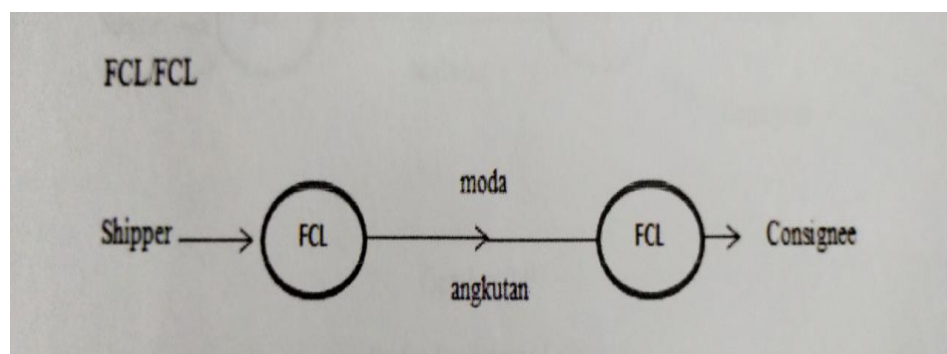
b. Kekurangan dalam memakai petikemas:

1. Biaya kapal petikemas lebih mahal dibandingkan kapal barang biasa.
2. Harus ada terminal khusus untuk bongkar muat petikemas dan harus ada peralatan khusus untuk mengangkut dan menumpuknya.
3. Dibutuhkan *skill* atau kemampuan yang tinggi bagi para pekerja, terutama di dalam bidang teknik.
4. Lalu lintas jalan yang ada, harus sesuai dengan moda transportasi pengangkutan petikemas.

2.7.4 Status Kategori Petikemas

Dalam pengangkutan petikemas dari suatu negara ke negara lain maupun suatu daerah ke daerah lainnya petikemas mempunyai 2 status kategori, R. P. Suyono (2005:272) mengemukakan sebagai berikut:

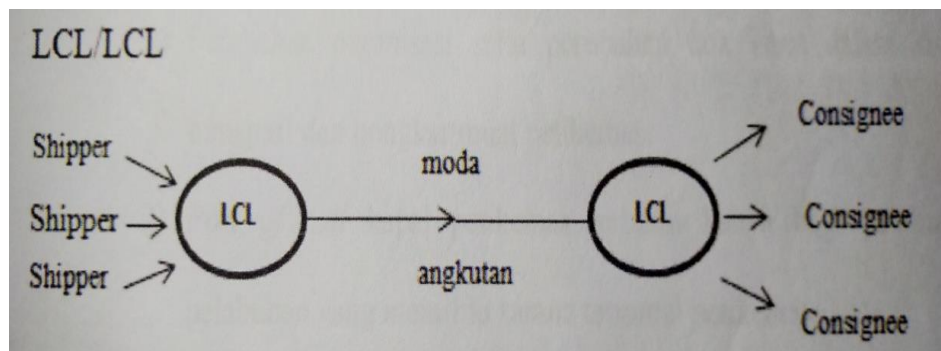
1. *Full Container Load (FCL)*, Pengangkutan jenis ini memiliki ciri-ciri sebagai berikut:
 - a. Berisi muatan dari satu *shipper* dan dikirim untuk satu *consignee*.
 - b. Petikemas diisi (*stuffing*) oleh *shipper* (*shipper load and count*) dan petikemas yang sudah diisi diserahkan di *container yard (CY)* di pelabuhan muat.
 - c. Di pelabuhan bongkar, petikemas diambil oleh *consignee* di *container yard (CY)* dan di *unstuffing* oleh *consignee*.
 - d. Perusahaan pelayaran tidak bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang ada didalam petikemas.



Gambar 2.9 Status FCL

Sumber: R. P. Suyono (2005)

2. *Less Than Container Load (LCL)*, Pengangkutan petikemas ini memiliki ciri-ciri sebagai berikut:
- Petikemas berisi muatan dari beberapa *shipper* ditujukan untuk beberapa *consignee*.
 - Muatan diterima dalam keadaan *break bulk* dan diisi (*stuffing*) di *container freight station (CFS)* oleh perusahaan pelayaran.
 - Di Pelabuhan bongkar, petikemas di *unstuffing* di *container freight station (CFS)* oleh perusahaan pelayaran dan diserahkan kepada beberapa *consignee* dalam keadaan *breakbulk*.
 - Perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut dalam petikemas.



Gambar 2.10 Status LCL

Sumber: R. P. Suyono (2005)

2.8 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu ini menjadi salah satu acuan penulis dalam melakukan penelitian sehingga penulis dapat memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan maka landasan teorinya semakin jelas, valid, dan juga memiliki hipotesis penelitian yang membuat sebuah riset di dalam penelitian menjadi sangat penting untuk dilakukan. Dari penelitian terdahulu, penulis tidak menemukan penelitian dengan keseluruhan judul yang sama seperti judul penelitian penulis.

Tabel 2.2 Penelitian Terdahulu

| Penelitian | Judul | Masalah | Metode | Hasil |
|---|--|---|------------------------|---|
| 1. Moh. Thoni, Munir, F. X. Adi Purwanto, Hardjono (2012) | Optimalisasi <i>stuffing</i> dalam kelancaran pemuatan petikemas ke kapal di depo petikemas Tanjung Tembaga PT Meratus Line Surabaya | Apa hambatan-hambatan yang menjadi kendala kegiatan, usaha-usaha serta kebijakan dari bagian operasional di depo petikemas Tanjung Tembaga PT Meratus Line Surabaya | Kualitatif, deskriptif | Tidak maksimal dikarenakan kurangnya koordinasi dan kerja sama antara pihak operasional depo petikemas dengan para EMKL |
| 2. Yunus Evendi KrisDia Musa, Benny Agus Setiono (2012) | Pengaruh moda transportasi darat terhadap kelancaran arus <i>container</i> di PT Nilam Port Terminal Indonesia Cabang Tanjung Perak Surabaya | Faktor apa saja yang mempengaruhi moda transportasi darat terhadap kelancaran arus <i>container</i> | Kualitatif, deskriptif | Kurang maksimal disebabkan moda transportasi yang beroperasi sudah dalam kondisi yang memprihatinkan (kondisi rusak) tapi masih tetap beroperasi sehingga sering terjadi keterlambatan muatan yang akan diangkut oleh kapal ke pelabuhan tujuan |
| 3. Septian, Ardi Wahyu (2020) | Optimalisasi <i>stuffing</i> terhadap kelancaran pemuatan petikemas ke kapal di | Apa penghambat <i>stuffing</i> serta usaha dan kebijakan PT Jaya Lancar Cargo dalam pemuatan | Kualitatif, deskriptif | Pelayanan petikemas menunjukkan grafik yang tinggi, namun tidak dapat efektif |

| | | | | |
|---|---|--|------------------------|---|
| | depo petikemas Tanjung Emas PT Jaya Lancar Cargo | petikemas ke kapal | | dikarenakan kegiatan <i>stuffing</i> kurang maksimal dan berpengaruh terhadap pemuatan petikemas ke kapal |
| 4. Adzin Ilham P. (2022) | Analisis kegiatan operasional <i>stuffing stripping</i> ekspor di depo Karana Panorama Logistik Surabaya | Bagaimana proses kegiatan <i>stuffing stripping</i> ekspor di depo Karana Panorama Logistik, apa hambatan pada proses kegiatan <i>stuffing stripping</i> ekspor di depo Karana Panorama Logistik | Kualitatif, deskriptif | Proses Pemuatan Barang di depo Karana Panorama Logistik Surabaya tidak sesuai prosedur yang ada, dikarenakan alat berat rusak dan kesalahan dari pengurus EMKL |
| 5. Feryan Mey Langga, Sudirman, Benny Agus Setiono (2022) | Analisis faktor penghambat <i>stuffing in</i> pada pemuatan barang di depo petikemas PT Sarana Bandar Nasional Surabaya | Faktor apa yang menjadi penghambat <i>stuffing in</i> dalam pemuatan barang di depo PT Sarana Bandar Nasional Surabaya | Kualitatif, deskriptif | Bahwa penghambat <i>stuffing in</i> dikarenakan keterlambatan mulai kerja, faktor cuaca, padatnya blok <i>stuffing</i> di depo dan tidak ada stok <i>container</i> siap pakai di depo |

Dari tabel diatas terdapat perbedaan dan persamaan penelitian:

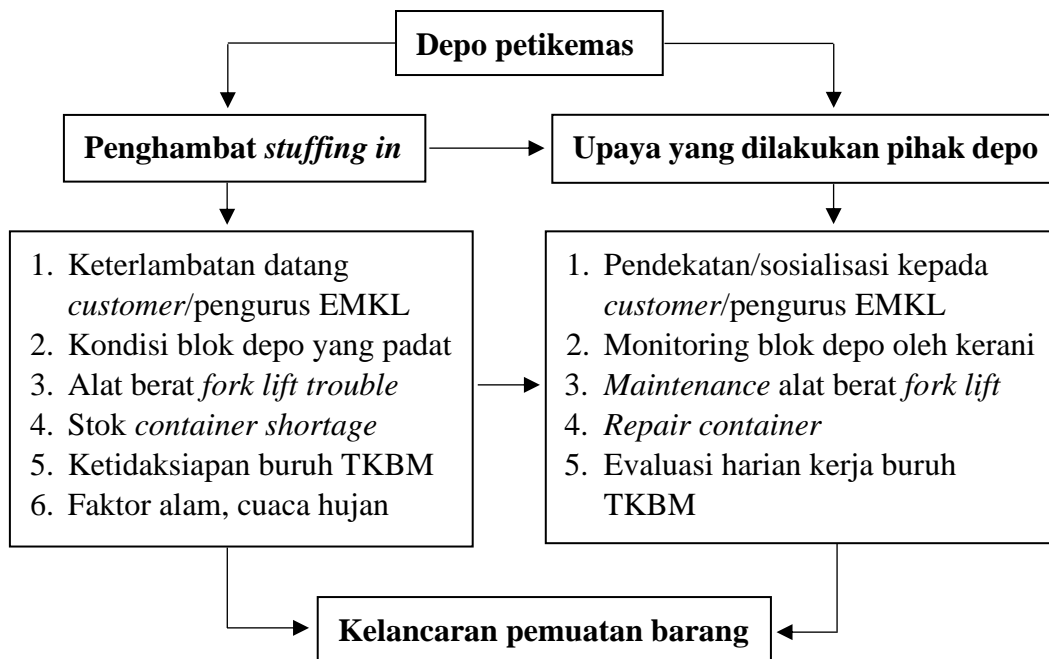
1. Moh. Thoni Munir, F.X. Adi Purwanto, Hardjono (2012) perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian ini mengenai faktor-faktor penghambat pemuatan petikemas ke kapal (*stack/repo container*), lokasi penelitian di cabang depo yang berbeda dan persamaan dari penelitian terdahulu dengan penelitian ini membahas faktor-faktor yang mempengaruhi kelancaran pemuatan petikemas.
2. Yunus Evendi Kris Dia Musa, Benny Agus Setiono (2012) perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian ini mengenai moda transportasi darat, lokasi penelitian terdahulu di terminal petikemas sedangkan penelitian ini di depo petikemas dan persamaan dari penelitian terdahulu dengan penelitian ini membahas tentang kelancaran arus *container*.
3. Septian, Ardi Wahyu (2020) perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian ini mengenai faktor-faktor penghambat pemuatan petikemas ke kapal (*stack/repo container*), lokasi penelitian terdahulu di kota Semarang sedangkan penelitian ini di kota Surabaya dan persamaan dari penelitian terdahulu dengan penelitian ini membahas penghambat kegiatan *stuffing*.
4. Adzin Ilham P. (2022) perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian ini mengenai proses kegiatan *stripping*, lokasi penelitian terdahulu di depo petikemas serta perusahaan yang berbeda dan persamaan dari penelitian terdahulu dengan penelitian ini membahas penghambat kegiatan *stuffing*.
5. Feryan Mey Langga, Sudirman, Benny Agus Setiono (2022) perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian ini mengenai tidak adanya pembahasan kelancaran pemuatan barang, jenis kapal yang mengangkut petikemas ialah kapal penumpang yang kapasitasnya tidak banyak, lokasi penelitian terdahulu di depo petikemas serta perusahaan yang berbeda dan persamaan dari penelitian terdahulu dengan penelitian ini membahas penghambat kegiatan *stuffing in*.

2.9 Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir adalah model konsep tentang bagaimana teori yang telah berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Kerangka berpikir yang baik akan menjelaskan secara teoritis antara variabel yang diteliti.

Sugiyono (2015:118), mengemukakan bahwa kerangka berpikir merupakan sintesa tentang hubungan antar variabel yang disusun dari berbagai teori yang telah dideskripsikan. Sedangkan menurut Muhammad Idrus (2009:75) kerangka berpikir adalah gambaran mengenai hubungan antar variabel dalam suatu penelitian, yang diuraikan oleh jalan pikiran menurut kerangka logis.

PT Mitra Dharma Laksana cabang Tanjung Batu Surabaya adalah merupakan salah satu anak cabang dari perusahaan pelayaran PT Meratus Line Group. Perusahaan pelayaran ini memfokuskan diri pada pelayaran *container* melalui moda transportasi kapal laut antar pulau atau domestik. PT Mitra Dharma Laksana memiliki kantor pusat di kota Surabaya. Penghambat *stuffing in* berpengaruh dan saling berkaitan terhadap kelancaran pemuatan barang.



Gambar 2.11 Kerangka Berpikir

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Metodologi Penelitian

Dilihat dari jenis datanya pendekatan penelitian ini menggunakan analisis kualitatif dalam memaknai data yang diperoleh, sehingga penelitian ini dapat difokuskan pada penunjukan makna, deskripsi dan penempatan data pada konteksnya masing-masing, oleh sebab itu analisis data yang digunakan lebih banyak menggunakan kata-kata dari pada angka. Merujuk dari penelitian ini, peneliti juga menggunakan, metode deskriptif kualitatif dalam penulisannya. Moleong (2007:6) penelitian kualitatif yaitu penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian holistik, dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan metode ilmiah.

Adapun jenis pendekatan ini adalah pendekatan deskriptif. Punaji Setyosari (2010) berpendapat bahwa penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan untuk menjelaskan atau mendeskripsikan suatu keadaan, peristiwa, objek, apakah orang, atau segala sesuatu yang terkait dengan variabel-variabel yang bisa dijelaskan baik dengan kata-kata maupun angka. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang berusaha menuturkan pemecahan masalah yang ada sekarang berdasarkan data-data. Jenis penelitian deskriptif kualitatif yang digunakan pada penelitian ini dimaksudkan untuk memperoleh informasi mengenai analisis penghambat *stuffing in* terhadap kelancaran pemuatan barang di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya.

3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Permasalahan yang timbul dalam penulisan ini, berdasarkan pengamatan serta keterlibatan langsung peneliti ketika melaksanakan kerja di PT Mitra Dharma Laksana. Penelitian ini membahas tentang Analisis Penghambat *Stuffing In* Terhadap Kelancaran Pemuatan Barang Di Wilayah Depo Petikemas Tanjung Batu

PT Mitra Dharma Laksana Surabaya, kantor PT Mitra Dharma Laksana Surabaya, sebagai berikut:

Alamat : JL. Tanjung Batu No 15, Tanjung Perak Barat - Surabaya,
Jatim 60177

Telepon/Email : +62313520708 / sales.sub@meratusline.com

3.3 Definisi Operasional Variabel

Menurut Prof. Dr. M. A. S. Imam Chourmain, M.Ed (2008), definisi operasional variabel adalah penarikan batasan yang lebih menjelaskan ciri-ciri spesifik yang sub stansif dari suatu konsep. Tujuannya agar peneliti dapat mencapai suatu alat ukur yang sesuai dengan hakikat variabel yang sudah di definisikan konsepnya, maka peneliti harus memasukkan proses atau operasionalnya alat ukur yang digunakan untuk kuantifikasi gejala atau variabel yang ditelitinya. Menurut Sugiyono (2017:300), variabel adalah karakter yang dapat diobservasi dari unit pengamatan yang merupakan suatu pengenalan atau sekelompok objek. Maksud dari variabel ini adalah terjadinya variasi antara objek yang satu dengan yang lain dalam kelompok tertentu.

Dalam penelitian ini yang berjudul “Analisis penghambat *stuffing in* terhadap kelancaran pemuatan barang di depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya” dalam penelitian ini memiliki 2 variabel dalam penulisannya, yaitu:

1. Variabel Bebas

Variabel Bebas adalah merupakan variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terkait) Sugiyono (2015:39). Dapat dikatakan variabel bebas karena mempengaruhi variabel lain. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah penghambat *stuffing in*. Indikator “penghambat *stuffing in*”:

- a. “Keterlambatan datang *customer*/pengurus EMKL”, mengakibatkan truk atau mobil box parkir sembarang didepo dikarenakan tiba lebih dulu.
- b. “Kondisi blok depo yang padat”, slot di blok penuh dikarenakan slot sebelumnya berisi *container* yang *full* dan belum di *stack* atau di repo.

- c. “Alat berat *fork lift trouble*”, dikarenakan kondisi alat berat yang sebenarnya sudah tidak memumpuni/tidak layak beroperasi.
- d. “Stok *container shortage*”, terbatasnya stok *container available* atau siap pakai di blok *stuffing in* dan hanya tersisa *container* yang rusak (*demage*).
- e. “Ketidaksiapan buruh TKBM”, dikarenakan buruh TKBM mangkir atau tidak berada di depo petikemas pada saat dibutuhkan di jam kerja.
- f. “Faktor alam”, terjadi hujan deras yang mengakibatkan kegiatan dihentikan sementara guna bertujuan untuk mencegah kerusakan barang dan terjadi *accident*.

2. Variabel Terikat

Variabel Terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas Sugiyono (2015:64). Variabel terikat pada penelitian ini adalah kelancaran pemuatan barang. Indikator “kelancaran pemuatan barang”:

- a. Efisien waktu.
- b. Sesuai Standar Operasional Prosedur.
- c. Tidak terjadi *accident*.

3.4 Populasi dan Sampel

3.4.1 Populasi

Pendapat Arikunto (2013:173), populasi adalah keseluruhan dari subjek penelitian. Jadi yang dimaksud populasi adalah individu yang memiliki sifat yang sama walaupun presentase kesamaan itu sedikit, atau dengan kata lain seluruh individu yang dijadikan objek penelitian. Sedangkan menurut Sugiyono (2017:177) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh karyawan depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya.

3.4.2 Sampel

Sugiyono (2015:149), mengatakan sampel ialah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi dan harus bersifat respresentif (mewakili). Sedangkan Arikunto (2013:174) berpendapat dalam bukunya bahwa sampel adalah sebagian atau wakil populasi yang diteliti. Penetapan sampel yang digunakan dalam penelitian ini berjumlah 6 orang yakni:

Tabel 3.1 Sampel

| <i>Foreman lapangan</i> (Achsani) | <i>Foreman stuffing</i> (Iwan) | Kerani <i>stuffing</i> (Sepnat, Budi, Bekhan) | Kerani bongkar muat (Adi) |
|--------------------------------------|-----------------------------------|---|---------------------------------|
| 1 orang | 1 orang | 3 orang | 1 orang |

3.5 Sumber Data

Sumber data merupakan teknik pengumpulan data berupa suatu pernyataan mengenai kegiatan penelitian yang dilakukan untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan agar mencapai suatu tujuan penelitian. Dalam penyusunan penulisan ini menggunakan sumber data sebagai berikut:

1. Data Primer

Data Primer diperoleh langsung dari sumber asli atau tidak melalui pihak ke tiga. Data primer dapat berupa opini seseorang atau kelompok. Hasil observasi terhadap suatu benda (fisik), kejadian atau kegiatan. Data dikumpulkan oleh peneliti dari pegawai PT Mitra Dharma Laksana cabang Tanjung Batu Surabaya dan dicatat. Data primer dapat diperoleh dengan cara wawancara dan observasi ke tempat penelitian secara langsung di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya.

2. Data Sekunder

Data Sekunder dalam penelitian ini diperoleh melalui penelusuran dokumen yang memuat fakta-fakta deskriptif. Data yang terlebih dahulu dikumpulkan dan diperoleh oleh seseorang diluar penelitian sendiri dengan kata lain tidak dari sumbernya, tetapi dengan mengutip data-data yang sudah ada atau dikumpulkan dari orang lain, seperti:

- a. Kutipan buku-buku penerbit menurut para ahli.
- b. Dokumen-dokumen *stuffing* berupa lampiran.

3.6 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam proses penelitian, secara sederhana pengumpulan data dapat di artikan sebagai proses atau kegiatan yang dilakukan peneliti untuk mendapatkan berbagai informasi atau kondisi lokasi penelitian.

Pendapat Burhan Bunging (2003:42) menjelaskan bahwa teknik atau metode pengumpulan data adalah dengan cara apa dan bagaimana data yang diperlukan dapat dikumpulkan sehingga akhir penelitian mampu menyajikan informasi yang *valid* dan *reliabel*.

Maka teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Metode Observasi

Metode observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang tidak hanya mengukur sikap koresponden, metode observasi ini juga merekam berbagai fenomena yang terjadi (situasi dan kondisi). Pendapat Ridwan (2004:104) observasi merupakan teknik pengumpulan data, dimana peneliti melakukan pengamatan secara langsung ke objek penelitian untuk melihat dari dekat kegiatan yang dilakukan. Dalam metode observasi ini, selama penulis melakukan penelitian di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya data yang dikumpulkan atau diperoleh dari penelitian ini tentang *stuffing in* di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya.

2. Metode Wawancara

Pendapat Anas Sudijono (1996:82) wawancara ialah cara menghimpun keterangan yang dilakukan dengan cara bertatap muka secara lisan, secara sepihak, berhadapan muka, dan dengan cara serta tujuan yang telah ditetapkan. Wawancara yang dilakukan dalam penelitian ini dilakukan dengan cara *interview* bebas, yaitu: *interview* dimana peneliti dalam menyampaikan pertanyaan tidak menggunakan pedoman tertentu. Peneliti melakukan

wawancara dengan *foreman* lapangan, *foreman stuffing stripping*, kerani *stuffing stripping*, kerani bongkar muat PT Mitra Dharma Laksana dan teknik wawancara ini digunakan untuk memperoleh data penghambat *stuffing in* di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya.

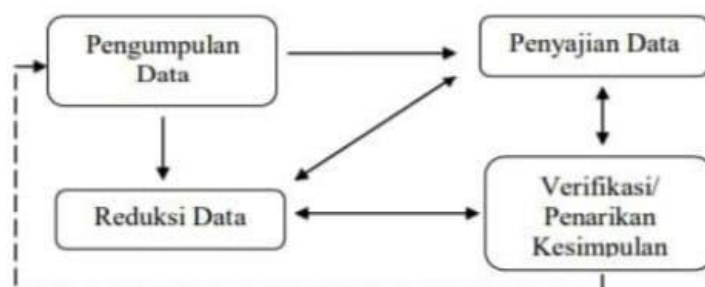
3. Metode Dokumentasi

Pendapat Sugiyono (2007:422) dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen ini bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misal catatan harian, sejarah kehidupan (*life histories*), cerita, biografi, peraturan dan kebijakan. Dokumen yang berbentuk gambar misalnya foto, gambar hidup, sketsa dan lain-lain. Dokumen yang berbentuk karya misalnya karya seni, yang dapat berupa gambar, patung, film dan lain-lain. Dalam metode dokumentasi, penulis mencatat peristiwa dalam bentuk tulisan dan gambar yang diperoleh dari buku dan halaman website tentang (*stuffing, container* dan depo *container*) maupun mendokumentasikan secara langsung.

3.7 Analisis Data

Bogdan dalam Sugiyono (2013:244) mengatakan, bahwa analisis data merupakan proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain, sehingga dapat dengan mudah dipahami, dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain.

Pengolahan data pada penelitian ini menerapkan teori Miles dan Huberman (1992:16), yakni:



Gambar 3.1 Analisis data menurut Miles dan Huberman

1. Reduksi data, didefinisikan sebagai proses seleksi yang memusatkan perhatian pada penyederhanaan, abstraksi, dan transformasi data mentah yang muncul dari catatan tertulis di lapangan. Reduksi data dilakukan terus menerus selama pencarian.
2. Penyajian data, setelah data direduksi, langkah selanjutnya adalah menyajikan data yang dapat dipahami sebagai sekumpulan informasi terstruktur yang dapat diambil kesimpulan dan tindakannya. Dalam penelitian kualitatif, penyajian data dapat berupa uraian singkat, grafik, hubungan antar kategori, diagram, dan lain-lain. Teks narasi paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif. Untuk itu data kualitatif berupa hasil wawancara dan observasi yang membandingkan nilai siswa nantinya akan disajikan secara naratif. Bentuk data yang disajikan dalam penelitian ini antara lain:
 - a. Penyajian hasil nilai harian
 - b. Penyajian hasil wawancara
 - c. Penyajian hasil dokumentasi

Dari hasil diatas selanjutnya ditarik kesimpulan berupa pencarian data untuk menjawab konstruksi masalah dalam penelitian ini.

3. Penarikan Kesimpulan, adalah langkah terakhir menarik kesimpulan atau verifikasi. Kesimpulan awal masih bersifat sementara dan akan berubah jika tidak ditemukan bukti kuat yang mendukung tahap pengumpulan data selanjutnya. Akan tetapi, jika kesimpulan yang ditarik sejak awal didukung oleh bukti-bukti yang valid, maka kesimpulan yang ditarik dapat diandalkan. Kesimpulan yang diharapkan dari penelitian kualitatif ialah penemuan baru yang belum pernah terlihat sebelumnya. Hasil tersebut dapat berupa gambar atau gambaran suatu objek yang sebelumnya pasti sehingga menjadi tampak jelas saat diteliti.

3.8 Keabsahan Data

Untuk memeriksa keabsahan data, metode penelitian kualitatif menggunakan istilah yang berbeda dengan penelitian kuantitatif. Dengan demikian, pengujian keabsahan data dalam penelitian kualitatif meliputi pengujian, kredibilitas (nilai

internal), transferabilitas (nilai eksternal), reliabilitas (keteguhan) dan konfirmasi (objektivitas). Dalam penelitian ini keabsahan data diperiksa dengan menggunakan uji kredibilitas. Uji kredibilitas data penelitian dilakukan dengan menggunakan metode triangulasi.

Triangulasi dalam uji kredibilitas ini diartikan sebagai pembuktian data dari berbagai sumber dengan cara yang berbeda dan pada waktu yang berbeda. Oleh karena itu ada 3 jenis, triangulasi sumber, triangulasi waktu dan triangulasi teknik pengumpulan data.

1. Triangulasi Sumber, untuk memeriksa integritas data dilakukan dengan memverifikasi data yang diperoleh dari berbagai sumber. seperti hasil wawancara, arsip, maupun dokumen lainnya.
2. Triangulasi Waktu, juga sering mempengaruhi integritas data. Data yang dikumpulkan dengan teknik wawancara pada pagi hari, ketika informan masih *fresh* dan belum mengalami banyak masalah, akan memberikan data yang lebih berharga dan dapat dipercaya. Dengan demikian, pemeriksaan keabsahan data dapat dilakukan dengan cara verifikasi melalui wawancara, observasi atau teknik lain pada waktu atau situasi yang berbeda. Apabila hasil pengujian menghasilkan data yang berbeda maka akan dilakukan secara iteratif untuk mengetahui kepastian data
3. Triangulasi Teknik, untuk memeriksa integritas data dilakukan dengan cara memverifikasi data dari sumber yang sama dengan menggunakan teknik yang berbeda. Triangulasi teknik ini dapat dicapai dengan menggabungkan teknik wawancara, observasi dan mencatat.

Dari ke 3 triangulasi tersebut, triangulasi yang dipakai atau diterapkan dalam proses penelitian yaitu menggunakan triangulasi teknik karena jika data yang didapat dengan melalui wawancara, kemudian di cek dengan observasi dan dokumentasi menghasilkan data yang berbeda-beda, maka peneliti melakukan diskusi lebih lanjut kepada sumber data yang bersangkutan maupun sumber data yang lain, guna bertujuan untuk memastikan data mana yang lebih benar, banyak serta akurat.

BAB IV

PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Objek Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada perusahaan PT Mitra Dharma Laksana Surabaya depo petikemas cabang Tanjung Batu (PT Meratus Line Group) untuk mengumpulkan data secara objektif. Kemudian untuk mendapatkan gambaran lengkap tentang latar belakang objek penelitian ini, dikemukakan secara sistematis sebagai berikut:

4.1.1 Sejarah Berdirinya PT Mitra Dharma Laksana Surabaya

PT Mitra Dharma Laksana merupakan salah satu grup anak perusahaan milik perusahaan pelayaran PT Meratus Line, yang berdiri pada tahun 1980. PT Meratus Line Group adalah salah satu perusahaan pelayaran di Indonesia yang pertama kalinya mengoperasikan layanan kapal *container* di tahun 1990. PT Meratus Line Group adalah perusahaan pelayaran selaras di Indonesia yang memberikan pengendalian transportasi jaringan dengan sistem *point to point*. PT Meratus Line Group mengoperasikan jaringan pelayaran *linier* yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia dan didukung oleh kantor-kantor cabang yang tersebar diseluruh Indonesia. PT Meratus Line Group menjalankan bisnisnya dengan memfokuskan pada segi keselamatan, kualitas dan kepuasan konsumen.



Gambar 4.1 Logo PT Mitra Dharma Laksana
Sumber: Perusahaan PT Mitra Dharma Laksana

Saat ini PT Meratus Line Group sudah berkembang menjadi beberapa sektor sebagai berikut: *Container liner*, *Charter*, *Logistic*, *Terminal*, dan depo petikemas. *Container liner* PT Meratus Line Group saat ini telah mengoperasikan 28 *service container liner* dengan ketersediaan armada sebanyak lebih dari 56 unit kapal serta 42.000 box petikemas.

1. *Charter* PT Meratus Line Group menyediakan jasa *charter* kapal yang cocok dan handal untuk bisnis *container* diintra Asia dan Indonesia, minyak dan gas serta industri *project*. PT Meratus Line Group memiliki dan mengoperasikan armada yang tumbuh sekitar 56 unit kapal dimana 13 kapal saat ini sedang disewa. Didukung dengan manajemen kapal yang profesional, PT Meratus Line Group tetap menjaga mutu untuk terus mempertahankan tingkat keamanan dan reliabilitas tertinggi menjadikan salah satu pelopor dalam industri pelayaran Indonesia, PT Meratus Line Group telah mengembangkan dan membangun hubungan yang kuat dan jangka panjang dengan beberapa perusahaan besar seperti: Evegreen, Yang Ming, Wan Hai, PT Pelayaran Nasional Indonesia (proyek Tol Laut), SITC, Maersk Line, Transportasi PKS, CMA CGM, MSC, Amas Iscindo, Orica, BP Indonesia, PT Freeport, Sankyu Indonesia, SAIPEM, dll.
2. *Logistic* dan *Forwarding* pelayanan logistik dari PT Meratus Line Group dioperasikan oleh grup perusahaan atau anak perusahaan mereka yaitu MIF dan MBlog. MIF dan MBlog menyediakan solusi pengiriman barang untuk pengiriman domestik dan internasional diseluruh dunia. Keahlian mereka mencakup penyediaan solusi logistik dengan keahlian FMCG, manufaktur dan sumber daya alam (pertambangan, minyak dan gas) industri, solusi logistik dan transportasi yang disesuaikan, dan layanan disesuaikan untuk memenuhi kebutuhan pelanggan termasuk transportasi multi moda, manajemen gudang, penanganan dan pengiriman kargo proyek, dan dokumentasi.
3. Terminal PT Mitra Sentosa Abadi (MSA) adalah anak perusahaan dari Meratus Line Group yang ditunjuk untuk melayani bongkar muat di terminal Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta dan didirikan pada 22 maret

2005. PT Mitra Sentosa Abadi (MSA) berkomitmen untuk menjadi salah satu perusahaan yang terkemuka dalam bidang *receiving/delivery container* di *CY* dan bongkar muat kapal serta meningkatkan kinerja perusahaan secara berkesinambungan. PT Mitra Sentosa Abadi (MSA) bertanggung jawab dalam menjalankan aktivitas *receiving/delivery container* di *CY* dan bongkar muat kapal untuk memenuhi kebutuhan pelanggan, melindungi seluruh karyawan, pelanggan, dan kontraktor terhadap keselamatan kesehatan kerja di lingkungan sektor kerja. Sebagai penunjang kegiatan operasional, telah disediakan dermaga sepanjang 400 meter dan lapangan penumpukan *container*, termasuk alat-alat berat untuk melakukan bongkar muat *container* di dermaga dan *lift on/lift off container* di *Container Yard (CY)*:

- a. 4 unit *Container Crane (CC)*
- b. 8 unit *Rubber Tyred Gantry (RTG)* dan
- c. 16 unit *Head Truck / Trailer*

4. Depo Petikemas PT Mitra Dharma Laksana (MDL) adalah anak perusahaan dari PT Meratus Line Group yang ditunjuk untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat di depo. Terdapat ada 4 depo petikemas di wilayah Surabaya yaitu:

- a. depo Tanjung Batu (SUB01)
- b. depo Tanjung Tembaga (SUB02)
- c. depo Prapat Kurung (SUB03)
- d. depo Tambak Langon (SUB04)

PT Mitra Dharma Laksana berupaya menjadi perusahaan terkemuka dibidang bongkar muat petikemas di Indonesia. Untuk menunjang kegiatan bongkar muat, PT Mitra Dharma Laksana juga menyediakan fasilitas alat berat, dan buruh TKBM.

4.1.2 Visi dan Misi PT Meratus Line Group

Visi

Visi PT Meratus Line Group untuk berkontribusi pada pertumbuhan dan perkembangan masyarakat Indonesia, ekonomi, dan orang-orangnya

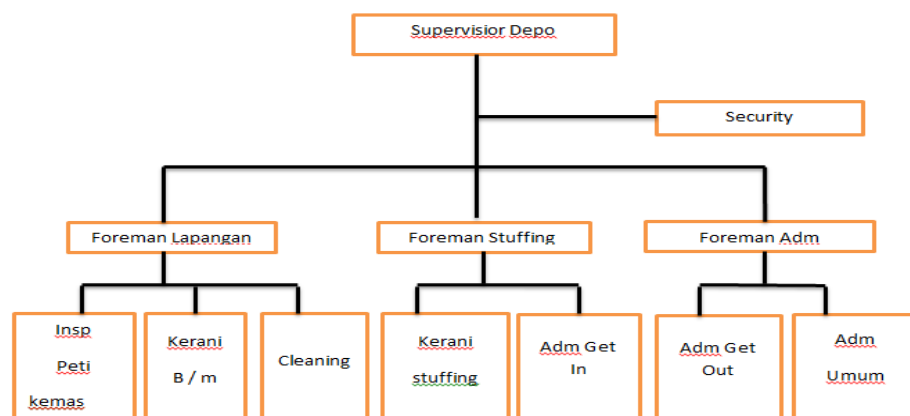
yang berkelanjutan dengan menginspirasi generasi berikutnya untuk menjadi profesional transportasi terlatih yang berdedikasi dan setia kepada pelanggan dan berkomitmen pada semboyan kami “Sampaikan apa yang kamu janjikan”.

Misi

Misi PT Meratus Line Group menjadi pemimpin pasar di Indonesia dalam mengelola bisnis transportasi dengan kinerja yang tinggi, efisien, lincah, dan terintegrasi dibidang *Container, Dry Bulk, Oil dan Gas, Logistic*, bisnis Terminal, dan usaha patungan untuk menjadi pilihan pertama reputasi nasional dan internasional pelanggan, untuk orang berbakat, pekerjaan dan untuk pihak ketiga bermitra.

4.1.3 Struktur Organisasi PT Mitra Dharma Laksana

Struktur organisasi adalah susunan komponen-komponen dalam sebuah organisasi atau perusahaan. Struktur menunjukkan adanya pembagian dan menunjukkan bagaimana fungsi atau kegiatan yang berbeda-beda tersebut diintegrasikan (koordinasi). Selain itu struktur organisasi juga menunjukkan spesialisasi-spesialisasi pekerjaan, saluran pemerintah dan penyampaian laporan. Struktur organisasi yang baik bertujuan untuk memudahkan mekanisme kerja dan mencapai efektifitas serta efisien kerja struktur organisasi merupakan wewenang dan tanggung jawab dari organisasi yang mengadakan kerja sama untuk mencapai tujuan tertentu. Berikut ini struktur organisasi PT Mitra Dharma Laksana Surabaya.



Gambar 4.2 Bagan Struktur Organisasi Depot Container

Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

4.1.4 Tugas, Wewenang dan Tanggung Jawab dari Masing-Masing Bagian Operasional Depo

Berikut tugas, wewenang dan tanggung jawab dari struktur organisasi yang telah terbentuk di PT Mitra Dharma Laksana Surabaya:

1. Depo Koordinator

- a. Bertanggung jawab penuh pada dewan direksi.
- b. Melaporkan semua hasil kerja di depo pada kegiatan rapat pusat.
- c. Bertanggung jawab terhadap kegiatan yang berlangsung di depo.
- d. Menetapkan kebijakan yang berada di depo.
- e. Memimpin depo agar berjalan dengan lancar.
- f. Mampu menjalan target yang di tentukan.

2. *Supervisor*

- a. Membawahi seluruh *foreman* di depo.
- b. Mengontrol seluruh kegiatan di depo.
- c. Merencanakan seluruh aktifitas kerja tahunan di internal dengan mengacu pada target yang sudah ditentukan dari atasan.
- d. Sebagai pusat informasi dan komunikasi perkembangan untuk internal baik itu perkembangan informasi depo dari pihak dalam maupun luar.
- e. Sebagai penanggung jawab penuh apapun yang terjadi di internal *section* yang di pimpinnya, baik yang berhubungan dengan hasil pekerjaan maupun kesalahan-kesalahan individu dari *section* yang di pimpin.
- f. Membentuk karakter bawahannya untuk bisa mempunyai etos kerja dan tanggung jawab untuk bisa bekerja sesuai target yang di tentukan.
- g. Melaporkan hasil pekerjaan di lapangan dan perkembangan apapun yang terjadi di internal *sectionnya* kepada atasan di divisi.
- h. Memenuhi semua kebutuhan yang di butuhkan di internal *section* yang di pimpinnya, baik secara teknis maupun non teknis yang berhubungan dengan pekerjaan.

3. *Foreman Stuffing Stripping*

- a. Mengontrol segala kegiatan *stuffing* dan *stripping* di depo.

- b. Menyiapkan alat berat dan buruh TKBM untuk melakukan kegiatan *stuffing* dan *stripping* di depo.
 - c. Melayani permintaan *container* dari *customer*/pengurus EMKL.
 - d. Bertanggung jawab atas masalah kegiatan *stuffing stripping* di depo.
4. Kerani *Stuffing*
- a. Menyiapkan *container* sesuai kebutuhan *customer*/pengurus EMKL.
 - b. Memantau proses kegiatan *stuffing* berlangsung di depo.
 - c. Memberikan dan menginput dokumen LPC di depo.
 - d. Melayani permintaan kebutuhan lainnya *customer*/pengurus EMKL.
5. Kerani *Stripping*
- a. Menyiapkan *customer*/pengurus EMKL yang akan di *stripping*.
 - b. Memantau proses kegiatan *stripping* berlangsung di depo.
 - c. Membuat laporan selama proses *stripping*.
6. *Foreman* Lapangan
- a. Mengatur penempatan bongkar muat di depo.
 - b. Melakukan komunikasi dengan kerani kapal untuk melakukan bongkar muat langsung depo.
 - c. Bertanggung jawab atas kegiatan di lapangan.
 - d. Menginput dan melaporkan *tally sheet* pergerakan alat berat dari kerani bongkar muat.
7. Kerani B/M (bongkar atau muat)
- a. Memberi instruksi kepada operator untuk menjalankan alat berat.
 - b. Menjalankan instruksi bongkaran dari *foreman* b/m.
 - c. Menginput dokumen bongkar muat kapal di depo.
 - d. Mengisi dan melaporkan *tally sheet* selama pergerakan alat berat.
8. *Inspector Container*
- a. Melakukan pemeriksaan *container empty* (kosong) *ex stripping out*.
 - b. Melakukan pemeriksaan *container full* (terisi) *stuffing out* yang masuk ke depo.
 - c. Mengarahkan sopir truk agar *container* dibawa ke blok sesuai statusnya.

9. *Foreman Administrasi*

- a. Bertanggung jawab atas dokumen serta keuangan di depo.
- b. Merekap hasil tugas karyawan di depo.
- c. Melaporkan hasil kegiatan di depo.

10. Admin Umum

- a. Merekap absensi kehadiran karyawan di depo.
- b. Merekap gaji karyawan depo.
- c. Membantu tugas tambahan *supervisor*.
- d. Bertanggung jawab atas fasilitas serta kebutuhan kantor dan lapangan.

11. Admin *Gate In* dan *Gate Out*

- a. Melayani dan menginput dokumen yang diperlukan *customer*/pengurus EMKL.
- b. Mengarahkan *customer*/pengurus EMKL pada proses selanjutnya.
- c. Bertanggung jawab atas dokumen atau jaminan *container*.

12. *Security*

- a. Bertanggung jawab atas keamanan di dalam blok/lingkungan depo.
- b. Mengatur lalu lintas jalan di dalam depo.
- c. Mengarahkan sopir truk, *customer*/pengurus EMKL apabila ada ketidakpahaman di dalam blok depo.
- d. Mengawasi serta mencocokkan dokumen *container* yang ingin keluar dan masuk depo.
- e. Mengontrol sistem kelistrikan dan air serta keamanan kendaraan di wilayah depo.

13. *Cleaning*

Cleaning Container

- a. Membersihkan atau mencuci *container ex stuffing*.
- b. Melaporkan hasil pencucian *container*.

Cleaning Service

- a. Membersihkan semua lingkungan, tempat dan ruangan di depo.
- b. Menyiapkan segala kebutuhan dan keperluan operasional yang ada di depo.

4.2 Analisa dan Pembahasan

4.2.1 Analisis Penghambat *Stuffing In* di wilayah Depo Petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya (Pengumpulan Data)

Reduksi Data, Hambatan dalam kegiatan *stuffing in* yakni:

1. “Keterlambatan datang *customer*/pengurus EMKL”, mengakibatkan truk atau mobil box parkir sembarang didepo dikarenakan tiba lebih dulu.
2. “Kondisi blok depo yang padat”, slot di blok penuh dikarenakan slot sebelumnya berisi *container* yang *full* dan belum di *stack* atau di repo.
3. “Alat berat *trouble*”, dikarenakan kondisi alat berat yang sebenarnya tidak memumpuni/tidak layak beroperasi.
4. “Stok *container shortage*”, terbatasnya stok *container available* atau siap pakai di blok *stuffing in* dan hanya tersisa *container* yang rusak (*demage*).
5. “Ketidaksiapan buruh TKBM”, dikarenakan buruh TKBM mangkir atau tidak berada di depo petikemas pada saat dibutuhkan di jam kerja.
6. “Faktor alam”, terjadi hujan deras yang mengakibatkan kegiatan dihentikan guna bertujuan mencegah kerusakan barang dan *accident*.

4.2.1.1 Keterlambatan datang *customer*/pengurus EMKL

Penyajian Data, Penundaan mulai kerja disebabkan *customer* atau pengurus EMKL yang terlambat datang ke depo sehingga truk (sopir) yang tiba lebih dulu dan menunggu *customer* atau pengurus EMKL tiba di depo. Akibat keterlambatan kedatangan *customer* atau pengurus EMKL, pada saat kegiatan *stuffing in* sangat memerlukan waktu lebih dalam pemuatan barang dan sopir memarkirkan armadanya tidak pada tempatnya serta terjadi penumpukkan antrean truk yang panjang di blok *stuffing in* depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya. Upaya yang dilakukan oleh pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya dalam menangani masalah ini adalah melakukan pendekatan atau sosialisasi kepada *customer* atau pengurus EMKL agar kedatangan lebih awal dari truk

supaya tidak terjadi tunggu menunggu waktu yang lama (**Ujar Pak Bekhan, kerani *stuffing***).



Gambar 4.3 Truk menunggu *customer* atau pengurus EMKL, yang terlambat datang ke depo petikemas

Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

4.2.1.2 Kondisi Blok Depo Yang Padat

Penyajian Data, Kegiatan *stuffing in* yang sangat banyak sehingga dapat menghalangi *customer* atau pengurus EMKL lain dalam melakukan *stuffing in*, serta menghalangi arus lalu lintas pergerakan alat berat *reach stacker* dalam menghampar *container full* untuk mengganti dengan *container empty* di blok *stuffing in* depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya. Kegiatan *stuffing* tersebut seharusnya dipersiapkan slot di h-1 sebelum dilakukan pemuatan barang. Serta ada 4 blok *stuffing in*/dalam untuk kapasitas tiap blok hanya mampu berisi 15 slot *container*. Upaya yang dilakukan oleh pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya dalam menangani masalah ini adalah memonitoring blok *stuffing in* di setiap pagi dan sore hari, guna mempersiapkan slot *stuffing in* dan koordinasi perbantuan dengan pihak *security* dalam mengatur lalu lintas depo

petikemas PT Mitra Dharma Laksana (**Ujar Pak Sepnat, kerani stuffing**).



Gambar 4.4 Blok *stuffing in* yang padat

Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

4.2.1.3 Alat Berat *Fork Lift Trouble*

Penyajian Data, Alat berat *fork lift* yang sering *trouble* karena masa jangka pemakaian atau beroperasi sudah sangat lama dan terbatasnya jumlah alat berat *fork lift* apabila sesama *customer* atau pengurus EMKL saling membutuhkan *fork lift* dalam melakukan pemuatan barang, sehingga *customer* atau pengurus EMKL menunggu giliran atau antri dalam pemuatan barang di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya. Upaya yang dilakukan oleh pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya dalam menangani masalah ini adalah pengecekan alat berat *fork lift* di setiap hari oleh operator dan koordinasi dengan teknisi apabila ada kendala kerusakan pada alat berat *fork lift* tersebut (**Ujar Pak Achsani, foreman lapangan**).



Gambar 4.5 Alat berat *fork lift trouble* pada saat pemuatan barang
 Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

4.2.1.4 Stok *Container Shortage*

Penyajian Data, Stok *container available (AV)* atau siap pakai di depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya terbatas dan hanya tersisa *container damage (DM)* atau rusak, hal ini dikarenakan belum ada kapal yang datang dari luar daerah (pengiriman balik) ke Surabaya yang membawa *container empty*. Maka dari itu *customer* atau pengurus EMKL yang membutuhkan *container* harus menunggu *container damage (DM)* yang sudah selesai di *repair*. Upaya yang dilakukan oleh pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya dalam menangani masalah ini adalah koordinasi dengan pihak *repair* guna menghampar *container damage (DM)* atau rusak ke blok *repair* dan *container available (AV)* atau siap pakai ke blok *stuffing* (Ujar Pak Adi, kerani bongkar muat).



Gambar 4.6 Stok *container shortage* di depo petikemas

Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

4.2.1.5 Ketidaksiapan Buruh TKBM

Penyajian Data, Buruh TKBM yang belum siap kerja dikarenakan mangkir (tidak *stay*) di depo pada saat jam operasional kerja atau ketika saat dibutuhkan oleh *customer* atau Pengurus EMKL tidak ada di dalam wilayah depo melainkan berada di warung atau luar depo disebabkan tidak ada tempat berteduh bagi buruh TKBM, serta adanya kesalah pahaman antar buruh TKBM dikarenakan *shift* jam kerja yang *over time*. Upaya yang dilakukan oleh pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya adalah koordinasi setiap hari terkait mengenai evaluasi harian kerja dengan seluruh buruh TKBM (Ujar Pak Iwan, *foreman stuffing*).



Gambar 4.7 Buruh TKBM yang hendak mangkir pada saat jam kerja
 Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

4.2.1.6 Faktor Alam

Penyajian Data, Faktor alam disebabkan oleh cuaca sedang hujan sehingga mengalami penundaan pemuatan barang yang dilakukan *customer* atau pengurus EMKL, buruh TKBM maupun alat berat *fork lift*. Apabila dipaksakan barang akan beresiko menjadi rusak jika terkena air hujan. Pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana tidak bertanggung jawab apabila pemuatan barang tetap dilanjutkan, Pemuatan barang akan dilanjutkan setelah cuaca hujan sudah henti. Upaya yang dilakukan oleh pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya dalam menangani masalah ini adalah apabila cuaca sudah mulai mendung kerani akan keliling ke tiap-tiap blok untuk *reminder customer* atau pengurus EMKL, menyampaikan supaya kegiatan *stuffing in* dihentikan sementara sampai cuaca hujan berakhir/henti (**Ujar Pak Budi, kerani *stuffing***).



Gambar 4.8 Faktor alam, cuaca hujan

Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

4.2.2 Analisis Kelancaran Pemuatan Barang di wilayah Depo Petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya

Kelancaran dalam pemuatan barang yakni:

1. Efisiensi waktu, kegiatan *stuffing in* berjalan lancar apabila kedatangan *customer* atau pengurus EMKL tepat waktu atau tiba lebih awal dari truk/mobil box (sopir) guna komunikasi antar sesama pihak terkait tidak terjadi kesalahpahaman.
2. Sesuai Operasional Prosedur (SOP), pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana menerapkan/mengutamakan prosedur *safety* mulai dari kelengkapan operasional seperti helm, rompi, sepatu yang berguna untuk memberikan contoh kepada *customer* atau pengurus EMKL.
3. Tidak terjadi *accident*, pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana tetap meminimalisir serta mencegah resiko dari kegiatan *stuffing* akan tetapi resiko tersebut kemungkin akan timbul dan tidak diketahui akan kapan terjadi. Maka dari itu pihak depo petikemas PT Mitra Dharma

Laksana telah mempersiapkan kotak P3K sebagai antisipasi pertolongan pertama apabila terjadi *accident* pada saat kegiatan berlangsung.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Penarikan Kesimpulan (Verifikasi), Berdasarkan hasil dari penelitian ini yang berjudul “Analisis Penghambat *Stuffing In* Terhadap Kelancaran Pemuatan Barang Di Depo Petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya”, peneliti dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. “Keterlambatan datang *customer*/pengurus EMKL”, masalah ini sebagai penyebab utama yang terjadi karena truk tiba di depo lebih awal dari *customer* atau pengurus EMKL dan sopir memarkirkan kendaraannya dengan sembarangan, serta mengakibatkan antrean truk yang panjang sehingga lalu lintas depo petikemas tidak teratur/berantakan.
2. “Kondisi blok yang depo padat”, meningkatnya permintaan pengiriman barang/kenaikan jumlah *customer* atau pengurus EMKL yang berdampak, minimnya komunikasi antara kerani *stuffing* dan *customer* atau pengurus EMKL dikarenakan permintaan slot secara mendadak atau tidak ada/di persiapan dari hari sebelum pemuatannya.
3. “Alat berat *fork lift trouble*”, kondisi alat berat *fork lift* yang sebenarnya sudah tidak memumpuni/layak beroperasi dan terus dipergunakan dengan *maintenance* secara terus menerus dan kurangnya jumlah fasilitas alat berat *fork lift* dalam melayani jumlah permintaan *customer* atau pengurus EMKL.
4. “Stok *container shortage*”, terbatasnya stok *container available (AV)* atau siap pakai dan terdapat hanya sisa *container damage (DM)* atau rusak, dikarenakan pengiriman balik *container empty* dari luar daerah belum datang ke daerah Surabaya, *customer* atau pengurus EMKL menunggu *container damage (DM)* atau rusak untuk di repair terlebih dahulu agar berubah status menjadi *container available (AV)* atau dapat dipakai.

5. “Ketidaksiapan buruh TKBM”, karena buruh TKBM mangkir atau tidak berada di depo petikemas pada saat dibutuhkan di jam kerja sehingga pemuatan barang mengalami penundaan hingga buruh TKBM tiba atau siap memulai kerja.
6. “Faktor alam”, terjadi hujan deras yang mengakibatkan kegiatan dihentikan sementara, guna bertujuan untuk mencegah kerusakan barang tersebut dan menghindari *accident* serta pihak depo tidak bertanggung jawab apapun apabila kegiatan tersebut masih berlangsung.

5.2 Saran

Berdasarkan dari pengkajian hasil penelitian dilapangan, maka penulis bermaksud memberikan saran yang harapannya berguna atau bermanfaat bagi perusahaan dalam mengevaluasi kegiatan yang berlangsung selama kedepan, yakni sebagai berikut:

1. Pihak *security* tidak memperbolehkan armada truk memasuki wilayah depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana sebelum berjanjian dengan *customer* atau pengurus EMKL tersebut. Hal ini dapat mengurangi armada truk yang parkir sembarangan diblok depo, dan menghindari arus lalu lintas yang tidak teratur/berantakkan sehingga pergerakan lalu lintas *reach stacker* bisa lebih leluasa beroperasi.
2. Pihak kerani *stuffing* tetap memonitoring blok *stuffing* secara berkala dan memastikan ke *customer* atau pengurus EMKL apakah pemuatan barang hanya sehari langsung *full* atau dilanjutkan esok hari, dalam *percontainer* maupun menambah slot baru di hari itu juga, guna agar kerani *stuffing* mengetahui kepastian berapa sisa slot dan berapa kebutuhan permintaan slot *customer* atau pengurus EMKL lainnya.
3. Adanya peremajaan dan penambahan unit alat berat *fork lift* yang bertujuan untuk meminimalisir biaya pergantian *spare part*, karena kondisi alat berat *fork lift* saat ini sudah tidak layak beroperasi. Hal ini dapat merugikan waktu juga dalam proses pemuatan barang yang seharusnya mampu beroperasi 3-5 *container* perhari menjadi 1-3 *container* atau menjadikannya berkurang.

4. Diadakan lembur bagi pihak *repair* guna menunjang dan membantu dalam penyediaan stok *container* di depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana meskipun sudah melebihi batas target pengerjaan, dan kegiatan ini diberlakukan selama belum ada datangnya pengiriman balik *container empty* dari luar daerah ke Surabaya.
5. Memberikan fasilitas atau ruangan sebagai tempat berteduh bagi buruh TKBM di dalam wilayah depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana dalam menunggu permintaan kerja *customer* atau pengurus EMKL, agar pada saat dibutuhkan tidak ada kendala dalam cari mencari atau sudah siap (*stay*) dalam bekerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, H. A. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Ghalia Indonesia.
- Adzin Ilham P., 2022. Analisis kegiatan operasional *stuffing stripping* ekspor di depo Karana Panorama Logistik Surabaya
- Amir M.S. 1997. *Letter Of Credit Dalam Bisnis Ekspor Impor*. Jakarta: Ikrar Mandiri Abadi
- Amir M. S. 1999. *Ekspor Impor (Teori Penerapannya)*. Jakarta: PT. Pustaka Binaman Pressindo
- Arikunto, S. 2013. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta
- Burgin, Burhan 2003. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Feryan Mey Langga, Sudirman, Benny Agus Setiono 2022, Analisis faktor penghambat *stuffing in* pada pemuatan barang di depo petikemas PT Sarana Bandar Nasional Surabaya, UHT, Surabaya, *Jurnal Aplikasi Pelayaran Kepelabuhanan*, Volume 12 Nomor 2, 2022
- Handajani, Mudjiastuti, 2004, Analisis Kinerja Operasional Bongkar Muat Peti Kemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, *Jurnal Transportasi*, Vol. 4 No.1, Juni 2004.
- Idrus, Muhammad (2009). *Metode Penelitian Ilmu Sosial*. Yogyakarta: Erlangga
- Kementrian Perhubungan RI (2016) Nomer PM 83 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas. Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta
- Koleangan, Dirk. 2008. *Sistem Petikemas (Container System)*. Jakarta
- Komaruddin. 2001. *Ensiklopedia Manajemen*. Edisi ke 5 Jakarta: Bumi Kasara
- Kosasih, Engkos dan Soewondo Hananto. 2007. *Manajemen Keuangan dan Akuntansi Perusahaan Pelayaran*. PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta
- Miles, M.B., & Huberman, A.M. (1994). *Qualitative data analysis*. London, UK: Sage Publications
- Moleong, Lexy.2007. *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Karya

- Peter Salim dan Yenni Salim. 2002. *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*. Jakarta: Balai Pustaka
- Setyosari, Punaji. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan dan Pengembangannya*, Jakarta: Kencana
- Septian, Ardi Wahyu, 2020. Optimalisasi *stuffing* terhadap kelancaran pemuatan petikemas ke kapal di depo petikemas Tanjung Emas PT Jaya Lancar Cargo, Unimar, Semarang, repository.unimar-amni
- Subandi. 1996. *Manajemen Peti Kemas* Penerbit ARCAN: Jakarta
- Suyono. R. P. 2003. *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM
- Suyono. R. P. 2005. *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*, Edisi ke-4 Jakarta: PPM
- Sugiyono. 2007. *Metode Penelitian Pendidikan, Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfa Beta
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Pendidikan, Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfa Beta
- Sujidono, Anas. 1996. *Pengantar Evaluasi Pendidikan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Tjiptono, Fandy 1999. Kualitas Barang dan Jasa: Pengukuran, Keterbatasan dan Implikasi, Majalah Usahawan. No3 TH. XXVII. Maret.
- Thoni M, Adi Purwanto, Hardjono, 2012. *Optimalisasi Stuffing Terhadap Kelancaran Pemuatan Petikemas*, UHT, Surabaya, *Jurnal Aplikasi Pelayaran Kepelabuhanan*, Volume 1 Nomor 1, 2012
- Yunus Evendi Kris Dia Musa, Benny Agus Setiono, 2012. *Pengaruh Moda Transportasi Darat Terhadap Kelancaran Arus Container di PT. Nilam Port Terminal Indonesia Cabang Tanjung Perak Surabaya*, UHT, Surabaya, *Jurnal Aplikasi Pelayaran Kepelabuhanan*, Volume 3 Nomor 1, 2012

LAMPIRAN – LAMPIRAN

Lampiran 1 Formulir Permohonan Penyusunan Skripsi



SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN
STIAMAK BARUNAWATI

Jl. Perak Barat 173 Surabaya
Website : www.stiamak.ac.id

Telp. (031) 3291096
E-mail : info@stiamak.ac.id

FORMULIR PERMOHONAN PENULISAN SKRIPSI Tahun Akademik : 2022/2023

Permohonan penyusunan SKRIPSI dan Dosen Pembimbing bagi mahasiswa:

Nama : MICHAEL SIMANJUNTAK
NIM : 21131039
Program Studi : ADMINISTRASI BISNIS
Alamat : GRUYA PERMATA MERRI BLAK DINDIG MOJOKERTO .
Telp : 082132637432.

Judul SKRIPSI :

1. ANALISIS PENGHAMBAT STUFFING IN TERHADAP KELANCARAN PEMUATAN BAKANG DI DEPO PETIKEMAS TANJUNG BATA PT. MITRA DHARMA LAKSANA SURABAYA.
2.
3.
4.

Dapat disetujui dengan dosen pembimbing : MUHAMMAD, S.Pd., MM

Menyetujui,
Kaprodik

SOEDARMANTO, SE, MM
NIDN: 0322036902

Surabaya, 31 AGUSTUS 2023.

Mahasiswa yang bersangkutan
Pemohon,

MICHAEL SIMANJUNTAK
NIM : 21131039

Lampiran 2 Formulir Bimbingan Skripsi



SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN STIAMAK BARUNAWATI

Jl. Perak Barat 173 Surabaya
Website : www.stiamak.ac.id

Telp. (031) 3291096
E-mail : info@stiamak.ac.id

LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI TAHUN 2023

Nama : MICHAEL SIMANJUNTAK
NIM : 21131039
Tempat Penelitian : PT. MITRA DHARMA LAKSANA SURABAYA
Judul : ANALISIS PENGHAMBAT STUFFING IN TERHADAP
KELANCARAN PEMULATAN BAKAR DI DEPO PETIKEMAS
TANJUNG BATAU PT. MITRA DHARMA LAKSANA
Pembimbing : MUDAYAT, MM

| No. | Hari/ Tanggal | Bimbingan | Paraf |
|-----|---------------|-----------|-------|
| 1. | 30/3/23 | Final | & |
| 2. | 12/5/23 | Bab 1 | f |
| 3. | 26/6/23 | Bab 2 | & |
| 4. | 18/7/23 | Bab 3 | & |
| 5. | 25/9/23 | Bab 4 | f |
| 6. | 29/8/23 | Bab 5 | f |
| 7. | 31/8/23 | Final | f |

Mengetahui,
Kaprosdi Ilmu Administrasi Bisnis

SOEDARMANTO, SE, MM

Surabaya, 31 Agustus 2023
Mahasiswa

MICHAEL SIMANJUNTAK
NIM: 21131039.

Lampiran 3 Surat Keterangan Kerja Lapangan



PT. PBM MITRA DHARMA LAKSANA

(Anggota APBMI No. 10/APBMI/IV/86)

Jl. Aloon - Aloon Priok 27 Surabaya 60177

Tel. : (031) 329 2288, 329 4488 Fax. : (031) 329 1616, 329 1619

Surabaya, 08 Agustus 2020

Nomor : 09/HRD-HO/0820
Lampiran :-
Hal : Surat Keterangan Selesai Praktek Darat

Yth. Direktur Diploma Pelayaran Universitas Hang Tuah Surabaya
Jl. Arif Rahman Hakim No. 150
Surabaya

Dengan hormat,

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ronny Harry Pramoewibowo
Jabatan : HR Focal Point

Menyatakan bahwa mahasiswa berikut:

Nama : MICHAEL SIMAJUNTAK (2017.01.3.0128)

Program Studi : KPN

Telah menyelesaikan praktek darat di perusahaan PT. PBM Mitra Dharma Laksana dari 01 FEBRUARI 2020 – 01 MEI 2020 dengan nilai **BAIK**.

Kami mengucapkan terima kasih atas hasil kerja yang diberikan selama kurun waktu 3 bulan.

Hormat kami,



Ronny Harry Pramoewibowo
HR Focal Point

Lampiran 4 Formulir Wawancara

- Menurut anda apakah penyebab penghambat kegiatan stuffing in/dalam di depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?
 - Keterlambatan datang customer atau pengurus ekspedisi ke depo dan armada trailer tiba lebih dulu sehingga terjadi tunggu menunggu.
- Menurut anda apakah kelancaran pemuatan barang di depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?
 - Waktu kerja yang efektif, berjalan sesuai SOP, Tidak terjadi insiden.

(Pendapat Dari Bapak Bekhan, Kerani Stuffing)

- Menurut anda apakah penyebab penghambat kegiatan stuffing in/dalam di depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?
 - Kondisi blok stuffing in/dalam padat akibat kenaikan order.
- Menurut anda apakah kelancaran pemuatan barang di depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?
 - Kegiatan berjalan tepat waktu, menerapkan SOP, utamakan safety first.

(Pendapat Dari Bapak Sepnat, Kerani Stuffing)

- Menurut anda apakah penyebab penghambat kegiatan stuffing in/dalam di depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?
 - Terjadi hujan pada saat stuffing in/dalam.
- Menurut anda apakah kelancaran pemuatan barang di depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?
 - Kegiatan dimulai dari jam 8 pagi, mengikuti SOP, hati-hati dalam bekerja.

(Pendapat Dari Bapak Budi, Kerani Stuffing)

- Menurut anda apakah penyebab penghambat kegiatan stuffing in/dalam di depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?
 - Container shortage, tidak ada bongkaran kapal masuk atau balikan.
- Menurut anda apakah kelancaran pemuatan barang di depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?
 - Siapa cepat ke depo dia yang dapat duluan, paham dengan SOP Perusahaan, waspada setiap saat dan tidak lalai dalam bekerja.

(Pendapat Dari Bapak Adi, Kerani Bongkar Muat)

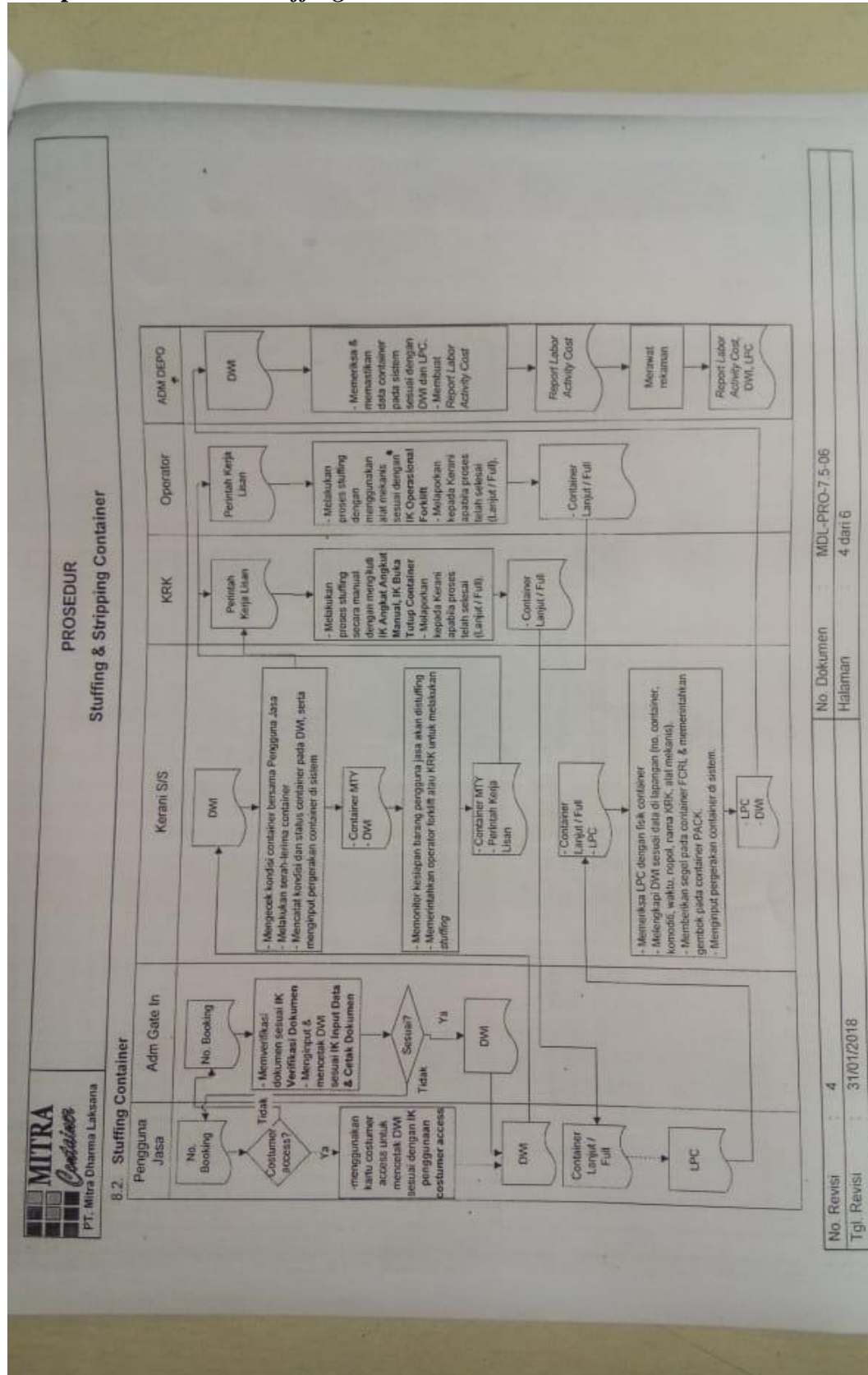
- Menurut anda apakah penyebab penghambat kegiatan stuffing in/dalam di depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?
 - Alat berat sering rusak.
- Menurut anda apakah kelancaran pemuatan barang di depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?
 - melakukan kegiatan dari pagi, berpedoman dengan SOP, tidak terjadi kecelakaan kerja.

(Pendapat Bapak Achsani, Foreman Lapangan)

- Menurut anda apakah penyebab penghambat kegiatan stuffing in/dalam di depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?
 - Kuli bongkar muat tidak siap.
- Menurut anda apakah kelancaran pemuatan barang di depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?
 - Tergantung kebutuhan sesuai barang tersebut apabila banyak dan berat lebih baik awal dikerjakan, mentaati SOP, tidak terjadi human error.

(Pendapat Bapak Iwan, Foreman Stuffing)

Lampiran 5 Prosedur Stuffing



Lampiran 6 Foto Pada Saat Di Depo Petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya

