

**ANALISIS MANAJEMEN OPERASIONAL *REPAIR*
CONTAINER DI DEPO PT. KARANA PANORAMA LOGISTIK**

SKRIPSI

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



DISUSUN OLEH :

Nama : Nur Hidayati
NPM : 16.1011373
Program Study : Ilmu Administrasi Bisnis
Pembimbing : Juli Prastyorini, S.Sos, MM
Pembimbing II : Drs. Mudayat, MM

**STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHANAN BARUNAWATI
SURABAYA
2020**

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama : Nur Hidayati

NIM : 16.1011373

Program Studi : Administrasi Bisnis

Judul Skripsi : Analisis Manajemen Operasional *Repair Container*
di depo PT. Karana Panorama Logistik.

Dengan ini menyatakan bahwa hasil penulisan skripsi yang telah saya buat ini merupakan hasil karya sendiri dan benar keasliannya. Apabila ternyata di kemudian hari penulisan skripsi ini merupakan 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,

Nur Hidayati

LEMBAR PERSETUJUAN

SKRIPSI

**ANALISIS MANAJEMEN OPERASIONAL *REPAIR CONTAINER* DI
DEPO PT. KARANA PANORAMA LOGISTIK**

DIAJUKAN OLEH :

NAMA : NUR HIDAYATI

NIM : 16.1011373

TELAH DISETUJUI DAN DITERIMA DENGAN BAIK OLEH :

Menyetujui,

**DOSEN PEMBIMBING I,
Tanggal....**

**JULI PRASTYORINI, S.Sos, MM.
NIDN : 0708067104**

**DOSEN PEMBIMBING II,
Tanggal....**

**Drs. MUDAYAT, MM.
NIDN : 0722017004**

Mengetahui,

KETUA PROGRAM STUDI

**STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA
KETUA**

**SOEDARMANTO, SE. MM.
NIDN : 0322036902**

**Dr.NUGROHO DWI PRIYOHADI, M.Sc.
NIDN : 883290019**

LEMBAR PENGESAHAN

SKRIPSI

**ANALISIS MANAJEMEN OPERASIONAL *REPAIR*
CONTAINER DI DEPO PT. KARANA PANORAMA LOGISTIK**

DISUSUN OLEH:

NAMA : NUR HIDAYATI

NIM : 16.1011373

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

DEWAN PENGUJI

KETUA : Dr. GUGUS WIJONARKO, MM (.....)

SEKRETARIS : Drs. MUDAYAT, MM (.....)

Mengetahui,

STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA

KETUA

Dr. NUGROHO DWI PRIYOHADI, M.Sc

NIDN : 883290019

ABSTRAKSI

NUR HIDAYATI. 16.1011373

ANALISIS MANAJEMEN OPERASIONAL *REPAIR CONTAINER* DI DEPO PT. KARANA PANORAMA LOGISTIK

Skripsi. Program Studi Administrasi Bisnis

Kata kunci : Manajemen operasional, *Repair Container*, dan Depo

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Bagaimana fungsi manajemen operasional *repair container* di depo PT. Karana Panorama Logistik serta mengetahui apa saja yang menjadi kendala dalam proses *repair container* di depo PT. Karana Panorama Logistik

Penelitian ini adalah penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian ini bermaksud mendeskripsikan gambaran tentang manajemen operasional *repair container* di depo PT. Karana Panorama Logistik. Manajemen operasional dimaksud untuk mengetahui fungsi manajemen yang diterapkan dalam perusahaan. Dengan orientasi demikian, maka jenis penelitian yang dianggap relevan adalah penelitian deskriptif kualitatif. Maka peneliti menggunakan metode pengumpulan data seperti; observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Subjek penelitian ini adalah karyawan divisi manajemen operasional PT. Karana Panorama Logistik

Hasil penelitian menunjukkan bahwa manajemen operasional secara umum adalah sebuah usaha pengelolaan secara maksimal dalam penggunaan berbagai faktor produksi seperti sumber daya manusia (SDM). Manajemen ini kita dapat gunakan untuk menghendel suatu kebijakan yang berkaitan dengan tata kelola, membuat strategi dalam aktivitas kerja serta membantu proses pengambilan keputusan yang terbaik. Terdapat empat fungsi manajemen operasional yaitu : perencanaan, pengorganisasian, penggerakan dan pengendalian. Kendala yang dihadapi dalam manajemen operasional *repair container* di depo PT. Karana Panorama Logistik yaitu pembacaan tulisan surveyor yang kurang jelas sehingga sangat memungkinkan terjadinya kesalahan perhitungan.

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji dan syukur kehadirat Allaah Subhanahu Wa Ta'ala atas segala rahmat, karunia, dan ridho-Nya penulis dapat menyelesaikan proposal skripsi yang berjudul “Analisis Manajemen Operasional *Repair Container* di Depo PT. Karana anorama Logistik”.

Proposal skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk mengerjakan skripsi pada program Strata-1 di Jurusan Administrasi Bisnis, STIA dan Manajemen Kepelabuhan Surabaya. Penulis menyadari dalam penyusunan proposal skripsi ini tidak akan selesai tanpa bantuan dari berbagai pihak. Karena itu pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada:

1. Dr. Nugroho Dwi Priyohadi, S.Psi, M.Sc selaku Ketua STIA dan Manajemen Kepelabuhan;
2. Soedarmanto, SE, MM selaku Ketua Program Studi STIA dan ManajemenKepelabuhan;
3. Juli Prastyorini S.Sos, MM. atas bimbingan, saran dan motivasi yang telahdiberikan;
4. Segenap dosen STIA dan Manajemen Kepelabuhan yang telah membagikan ilmunya kepada penulis dari semester awal hinggaakhir;
5. Bapak Agung Kresno, selaku Direktur PT. Karana Panorama Logistik;
6. Bapak Suwito, Bapak Setyo, Bapak Suyatno, dan seluruh karyawan serta staf yang telah membimbing kami selama melakukan kegiatan penelitian di PT. Karana Panorama Logistik;
7. Kedua Orang Tua, yang telah memberikan motivasi, semangat dan do'anya, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan skripsi ini denganbaik;
8. Teman-teman angkatan 2016 atas dorongan dan motivasi;
9. Serta pihak yang telah membantu terselesainya skripsi ini yang tidak dapat penulis sebut satu persatu.

Penulis menyadari proposal skripsi ini tidak luput dari berbagai kekurangan.Penulis mengharapkan saran dan kritik demi kesempurnaan dan perbaikannya sehingga akhirnya skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi bidang

pendidikan dan penerapan dilapangan serta bisa dikembangkan lagi lebih lanjut.Aamiin.

Surabaya, 01 Juli 2020

Penulis

NUR HIDAYATI



DAFTAR ISI

| | |
|---|------|
| Halaman Judul..... | i |
| Halaman Pernyataan..... | ii |
| Halaman Persetujuan..... | iii |
| Halaman Pengesahan | iv |
| Abstraks | v |
| Kata Pengantar | vi |
| Daftar Isi..... | viii |
| Daftar Tabel | xi |
| Daftar Gambar | xii |
| Daftar Bagan | xiii |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| 1.1 Latar Belakang Masalah..... | 1 |
| 1.2 Perumusan Masalah..... | 3 |
| 1.3 Batasan Masalah..... | 3 |
| 1.4 Tujuan Penelitian | 3 |
| 1.5 Sistematika Penulisan..... | 5 |
| BAB II LANDASAN TEORI | |
| 2.1 Definisi Manajemen | 6 |
| 2.2 Definisi Manajemen Operasional | 8 |
| 2.2.1 Ruang Lingkup Manajemen Operasional..... | 9 |
| 2.2.2 Hubungan Manajemen Operasional dengan “ <i>Supply Chain</i> ” | 12 |
| 2.3 Definisi <i>Repair Container</i> | 13 |
| 2.3.1 Keuntungan dan Kerugian Memakai Petikemas..... | 16 |
| 2.3.2 Penanganan Petikemas | 17 |

| | |
|---|----|
| 2.4 Jenis-jenis <i>Container</i> | 18 |
| 2.5 Penyebab Kerusakan <i>Container</i> | 22 |
| 2.6 Standar Perbaikan <i>Container</i> | 23 |
| 2.7 Alat-alat yang Digunakan pada <i>Repair Container</i> | 25 |
| 2.8 Definisi Depo Petikemas atau Depo <i>Container</i> | 26 |
| 2.9 Penelitian Terdahulu | 28 |
| 2.10 Kerangka Berfikir | 29 |

BAB III METODE PENELITIAN

| | |
|---------------------------------------|----|
| 3.1 Metode Penelitian..... | 30 |
| 3.2 Subjek Penelitian..... | 31 |
| 3.3 Objek Penelitian | 32 |
| 3.4 Data Penelitian | 32 |
| 3.4.1 Sumber Data..... | 32 |
| 3.4.2 Jenis Data | 33 |
| 3.4.3 Metode Pengumpulan Data | 34 |
| 3.4.4 Teknik Analisis Data..... | 36 |
| 3.5 Langkah - langkah Penelitian..... | 37 |

BAB IV PEMBAHASAN

| | |
|-----------------------------------|----|
| 4.1 Sejarah Perusahaan..... | 39 |
| 4.2 Visi dan Misi Perusahaan..... | 39 |
| 4.2.1 Visi Perusahaan | 39 |
| 4.2.2 Misi Perusahaan | 39 |
| 4.3 Fasilitas Penunjang | 40 |
| 4.4 Struktur Organisasi | 40 |
| 4.5 Tugasdan Tanggung Jawab..... | 42 |
| 4.6 Kegiatan Pelayanan..... | 46 |
| 4.7 Analisis Data | 48 |
| 4.8 Hasil Penelitian | 63 |

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan..... 70
5.2 Saran..... 71

DAFTAR PUSTAKA..... 72

LAMPIRAN..... 74



DAFTAR TABEL

| | |
|--|----|
| Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu | 29 |
| Tabel 4.1 Kode Kerusakan Container dalam Penulisan Estimate..... | 53 |



DAFTAR GAMBAR

| | |
|--|----|
| Gambat 4.1 Code Komponen Detail Pintu Container..... | 55 |
| Gambar 4.2 Komponen Container Bagian Bawah..... | 57 |
| Gambar 4.3 Komponen Container Bagian Lantai..... | 58 |



DAFTAR BAGAN

| | |
|---|----|
| Bagan 2.1 Kerangka Berpikir..... | 30 |
| Bagan 4.1 Struktur Organisasi PT. Karana Panorama Logistik..... | 41 |
| Bagan 4.2 Alur Perbaikan Petikemas PT. Karana Panorama Logistik | 49 |
| Bagan 4.3 Alur Dokumen | 52 |



BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang.

Pelabuhan di Indonesia mempunyai peranan penting dalam pertumbuhan ekonomi dan berkontribusi bagi pembangunan nasional. Hal yang dapat dilakukan pelabuhan di Indonesia adalah memberi pelayanan terhadap kapal dan pelayanan terhadap muatan. Seiring perkembangan zaman, pelabuhan - pelabuhan di Indonesia juga melayani kapal muatan petikemas yang merupakan salah satu bentuk kapal muatan yang dapat mengangkut barang lebih banyak dari kapal *cargo* dan biasanya digunakan oleh para importir maupun eksportir untuk mendistribusikan barangnya. Proses pengiriman barang tersebut banyak dilakukan oleh perusahaan pelayaran dengan menggunakan *container* atau petikemas. *Container* atau petikemas tersebut merupakan suatu kemasan yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu serta dapat digunakan secara berulang dalam pengiriman suatu barang, petikemas ini digunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya dengan aman dan meminimalisir terjadinya kerusakan. Mula – mula *container* atau petikemas ini dipergunakan untuk mengirim barang elektronik, komoditi ekspor dan impor yang ber nilai tinggi. Namun, saat ini hampir semua pengiriman barang atau komoditi dimuat menggunakan petikemas seperti makanan, minuman kaleng, tekstil, keramik, tembakau dan masih banyak lainnya.

Untuk melakukan kegiatan atau pengoperasian petikemas atau *container* perlu adanya sebuah depo atau tempat untuk bongkar muat suatu barang, menyimpan container dengan dilakukan proses pengeluaran, penerimaan, perawatan dan perbaikan terhadap container kosong. Sebuah depo container harus memenuhi persyaratan dari asosiasi depo *container*/ ASDEKI, pemerintah, dan pemilik container. Perusahaan pelayaran dan pemilik barang sangat terbantu adanya depo petikemas (depo container). Kehadiran depo

sangatlah berpengaruh terhadap kecepatan bongkar muat karena semakin luas lahan depo maka semakin banyak juga jumlah kontainer yang dapat ditampung di depo tersebut. Namun usaha depo *container* saat ini semakin marak dan semakin ketat persaingan. Depo petikemas yang bermunculan di wilayah Surabaya merupakan salah rantai pasok (*supply chain*) yang sangat penting guna melengkapi aktivitas pasokan dari produsen hingga ke konsumen berjalan dengan lancar. Menurut istilah depo petikemas adalah suatu area terbuka di dalam atau di luar daerah lingkungan kerja pelabuhan sebagai tempat kegiatan penyimpanan dan penumpukan (*storage*), pembersihan atau pencucian (*washing*), perawatan dan perbaikan (*maintenance and repair*) petikemas, pemuatan (*stuffing*), pembongkaran (*stripping*), serta kegiatan lain yang mendukung kelancaran penanganan petikemasisi (*full container*) dan/atau petikemas kosong (*empty container*).

Dalam dunia pelayaran pengelolaan *container* biasanya dipercayakan kepada perusahaan pengelola atau manajemen petikemas yang biasanya disebut depo operator *container*. Hal ini juga terjadi pada PT. Karana Panorama Logistik bertugas sebagai tempat penumpukan petikemas *full* dan petikemas *empty*, pelayanan *stuffing and stripping*, pelayanan *maintenance and repair*, pembersihan dan pencucian petikemas, pelayanan fumigasi, dan tempat penimbunan sementara. Beberapa batasan dalam pembuatan program Sistem Pengelolaan Kontainer ini. Sistem Pengelolaan Kontainer hanya mengelola 4 macam pergerakan kontainer dilingkungan depot yaitu penerimaan kontainer (*In Depot*), pengeluaran kontainer (*Out Depot*), pergerakan kontainer ke area tertentu untuk diperbaiki jika dalam keadaan rusak (*To Repair*) dan pergerakan kontainer setelah selesai diperbaiki Repair Fitur Sistem Pengelolaan Kontainer meliputi proses utama yaitu penerimaan container (*In Depot*), pengeluaran Kontainer (*Out Depot*), Pembayaran LOLO (*Lift On Lift Off*) dan layanan pencucian (*Cleaning*), EIR (*Equipment Interchange Receipt*) dan EOR (*Estimate of Repair*) dalam proses M dan R (*Maintenance and Repair*), Riwayat kontainer dan pelaporan. Sistem Pengelolaan Kontainer mengadopsi

mekanisme check digit untuk menghindari kesalahan dalam memasukkan nomer kontainer. Sistem Pengelolaan Kontainer mengadopsi kode internasional untuk identifikasi kerusakan dan perbaikan container lewat implementasi CEDEX (*Container Equipment Data Exchange*).

Dari uraian tersebut penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dan mengambil judul yaitu **“ANALISIS MANAJEMEN OPERASIONAL REPAIR CONTAINER DI DEPO PT. KARANA PANORAMA LOGISTIK ”**

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang judul penelitian , maka identifikasi masalahnya adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana fungsi manajemen operasional *repair container* di depo PT. Karana Panorama Logistik?
2. Apa yang menjadi kendala dalam proses *repair container* di depo PT. Karana Panorama Logistik ?

1.3 Batasan Masalah

Setiap Penelitian yang akan dilakukan harus dibatasi masalahnya, agar permasalahan yang akan diteliti lebih terarah dan tidak menyimpang dari permasalahan semula. Untuk itu, penulis akan membatasi ruang lingkup penelitian hanya pada masalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini membatasi hanya untuk mengetahui manajemen operasional *repair container* di PT. Karana Panorama Logistik.
2. Penelitian ini hanya membahas tentang *general purpose* atau *dry container*.

1.4. Tujuan Penulisan

Tujuan dari penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah :

1. Untuk mengetahui fungsi manajemen operasional di depo PT. Karana Panorama Logistik.

2. Untuk mengetahui kendala apa saja yang dihadapi saat proses *repair container*.

1.5 Sistematika Penulisan

Penyusunan laporan tugas akhir ini dibagi menjadi 6 (enam) bab, dimana masing - masing bab terdiri dari sub - sub bab yang menjelaskan isi dari masing – masing bab tersebut. Adapun sistematika penulisan laporan tugas akhir adalah sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini menguraikan hal – hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dihadapi oleh perusahaan, diawali dengan latar belakang, perumusan masalah, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, metodologi penelitian, sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Dalam bab ini berisi teori – teori yang berkaitan dengan permasalahan yang dapat dijadikan sebagai dasar pengambilan suatu hasil pengujian. Membahas secara singkat tentang manajemen operasional, *repair container* serta depo petikemas.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini berisi tentang penjelasan tahapan – tahapan yang dikerjakan model analisis dan tahap penelitian dan metode prosedur pengumpulan, sehingga hasil yang diperoleh tidak menyimpang dari tujuan awal penelitian.

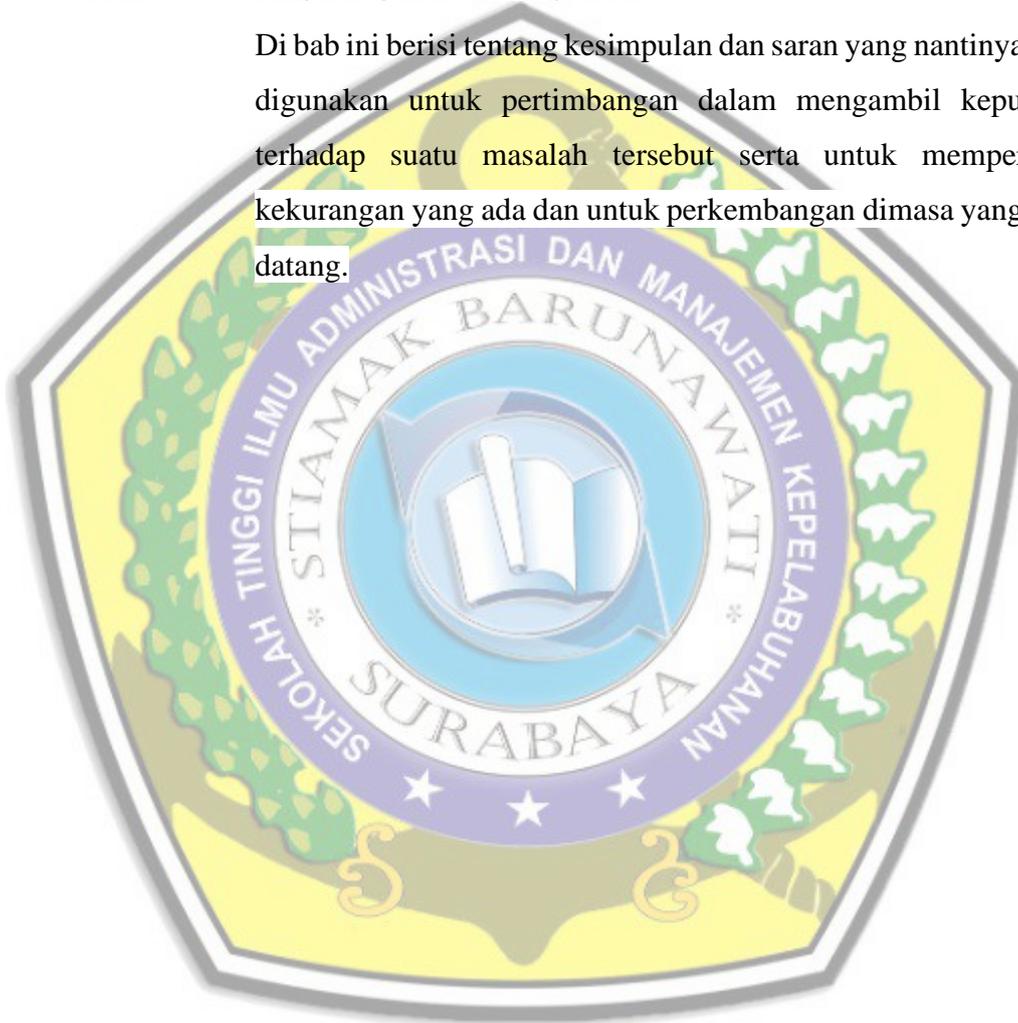
BAB IV : ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

Di bab ini berisi tentang sejarah singkat perusahaan, struktur organisasi, tugas dan tanggung jawab, aktivitas kegiatan

perusahaan, dan personalia / kepegawaian yang berupa hasil pengamatan, penumpulan serta pengolahan data hingga hasil yang dicapai selama penelitian dan pembuatan laporan penelitian.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Di bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran yang nantinya akan digunakan untuk pertimbangan dalam mengambil keputusan terhadap suatu masalah tersebut serta untuk memperbaiki kekurangan yang ada dan untuk perkembangan dimasa yang akan datang.



BAB II

LANDASAN TEORI

Penegasan Judul

Untuk menghindari adanya kesalah pahaman dalam menafsirkan judul, maka penyusun perlu memberikan penjelasan terhadap istilah-istilah yang terkandung dalam judul yang penyusun pilih yaitu “ Analisis Manajemen Operasional *Repair Container* di Depo PT. Karana Panorama Logistik ”

2.1 Definisi Manajemen

Manajemen berasal dari kata *to manage* yang artinya mengatur. Adapun unsur-unsur manajemen yang terdiri dari 6M yaitu *man, money, mothode, machines, materials, dan market*. Manajemen adalah suatu cara/seni mengelola sesuatu untuk dikerjakan oleh orang lain. Untuk mencapai tujuan tertentu secara efektif dan efisien yang bersifat masif, kompleks dan bernilai tinggi tentulah sangat dibutuhkan manajemen. Sumber daya manusia merupakan kekayaan (*asset*) organisasi yang harus didayagunakan secara optimal sehingga diperlukannya suatu manajemen untuk mengatur sumber daya manusia sedemikian rupa guna mencapai tujuan yang telah ditetapkan sejak awal.

Dalam proses pengaturan berdasaaarkan urutan dan fungsi – fungsi manajemen yaitu manajemenitu merupakan suatu proses untuk mewujudkan tujuan yang diinginkan. Menurut Fogarty dalam Eddy Herjanto (2015), “manajemen operasi merupakan suatu proses secara berkesinambungan dan efektif menggunakan fungsi manajemen untuk mengintegrasikan sumber daya secara efisien dalam rangka mencapai tujuan”. Hal ini tentunya guna membantu perusahaan mengatur dan merancang secara keseluruhan untuk tujuan yang diinginkan.

Manajemen merupakan suatu proses khas yang terdiri atas tindakan -

tindakan perencanaan, pengorganisasian, penggerakan, dan pengendalian untuk menentukan serta mencapai tujuan melalui pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber daya lainnya G.R. Terry (2010;16)

Berdasarkan definisi-definisi diatas maka dapat disimpulkan bahwa manajemen merupakan suatu ilmu, seni dan proses kegiatan yang dilakukan dalam upaya mencapai tujuan bersama dengan mengelola sumber daya manusia dan sumber daya lainnya secara optimal melalui kerjasama antar anggota organisasi.

Berdasarkan pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa manajemen adalah suatu proses yang dilakukan oleh perusahaan dengan menggunakan sumber daya secara efektif dan efisien dengan menggunakan orang-orang melalui perencanaan (*planning*), pengaturan (*organizing*), kepemimpinan (*leading*), dan pengendalian (*controlling*) dengan memanfaatkan sumber daya yang tersedia. Serta memiliki tujuan untuk mewujudkan terdapatnya rasa aman dan kesatuan untuk para pegawai, sehingga dalam kinerjanya bisa lebih efisien dan efektif.

Dikutip oleh Malayu S.P. Hasibuan (2012;1) menyatakan manajemen adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

Dalam manajemen terdapat sejumlah fungsi-fungsi operasional. Fungsi-fungsi tersebut telah dikemukakan oleh para penulis dengan berbagai sudut pendekatan dan sudut pandang yang berbeda. Adapun fungsi-fungsi manajemen yang dikemukakan oleh para ahli yang dikutip oleh Malayu S.P. Hasibuan (2012;3) diantaranya menurut G.R. Terry ialah “Planning, Organizing, Actuating, dan Controlling”. Sedangkan menurut John F. Mee ialah “Planning, Organizing, Motivating, dan Controlling”. Selain itu menurut Louis A. Allen ialah “Leading, Planning, Organizing, Controlling”. Dan menurut MC. Namara ialah “*Planning, Programming, Budgeting, dan System*”.

2.2 Definisi Manajemen Operasional

Richard L. Daft (2012:216) mendefinisikan Manajemen Operasional sebagai bidang manajemen yang mengkhususkan pada produksi barang. Artinya kegiatan operasi hanya berfokus pada kegiatan memproduksi barang dan memecahkan masalah-masalah yang berkaitan dengan sektor produksi.

Haizer dan Render (2011:4) menyatakan bahwa “manajemen operasional merupakan serangkaian aktivitas yang menghasilkan nilai dalam bentuk barang dan jasa dengan mengubah input menjadi output”. Dari definisi menurut beberapa para ahli tersebut dapat disimpulkan bahwa manajemen operasional merupakan serangkaian aktivitas untuk membuat sebuah produk, baik barang maupun jasa dengan melalui proses perubahan dari suatu input menjadi sebuah output yang bernilai guna memenuhi kebutuhan konsumen. Dalam sebuah pelaksanaan manajemen operasional, maka ada beberapa lingkup yang terkait seperti adanya perancangan desain dari sistem operasional dan industri serta adanya pengoperasian dari sistem produksi dan juga operasional. Untuk bisa merancang desain dari sistem operasional dan produksi, maka diperlukan tindakan antara lain adalah seleksi untuk perancangan desain dari produk, seleksi dan juga perancangan dalam kegiatan proses produksi, pemilihan lokasi dari kegiatan industri dan juga unit kerja industri yang akan dilibatkan, perancangan sistem kerja dan tata letak, perancangan dari tugas dan pekerjaan, dan perancangan dari strategi operasional, produksi dan pemilihan dari kapasitas.

Manajemen operasional terintegrasi pada 3 komponen utama yang mendukung dalam proses organisasi, yaitu :

1. Pelanggan (*Customer*) adalah seseorang yang membeli sebuah produk dan mengkonsumsi produk tersebut, baik berupa barang maupun jasa. Customer merupakan orang yang mempunyai peran sangat penting, mereka mampu mengukur tingkat segmen pasar dan memiliki peran untuk menganalisis suatu produk tersebut diterima maupun tidak.
2. Proses (*Process*) Sebuah proses dalam perusahaan adalah hubungan dari beberapa aktifitas yang diperlukan untuk mengubah input menjadi output

(hasil). Proses menggambarkan serangkaian langkah sistematis atau tahapan yang jelas dan dapat ditempuh berulang kali untuk mencapai hasil yang diinginkan. Pada akhirnya seluruh kegiatan pemeriksaan dilakukan untuk memastikan bahwa semua memenuhi standar kualitas, kuantitas, lead time, atau pembagian waktu. Proses manajemen operasional dapat melibatkan produksi pada sebuah produk atau jasa.

3. Kapasitas adalah hasil produksi atau volume pemrosesan (*throughput*) atau jumlah unit yang dapat ditangani, diterima, disimpan, atau diproduksi oleh sebuah fasilitas dalam suatu periode waktu tertentu.

2.2.1 Ruang Lingkup Manajemen Operasional

Setelah mengetahui pengertian Manajemen Operasional, tentunya kita juga perlu mengetahui ruang lingkungannya. Ada beberapa aspek yang saling terkait dalam ruang lingkup manajemen operasional, diantaranya:

- a. Aspek Perencanaan Sistem Produksi

Aspek ini bertujuan agar hasil produksi sesuai dengan harapan konsumen, mulai dari kualitas, harga, dan keuntungn.

- b. Aspek Pengendalian Produksi

Ini adalah aspek yang berhubungan dengan pengendalian rencana yang telah dibuat agar sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan. Dengan begitu, tujuan yang telah direncanakan bisa tercapai dengan baik dan hasilnya optimal.

- c. Aspek Sistem Informasi Produksi

Ini adalah aspek dimana informasi yang ada harus diterima dengan baik dan dioleh secara tepat agar kegiatan produksi bisa berlangsung dengan efektif dan efisien. Sistem informasi ini dibagi menjadi tiga bagian, diantaranya; informasi internal, informasi pelanggan, dan informasi pasar.

d. Aspek Lingkungan

Aspek lingkungan berperan dalam memperhatikan kecenderungan dan perkembangan yang terjadi pada suatu lingkungan. Dengan begitu, tindakan yang diambil dapat memberikan manfaat dalam peningkatan produksi.

Apabila disesuaikan dengan pengertian manajemen operasional, seorang manajer harus benar-benar paham keseluruhan proses yang ada di dalam perusahaan. Karena mereka selalu dilibatkan oleh pengkoordinasian proses beserta pengembangan terbarunya serta struktur sebelumnya dievaluasi.

Seorang manajer operasional adalah orang yang paling sangat dibutuhkan dalam sebuah organisasi dan produktifitas. Ia harus bisa berada di posisi yang sangat fleksibel. Ruang lingkup di atas berhubungan dengan sebuah keputusan terhadap proses operasional pada sistem produksi, pemilihan dan persiapan sistem operasional yang meliputi:

1. Pengambilan sebuah keputusan terhadap perencanaan tentang jumlah kapasitas produksi;
2. Pengambilan sebuah keputusan dalam perencanaan dan tata letak fasilitas;
3. Pengambilan sebuah keputusan dalam desain proses transformasi;
4. Pengambilan sebuah keputusan dalam rancangan/desain aliran kerja;
5. Pengambilan sebuah keputusan dalam manajemen persediaan;
6. Pengambilan sebuah keputusan manajemen proyek;
7. Pengambilan sebuah keputusan dalam membuat jadwal kerja;
8. Pengambilan sebuah keputusan untuk pengendalian dan pengawasan kualitas;
9. Pengambilan sebuah keputusan untuk pemeliharaan/maintenance fasilitas produksi.

Manajer Operasional memiliki tugas pokok dalam proses produksi, diantaranya:

1. Bertanggungjawab atas pemeliharaan peralatan untuk menjamin keandalan dan keberlangsungan operasional;
2. Membuat strategi produk yang berkualitas sehingga bisa bersaing dengan kompetitor;
3. Membuat jadwal kerja yang efektif dan efisien dengan mengevaluasi biaya tenaga kerja;
4. Manajer operasional bertanggungjawab atas keberlangsungan hasil produksi, baik dari sisi kuantitas maupun kualitas.

Jenis Keputusan Dalam Manajemen Operasional,yaitu:

1. Proses, meliputi manajer harus menentukan fasilitas yang dipakai dan proses fisik;
2. Kapasitas, meliputi manajer menentukan jumlah dan estimasi waktunya;
3. Persediaan, meliputi seorang manajer harus memutuskan apa saja yang dibutuhkan dan menentukan seperti apa kualitas dan kualitasnya serta kapan barang baku dipesan;
4. Tenaga, meliputi manajer terlibat dalam rekrutmen, PHK dan penggajiannya. Ia juga harus melakukan supervisi, kompensasi promosi dan penggunaan tenaga profesional;
5. Kualitas, meliputi manajemen menentukan standard, desain peralatan, pengawasan produk dan sebagainya serta memilih hal apa saja yang terbaik untuk perusahaan tersebut

Fungsi Manajemen Operasional

Pada umumnya ada empat macam fungsi Manajemen Operasional, diantaranya:

1. Fungsi proses : hal ini sifatnya teknis, diantaranya berupa metode yang dipakai dalam mengolah bahan;
2. Fungsi proses : hal ini sifatnya teknis, diantaranya berupa metode yang dipakai dalam mengolah bahan;

3. Pengorganisasian teknik dan metode kerja : dengan fungsi ini maka proses produksi dapat berjalan dengan efektif dan efisien;
4. Fungsi perencanaan bahan : ini termasuk penetapan kualitas dan kuantitas bahan;
5. Fungsi pengawasan atau pengendalian terhadap penggunaan bahan untuk proses produksi.

2.2.2 Hubungan Manajemen Operasional dengan “Supply Chain”

Supply chain berkaitan erat dengan logistik. Dalam bidang ini sangat berhubungan terhadap proses produksi dan distribusi barang. Dalam hal ini, “*supply chain*” mengatur distribusi barang ke supplier, manufaktur dan retailer sehingga sampai ke tangan konsumen. *Supply chain* ini selalu berkaitan dengan produk jadi serta mengirim hal-hal yang berhubungan dengan perusahaan seperti barang yang dibutuhkan di perusahaan.

Supply chain bisa disebut juga dengan *supply chain management*. Semua harus paham terhadap gaya global dan lokal, memahami permintaan konsumen dan kapasitas bahan produksi. *Supply chain* berkaitan dengan tanggung jawab dalam pengiriman hasil produksi tersebut. Porsi besar yang harus menjadi tanggung jawab manajemen ini adalah menjadi penyalur utama atau pendistribusi hasil produksi ke konsumen. Mereka harus memastikan produk sampai dalam jangka waktu tertentu. Selain itu, *supply chain* melakukan kontrol terhadap barang dan jasa kualitas langsung ke konsumen apakah sudah layak dan memenuhi mereka. Mereka nantinya akan menerima feedback langsung dari konsumen dan mendistribusikan informasi ini sebagai proses pengembangan.

Manajemen itu nanti akan membahas semua, bukan terbatas pada suatu produk saja. Di sini ada dua perbedaan mencolok. Ketika ini tentang produksi barang fisik, konsumen tidak terlibat kontak secara

langsung dan mereka dipisahkan oleh proses pengiriman dan akhirnya mereka membeli produk langsung melalui reseller atau retailer-nya. Namun, dalam hal servis, konsumen bisa terlibat langsung melihat proses servis-nya.

Bisanya mereka berhubungan langsung dengan aspek operasionalnya.. Sehingga untuk *operational management* khusus bidang jasa atau service, manajemennya akan lebih ditekankan di bagian ini.

2.3 Definisi *Repair Container*

Pengertian *repair* adalah sebuah perbaikan, perbaikan pada komponen komponen tertentu yang tidak sesuai dengan standard container yang telah ditentukan yaitu berupa *standard IICL*, *cargo worthy*, *sea worthy* dan bisa di perbaiki lagi, tidak semua komponen bisa di perbaiki tergantung dari jenis kerusakannya. Pengiriman barang menggunakan peti kemas memiliki banyak keunggulan. Bentuk dan ukuran peti kemas yang disamakan secara internasional membuat peti kemas mendukung pengiriman barang secara multimoda transportasi. Peti kemas dapat dimuat atau diangkut menggunakan truk, kereta api maupun kapal laut. Hal inilah yang menyebabkan peralihan angkutan barang umum atau muatan-muatan general cargo menjadi angkutan barang dengan menggunakan peti kemas pada akhir-akhir ini. Selain itu nampak jelas bahwa perkembangan sarana dan prasarna peti kemas di pelabuhan sangat signifikan, adapun alasan-alasan yang diungkapkan bahwa pengiriman muatan menggunakan peti kemas lebih ekonomis sehubungan dengan kecepatan bongkar muat yang efektif

Menurut Hamsah, “Perawatan adalah suatu usaha yang dilakukan secara sengaja dan sistematis terhadap peralatan hingga mencapai hasil/kondisi yang dapat diterima dan di inginkan”. Disebutkan dalam peraturan General Manajer PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Nomor: PER. 2/05. 0102/ TPR – 2015 tentang pengertian petikemas. Petikemas merupakan peti berbentuk persegi panjang yang dirancang khusus dengan

ukuran tertentu terbuat dari besi maupun aluminium serta memiliki pintu yang berada di salah satu sisinya serta dapat digunakan untuk mengangkut barang berulang kali serta digunakan sebagai tempat untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang berada di dalamnya yang telah ditetapkan berdasarkan standar ISO (*International for Standardization Organisation*).

Container adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, digunakan untuk menyimpang dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya. Dikemukakan oleh Capt. R.P. Suyono, (2005:263).

Ide di balik pembuatan petikemas adalah untuk membungkus atau membawa muatan dalam peti-peti yang sama dan membuat semua kendaraan dapat mengangkutnya dengan mudah, baik kendaraan itu berupa kapal laut, kereta api, truck, atau angkutan lainnya, dan dapat membawanya secara aman, efektif dan efisien.

Menurut Suyono (Ibid: 264), "Ukuran peti kemas dinyatakan dalam TEU (*twenty foot equivalent unit*) untuk peti kemas ukuran 20'. Peti kemas yang berukuran 40' berarti dinyatakan sebagai 2 TEU's atau sering juga dinyatakan dalam FEU (*fourty foot equivalent unit*)". Adapun ukuran peti kemas adalah agar pengoprasian peti kemas dapat berjalan dengan baik, maka semua pihak yang terlibat harus menyetujui agar ukuran-ukuran dari peti kemas harus sama dan sejenis serta mudah diangkut. Ukuran dan standart petikemas diatur oleh Badan *International standard organization* (ISO) yang telah menetapkan ukuran-ukuran peti kemas adalah sebagai berikut :

1. *Container 20' Dry freight (20 feet)*

Ukuran luar : 20' (p) x 8' (1) x 8'6" (t)

Atau

: 6,058 x 2.438 x 2.591 m

Ukuran dalam : 5.919 x 2.340 x 2.380 m

Kapasitas : *Cubic Capacity* : 33 Cbm

: *Pay Load* : 22.1 ton

2. *Container 40' Dry freight (40 feet)*

Ukuran luar : 40' (p) x 8' (1) x 8'6" (t)
 Atau
 : 12.192 x 2.438 x 2.592 m
 Ukuran dalam : 12.045 x 2.309 x 2.379 m
 Kapasitas : *Cubic Capacity* : 67,3 Cbm
 : *Pay Load* : 22,396 ton

3. *Container 40' High Cube Dry*

Ukuran luar : 40' x 8' x 9'6"
 Atau
 : 12.192 x 2.438 x 2.926 m
 Ukuran dalam : 12.056 x 2.347 x 2.684 m
 Kapasitas : *Cubic Capacity* : 76 Cbm
 : *Play Load* : 29.6 ton

Menurut Prof. Capt. Hananto Soewedo, (2007:114) *Container* adalah peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ISO (*International Standard Organization*), sebagian besar alat atau perangkat pengangkutan barang.

Peti kemas adalah sebuah kotak besar terbuat dari bahan campuran baja dan tembaga dengan pintu yang dapat dikunci dan pada setiap sisinya di pasang sebuah *fitting* sudut dan kunci putar sehingga antara satu petikemas lainnya dapat dengan mudah disatukan dilepaskan pada tempat pengiriman barang-barang dengan satuan yang lebih kecil dimasukkan kedalam petikemas kemudian dikunci dan siap dikirimkan.

Menurut Abbas salim, (1993:145) *Container* adalah muatan sebagai alat transport yang memenuhi standar ISO (*international standard organization*) sebagai berikut :

1. Sifatnya cukup kuat untuk dipergunakan berulang kali;
2. Dirancang secara khusus sebagai fasilitas untuk membawa barang dengan moda-moda transport yang ada;

3. Dipasang alat-alat yang memungkinkan sewaktu-waktu digunakan untuk menangani dari satu alat transport ke alat transport lainnya;
4. Dirancang sedemikian rupa sehingga memudahkan untuk mengisi maupun mengosongkan.

Container secara umum dapat digambarkan sebagai gudang yang dapat dipindahkan (*removable warehouse*) yang digunakan untuk mengangkut barang, merupakan perangkat perdagangan dan sekaligus juga merupakan komponen dari pada system pengangkutan menurut Drs. F.D.C. Sujadmiko, (1992:233).

2.3.1 Keuntungan dan Kerugian Memakai Peti Kemas

Menurut Wahyu Agung Prihartanto (2014) keuntungan dan kerugian peti kemas sebagai berikut :

Keuntungan Pemakaian Petikemas

- a. Resiko kehilangan serta kerusakan sangat kecil;
- b. Bongkar muat sangat cepat;
- c. Biaya lebih murah : Biaya pengapalan, Biaya penumpukan, Biaya penyediaan pengepakan/ kemasan seperti peti-peti dll;
- d. Mata rantai antara Shipper dan Consignee dengan sendirinya dikurangi terutama door to door service;
- e. Resiko bercampurnya barang-barang yang dapat merusak tidak akan terjadi, apabila terjadi hanyalah kesalahan Stuffing bagi LCL Cargo;
- f. Bagi pemilik barang, sangat mudah mengawasinya (cukup dengan mengetahui nomor container).

Kekurangan menggunakan petikemas :

- a. Dalam Containerisasi, kita dihadapkan pada biaya investasi yang tinggi, Terminal harus khusus untuk terminal Container dengan peralatan yang khusus;
- b. Organisasi serta management yang luas dengan tenaga-tenaga yang terampil sesuai dengan bidang pekerjaannya;

- c. Akan terjadi perubahan yang drastis dalam dunia Shipping dan Port terutama dari Labour Intensive menjadi Capital intensive (tenaga manusia menjadi penggunaan mesin).

2.3.2 Penanganan Petikemas

Untuk mengangkat dan memindahkan, memuat dan memadat (*to stow*) serta membongkar petikemas yang beratnya lebih dari 20 ton dengan volume yang demikian besar, tentu diperlukan peralatan khusus yang tidak sama dengan alat – alat yang digunakan bagi penanganan muatan konvensional.

Pengangkatan petikemas, dapat dilakukan dengan *truck garpu* angkat yang dilengkapi dengan *spreader* atau tidak. Dalam hal terakhir, pengangkatan petikemas dilakukan dengan menyodoknya pada *pocket* yang terdapat dibagian bawah. Kalau petikemas tidak mempunyai *pocket*, pengangkatan terus menggunakan *forklift* yang dilengkapi *spreader*. Petikemas dengan ukuran panjang dua puluh kaki (kurang lebih 6 meter) disebut *twenty footer container* sedangkan petikemas berukuran empat puluh kaki disebut *fourty footer container*, merupakan dua ukuran standard petikemas.

Petikemas dibuat dari berbagai macam bahan sesuai dengan jenis muatan yang akan dimuat didalamnya, begitupun bentuk dan letak pintu petikemas disesuaikan dengan kebutuhan, bahkan ada petikemas yang tidak mempunyai dinding dan pintu karena dipakai untuk mengangkut barang besar. Maka petikemas serupa itu hanya terdiri dari lantai serta kelengkapan untuk mengangkatnya serta mengatur pengikatannya (*lashing*). Dalam penanganan petikemas juga terdapat perawatan dan perbaikan.

Perawatan adalah suatu usaha yang dilakukan secara sengaja dan sistematis terhadap peralatan hingga mencapai hasil atau kondisi yang dapat diterima dan diinginkan. Dari pengertian diatas bahwa kegiatan Perawatan adalah kegiatan yang terprogram mengikuti cara

tertentu untuk mendapatkan hasil atau kondisi yang disepakati. Perawatan hendaknya merupakan usaha atau kegiatan yang dilakukan secara rutin/terus menerus agar peralatan selalu dalam keadaan siap pakai.

Perbaikan adalah proses menjadikan *container* yang tak layak pakai menjadi layak pakai sesuai dengan *standard* yang telah ditentukan oleh pihak yang bersangkutan yaitu pihak pelayaran atau pemilik. Dalam proses perbaikan langkah utama adalah melakukan proses pengecekan yang dilakukan oleh seorang *surveyor* kemudian melaporkan kerusakan tersebut kepada estimator untuk mengakumulasi biaya yang akan dikeluarkan. Proses tahap selanjutnya adalah mengestimasi total biaya pengerjaan perbaikan.

2.4 Jenis – Jenis *Container*

Jenis-jenis petikemas yang banyak digunakan dalam perdagangan impor–eksport sangat banyak dan diantara yang terpenting dapat disebutkan dibawah ini :

a. *Dry cargo container.*

Petikemas jenis ini digunakan untuk mengangkut *general cargo* (muatan umum) yang terdiri dari berbagai jenis barang dagangan yang kering yang sudah dikemas dalam *commodity packing (loose)* yang tidak perlu perlakuan penanganan khusus. Petikemas ini juga disebut sebagai *general purpose container* atau *dry goods container*.

b. *Reefer container.*

Reefer Container digunakan untuk mengangkut muatan yang memerlukan penanganan suhu tertentu / di atas atau di bawah titik beku. Barang-barang dibagi menjadi barang dingin dan barang beku, tergantung pada suhu yang diinginkan. Umumnya meliputi

produk buah-buahan, sayuran, daging dan susu, seperti mentega dan keju

c. *Bulk container*

Jenis petikemas ini digunakan untuk mengangkut muatan curah dan berupa butiran, contohnya : bahan pakan, rempah-rempah seperti beras, gandum yang tidak dikemas. Konstruksinya tidak menggunakan pintu biasa melainkan hanya bukaan kecil dibagian bawah belakang. Untuk membongkar muatan curah, bagian depan peti didongkrak dan pintu bukaan kecil dibuka supaya muatan meluncur keluar.

d. *Open – side container.*

Petikemas ini pintunya berada disamping memanjang, jenis container yang didesignt untuk dapat melakukan pemuatanmuatan dari sisi samping. Penggunaannya adalah untuk pengapalan muatan tertentu yang tidak dapat atau sulit dimasukan dari pintu yang biasa.

e. *Open topcontainer.*

Petikemas ini bagian atasnya dan sisi – sisinya terbuka, jadi hanya berupa geladak dengan empat tiang sudut dan empat set lubang untuk memasukkan *locking pin*. Penggunaannya untuk pengapalan barang berat yang tidak perlu mendapat perlindungan terhadap cuaca.

f. *Flat rack container.*

Ini merupakan petikemas yang mengangkut barang atau muatan yang melebihi dimensi ukuran sesungguhnya contoh : mesin dan alat berat, karena hanya terdiri landasan (*platform*) saja. Penggunaannya untuk pengapalan barang berat yang ukurannya sedikit melebihi luas petikemas. *Flatrack* digunakan khususnya untuk mengangkut muatan berat (Alat berat Heavy lift dan kargo overheight atau overwidth).

g. *Tank container*

Jenis petikemas ini berupa tangki baja berkapasitas 4.000 gallon (k1. 15. 140 liter) yang dibangun didalam kerangka petikemas, merip seperti tangki yang dimasukkan kedalam petikemas jenis “*open top, open side*”.*Tank container* digunakan untuk mengapalkan bahan kimia atau bahan cair lainnya sesuai kebutuhan.

Jenis-jenis alat bongkar muat kontainer Peti kemas memerlukan sarana dan prasarana khusus dalam penanganannya. Sebuah terminal petikemas memerlukan seperangkat peralatan guna mendukung proses pergerakan peti kemas tersebut. Beberapa peralatan yang ada di terminal petikemas guna menunjang kegiatan bongkar muat maupun penanganan peti kemas menurut buku “Manajemen bisnis pelabuhan (R.O Saut Gurning, Drs. Eko Hariyanto Budiyanto, 2007: 91) adalah sebagai berikut:

- a. Harbour mobile crane adalah alat yang digunakan untuk membongkar atau memuat peti kemas dari atau ke dalam kapal yang dapat berpindah tempat serta memiliki sifat yang fleksibel dengan kapasitas angkat sampai dengan 100 ton.
- b. Head Truk adalah truk untuk mengangkut peti kemas dari kapal yang ada di dermaga yang dipindahkan melalui quay crane ke lapangan penumpukan (Container Yard/CY) atau sebaliknya.
- c. Container Crane (CC) adalah crane atau alat yang digunakan untuk memindahkan peti kemas dari atas truk ke atas kapal atau sebaliknya yang dipasang permanen dipinggir dermaga dengan menggunakan rel, sehingga dapat bergeser dengan jangkauan / row yang cukup jauh.
- d. Rubber Tyre Gantry Crane (RTG) adalah crane atau alat yang digunakan untuk memindahkan peti kemas dari atas truk ke

lapangan penumpukan atau sebaliknya dalam area penumpukan (*stack*) sesuai dengan block,slot,row dan tier.

- e. Top Loader, Side Loader, Reach Steaker adalah alat yang digunakan untuk mengangkat dan memindahkan peti kemas di container yard.
- f. Forklift adalah alat yang digunakan untuk membantu proses stuffing dan stripping muatan ke dalam peti kemas yang digunakan dalam gudang CFS (*Container Freight Station*).

Pada umumnya kegiatan bongkar muat petikemas di Indonesia menggunakan crane, sehingga menyebabkan *swing* atau guncangan yang meningkatkan potensi terjadinya kerusakan pada komponen atau pada bagian – bagian tertentu *container*. Kerusakan tersebut dapat berupa *hole* (lubang), *bent* (bengkok), *broken* (pecah), *cut* (sobek), *dent* (penyok) dan masih banyak istilah lainnya. Kerusakan–kerusakan tersebut harus diperbaiki sesuai dengan jenis kerusakan dan standard yang dijadikan patokan.

2.5 Penyebab Kerusakan Container

1. Rough Handling merupakan kerusakan pada item container yang disebabkan oleh benturan, baik saat proses bongkar ataupun muat serta dalam keadaan disengaja maupun tidak.

Kerusakan item bisa berupa *bent* (bengkok), *dent* (pesok), *cut* (sobek), *loose* (lepas)

Adapun ciri-ciri yang terdapat pada rough handling :

- a. Terjadi perubahan bentuk dari kondisi sebelumnya;
- b. Terdapat bekas benturan;
- c. Kerusakan terlihat jelas.

2. *Wear and Tear* merupakan kerusakan pada bagian *container* yang disebabkan oleh faktor usia dan dikarenakan kondisi alam sehingga mempengaruhi struktur komponen *container*. Dan kerusakan tersebut menjadi beban pemilik *container* itu sendiri

Jenis kerusakan bisa berupa *corroded* (berkarat), *delamination* (terkelupas), *rotten* (lapuk), *frozen* (seret/ mengeras)

Ciri - ciri *wear and tear* yaitu :

- a. Disebabkan oleh faktor usia dan kondisi alam;
 - b. Tidak terdapat bekas benturan;
 - c. Terjadi perubahan struktur;
 - d. Diperlukan alat bantu untuk mengetahuinya.
3. *Contamination* merupakan kerusakan *container* yang diakibatkan terkontaminasi oleh zat kimia, baik zat yang berbahaya maupun tidak berbahaya.

Adapun ciri – ciri *container* yang terkontaminasi adalah sebagai berikut :

- a. Terdapat bau menyengat;
 - b. Terjadi perubahan warna di area yang terkontaminasi;
 - c. Pedih dimata;
 - d. Interior / lantai ketumpahan minyak, aspalt, cat, dan sebagainya
4. *Improper Repair* merupakan kerusakan *container* yang diakibatkan oleh bekas perbaikan yang tidak sesuai dengan *standard repair* (perbaikan tidak layak)

Ciri – ciri *improper repair* yaitu :

- a. Pengelasan tidak bagus;
- b. Penggunaan material tidak *standard*;
- c. Terdapat *hammer mark* pada pekerjaan *straighten*.

2.6 Standard Perbaikan *Container*

Dalam standard perbaikan *container* diperlukan adanya sistem penilaian secara universal sebagai wadah yang jelas. Berikut standart tang telak disepakati dunia untuk standart perbaikan yaitu :

- a. *Institute of International Container Lessors*(IICL) merupakan organisasi yang mengelompokkan perusahaan penyewaan kontainer dan *chassis* terbesar di seluruh dunia. IICL menetapkan standar perbaikan, cara perbaikan atau sistem pekerjaan untuk para anggotanya ketika kontainer dikirim. IICL adalah kriteria paling ketat di luar sana untuk sestem perbaikan kelas internasional.
- b. *Cargo worthy* (CW) merupakan kriteria dimana kontainer pengiriman bekas dianggap sesuai untuk pengangkutan kargo berdasarkan TIR / keamanan , dan memenuhi semua standar yang tercantum dalam spesifikasi aslinya. Standar layak CW Cargo umumnya menyiratkan bahwa wadah memiliki standart keamanan yang valid. Kelayakan Cargo dapat disertifikasi oleh surveyor kontainer pihak ketiga berdasarkan pemeriksaan fisik dari kontainer pengiriman yang digunakan. Standart ini digunakan dalam container sekali pakai atau sekali pengiriman.
- c. *Wind & Water Tight* (WWT) merupakan kriteria tempat atau wadah yang secara harfiah berarti "angin dan kedap air". Singkatnya, jika Anda mengunci diri di dalam wadah, Anda seharusnya tidak melihat cahaya masuk melalui panel atau atap. Perlu dicatat bahwa kriteria ini tidak merujuk pada kualitas struktur bawah. Kontainer WWT karenanya tidak dianggap aman untuk pengangkutan kargo, kecuali jika contoh dikonfirmasi memenuhi standart keamanan. WWT umumnya digunakan untuk menggambarkan dan memenuhi syarat dengan tempat penyimpanan sekali pakai. $WWT + CSC = CW$
- d. *Convention for Safe Containers* (CSC) didirikan pada tahun 1972 untuk mempromosikan dan memelihara tingkat keselamatan kehidupan manusia yang tinggi dalam pengangkutan dan penanganan kontainer

dengan menyediakan prosedur uji yang dapat diterima secara umum dan persyaratan kekuatan terkait. Ini telah membantu memfasilitasi pengangkutan kontainer internasional dengan memberikan peraturan keselamatan internasional yang seragam.

- e. *International Standardization Organization (ISO)* merupakan Organisasi internasional yang berbasis di Jenewa bekerja untuk menyelaraskan standar teknis di seluruh dunia, termasuk yang mengatur tentang penggunaan dan pengiriman petikemas.

Seperti disebutkan, ketika berbicara tentang standar penilaian, perlu dicatat bahwa penilaian biasanya merupakan sistem klasifikasi internal perusahaan dan bukan standar internasional untuk pembelian kontainer. Ini berarti, bahwa meskipun 2 perusahaan dapat mengklasifikasikan petikemas mereka dalam hal kategori A, B, atau C, itu tidak berarti bahwa kategori A akan sama untuk keduanya. Pemingkatan ini bukan standar internasional, dan cenderung lebih mengacu pada kondisi petikemas daripada kualitas struktural. Jika Anda ditawarkan menggunakan petikemas pastikan untuk meminta definisi CLEAR dari sistem penilaian.

2.7 Alat – Alat Yang Digunakan Pada Repair Container.

Dalam *repair container* diperlukan beberapa alat untuk proses pengerjaannya. Berikut beberapa alat yang biasa digunakan :

- a. Genset
Adalah alat untuk memberikan tenaga listrik, guna memberikan tenaga buat las grenda bur, ataupun yang lainnya.
- b. Alat Bur
Adalah alat yang berfungsi membuat lubang pada besi ataupun lantai untuk mur atau baut.
- c. Palu

Adalah alat bantu yang berfungsi untuk memukul sesuatu, contohnya seperti kerusakan *container* yang sedang dan hanya dengan palu bisa diperbaiki

d. Alat Las

Adalah alat berguna untuk merekatkan besi atau menempelkan besi dengan besi lainnya yang menutupi besi yang berlubang.

e. *Blander*

Adalah alat pemanas besi untuk membelokan atau untuk memotong besi pada *container* yang rusak sebelum dilas ataupun *straighten*.

f. Grenda / *Srecle*

Adalah alat yang berguna untuk menghaluskan sebuah besi yang baru dipotong ataupun setelah dilas.

g. Dongkrak

Adalah alat yang digunakan untuk memulihkan bagian *container* yang penyok dan dapat digunakan untuk mengangkat *container* sementara.

2.8 Definisi Depo Petikemas atau Depo *Container*

Depo *container* adalah wilayah atau tempat yang ada di sekitar pelabuhan yang digunakan untuk menyimpan *container* kosong atau *container empty* maupun *container full*. Sebuah depo *container* harus memenuhi syarat-syarat dari asosiasi depo *container*, pemerintah dan pemilik *container* yang biasanya disebut ASDEKI. Depo *container* mempunyai peranan yang sangat penting di dalam pertumbuhan ekonomi untuk pengiriman suatu barang, khususnya terhadap kegiatan ekspor dan import yang menggunakan *container*

Depo Peti kemas adalah wilayah yang ada di pelabuhan yang digunakan untuk menyimpan kontainer dengan dilakukan proses pengeluaran, penerimaan, perawatan dan perbaikan. Menurut buku “Manajemen peti kemas

(Subandi 2013: 29) Depo adalah tempat khusus penumpukan semua kontainer kosong.

Pengiriman barang dengan menggunakan petikemas (*container*) telah banyak dilakukan dari tahun ke tahun dan volumenya mengalami peningkatan. Pengangkutan dengan menggunakan petikemas memungkinkan barang-barang digabungkan menjadi satu dalam petikemas sehingga aktivitas bongkar muat dapat dimekanisasikan. Dalam depo petikemas terdapat beberapa area yakni : area konsolidasi, area penumpukan, area perbaikan (*repair*) dan area untuk fasilitas lainnya.

Dalam dunia kemaritiman, pengelolaan kontainer ini biasanya dipercayakan kepada perusahaan yang secara khusus bergerak dalam bidang manajemen kontainer yang biasa disebut dengan operator depo atau *Container Depo*. Sehingga kita bisa katakan bahwa pengertian dari *Container Depo* adalah suatu perusahaan yang bergerak dibidang jasa yang digunakan untuk menyimpan kontainer dengan dilakukan proses perawatan dan perbaikan terhadap kontainer tersebut.

Dalam penelitian ini *container* yang ditinjau sangat memperhatikan jenis atau ukurannya *general cargo*, ukuran 20 ft, 40 ft standard maupun *high cube* dan isi (*FCL/full container load* atau isi *container* untuk satu tujuan pengiriman dan *LCL/less than full container load* atau isi *container* lebih dari satu tujuan pengiriman), dari peti kemas tersebut dan alat penanganan *container* yang digunakan .

Terminal peti kemas juga dikatakan sebagai tempat transit antarmoda kapal dan truk peti kemas yang mana di sana dapat melakukan kegiatan operasional terminal petikemas/ *container* yang terdiri dari: *stevedoring, cargodoring, dan receiving/ delivery*. Berikut definisi dari masing-masing proses berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan:

- a. *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/ tongkang/ truk atau memuat barang dari dermaga/ tongkang/ truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat;
- b. *Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/ jala-jala (*tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/ lapangan penumpukan barang atau sebaliknya;
- c. *Receiving/delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/ lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/ lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Logistik peti kemas selanjutnya melibatkan moda transportasi darat baik itu truk maupun kereta api yang disebut dengan *container drayage operation*, dalam operasi ini truk akan melewati beberapa titik pemberhentian diantaranya: terminal peti kemas (*container terminal*), pabrik (*factory*), dan depo peti kemas kosong (*empty container depot*).

2.9 Penelitian Terdahulu

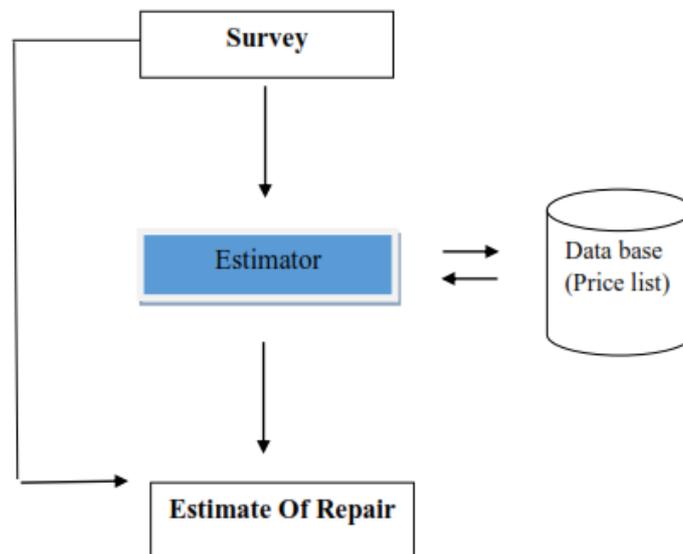
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

| No | Nama | Judul | Tahun | Tujuan | Hasil |
|----|------------------------------|--|-------|---|---|
| 1. | Randy Ma Snin Abdullah | Proses Perawatan dan Perbaikan Container di PT. Arya Manggala Contena | 2015 | Mengetahui secara benar bagaimana proses perawatan dan perbaikan <i>container</i> yang benar. | Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses perawatan dan perbaikan menggunakan |

| | | | | | |
|----|-------------------------------|--|------|--|---|
| 2. | Rapina dan Christyanto (2011) | (ARMACO) Semarang peranan sistem pengendalian internal dalam meningkatkan efektivitas dan efisiensi kegiatan operasional pada siklus persediaan dan pergudangan. | 2011 | Mengetahui hubungan antara prosedur dan sistem pengendalian perusahaan | container saat di darat. Perusahaan telah dengan baik melaksanakan prosedur yang terkait dengan sistem pengendalian internal pada siklus persediaan dan pergudangan |
|----|-------------------------------|--|------|--|---|

2.10 Kerangka berpikir

Dalam manajemen operasional *repair container* terdapat beberapa tahapan yakni proses *survey* dimulai dari *container* masuk melalui *gate in* menuju ke area yang telah disiapkan, untuk petikemas dengan kondisi *damage* langsung dilakukan *survey* untuk menentukan jenis kerusakan kemudian tahapan selanjutnya menuju ke estimator yang bertugas membuat *estimate of repair* yakni estimasi biaya kerusakan yang dihitung sesuai dengan harga yang disepakati. Perhitungan tersebut menggunakan patokan berupa *price list* sebagai panduan harga. Dari alur masuk *container*, tahapan penumpukan, proses *repair* hingga *container* tersebut keluar dari depo diperlukan fungsi manajemen operasional. Fungsi manajemen operasional tersebut akan bermanfaat sebagai fungsi pengorganisasian, fungsi penggerakan dan fungsi pengawasan.



Bagan 2.1 Kerangka Berfikir

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan cara yang ditempuh untuk mencapai suatu tujuan atau tujuan tertentu dengan memiliki langkah – langkah yang sistematis. Steven Dukeshire & Jennifer Thurlow (2010) menyatakan bahwa *“research is the systematic collection and presentation of information”*. Penelitian merupakan cara sistematis untuk mengumpulkan data dan mempresentasikan hasilnya. Selanjutnya Creswell (2014) menyatakan bahwa *“research methods involve the form of data collection, analysis, an interpretation that research proposes for the studies”*.

Metode penelitian merupakan kegiatan dalam bentuk pengumpulan data, analisis dan memberikan interpretasi yang terkait dengan tujuan penelitian. Dalam hal ini penulis mengemukakan bahwa, secara umum, metode penelitian diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu (Sugiyono,2018).

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Menurut Sugiyono (2015), penelitian kualitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen) di mana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

Adapun jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif yang merupakan penelitian yang berusaha mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa yang terjadi pada saat sekarang atau masalah aktual. Dan Menurut Sugiyono (2015), metode penelitian deskriptif adalah penelitian yang bersifat menggambarkan suatu fenomena, peristiwa, gejala, baik menggunakan data kuantitatif maupun kualitatif.

Penelitian ini bermaksud mendeskripsikan gambaran tentang analisis manajemen operasional *repair container* di depo Karana Panorama Logistik. Manajemen operasional dimaksud untuk menerangkan bagaimana fungsi manajemen dalam perusahaan di bagian *repair container*. Dengan orientasi demikian, maka jenis penelitian yang dianggap relevan adalah penelitian deskriptif kualitatif.

3.2 Subjek Penelitian

Subjek atau informan dalam penelitian ditentukan berdasarkan pertimbangan peneliti sesuai dengan kebutuhan dan keterlibatan informan dalam operasional *repair container* di depo Karana Panorama Logistik. Dalam

penelitian kualitatif, penentuan informan tidak dipilih acak, melainkan ditentukan dengan menetapkan secara langsung (*purposive*) sesuai prinsip yang berlaku, yaitu dengan kesesuaian dan kecukupan informan dan cukup memenuhi kategori terkait dengan penelitian. Dalam penelitian ini ditentukan informan yang mencakup beberapa kriteria yang harus diketahui oleh peneliti antara lain:

1. Pengetahuan yang dimiliki, informan haruslah merupakan orang yang mengetahui permasalahan yang terkait dengan topik dan rumusan masalah dari penelitian;
2. Pengalaman, untuk menggambarkan situasi yang ada di lapangan dengan baik, maka informan haruslah memiliki pengalaman dalam *manajemen repair container* agar data yang diperoleh tidak bias dan akurat;
3. Masa kerja, untuk dapat menggambarkan situasi manajemen operasional *repair container* dengan baik, maka informan haruslah staf yang memiliki masa kerja yang cukup (minimal satu tahun) dan dapat memberikan informasi yang dibutuhkan peneliti.

Dalam pemberian informasi dan data yang tepat mengenai proses pengendalian persediaan obat maka informan yang tepat adalah sebagai berikut:

- a. Manajer operasional yang bertanggung jawab pada seluk kegiatan operasional di depo Karana Panorama Logistik;
- b. Staf bagian *maintenance and repair* yang bertanggung jawab mengenai proses kerusakan dan *repair container*;
- c. Staf bagian operasional yang bertanggung jawab sebagai pelaksana harian aktivitas dan pengawas seluruh kegiatan meliputi *boking in/out*, kerani, operator lapangan dan *gate in / out*.

3.3 Objek Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada bagian manajemen operasional depo Karana Panorama Logistik yang beralamatkan di Jl. Raya Osowilangun No. 125 Surabaya yang diawali dengan survei lokasi, pengurusan ijin, wawancara, dan pengambilan data-data untuk penelitian. Waktu yang digunakan pada peneliti ini berkisar 2 bulan, terhitung sejak diterimanya surat izin penelitian, hingga tahap pengujian hasil riset.

3.4 Data Penelitian

3.4.1 Sumber Data

Menurut Arikunto (2010), sumber data adalah subyek dari mana data dapat diperoleh. Dalam penelitian kualitatif, data yang dikumpulkan berhubungan dengan fokus penelitian. Data-data tersebut terdiri dari dua jenis yaitu, data yang bersumber dari manusia dan data yang bersumber dari non manusia. Data manusia diperoleh dari orang yang menjadi informan dalam hal ini orang yang secara langsung menjadi subyek penelitian. Sedangkan data non manusia diperoleh bersumber dari dokumen berupa catatan, rekaman gambar atau foto, dan hasil-hasil observasi yang berhubungan dengan fokus penelitian. Sumber data adalah subjek darimana data dapat diperoleh dan untuk memudahkan peneliti dalam mengidentifikasi sumber data, peneliti telah menggunakan rumus 3P, yaitu:

1. *Person* (orang), merupakan tempat dimana peneliti bertanya mengenai variabel yang diteliti.
2. *Paper* (kertas), adalah tempat peneliti membaca dan mempelajari segala sesuatu yang berhubungan dengan penelitian, seperti arsip, angka, gambar, dokumen-dokumen, simbol-simbol, dan lain sebagainya.
3. *Place* (tempat), yaitu tempat berlangsungnya kegiatan yang berhubungan dengan penelitian.

Menurut Lofland dalam Moleong (2007), sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan yang didapat

dari informan melalui wawancara, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Untuk mendapatkan data dan informasi maka informan dalam penelitian ini ditentukan secara purposive atau sengaja dimana informan telah ditetapkan sebelumnya. Informan merupakan orang-orang yang terlibat atau mengalami proses pelaksanaan dan perumusan program dilokasi penelitian.

3.4.2 Jenis Data

Data yang dikumpulkan dari penelitian ini berasal dari dua sumber, yakni data primer dan data sekunder, berikut penjelasan mengenai data tersebut:

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan baik melalui observasi maupun melalui wawancara dengan pihak informan. Metode pengambilan data primer dilakukan dengan cara wawancara langsung terhadap karyawan PT. Karana Panorama Logistik.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung atau melalui media perantara. Data yang didapatkan dari arsip yang dimiliki organisasi instansi, studi pustaka, penelitian terdahulu, literatur, dan jurnal yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti. Data sekunder dalam penelitian ini berupa buku, dan jurnal. Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan mengambil atau menggunakannya sebagian/seluruhnya dari sekumpulan data yang telah dicatat atau dilaporkan.

3.4.3 Metode Pengumpulan Data

Dalam suatu penelitian, metode pengumpulan data dimaksudkan untuk menemukan bahan-bahan yang akurat, relevan, dan terpercaya.

Menurut Sugiyono (2013:2) metode penelitian merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Pengamatan/*Observasi*

Sutrisno Hadi dalam Sugiyono (2013:145) mengemukakan bahwa, *observasi* merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Dua di antara yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan. *Observasi* bertujuan untuk mengamati subjek dan objek penelitian, sehingga peneliti dapat memahami kondisi yang sebenarnya.

b. Wawancara

Menurut Esterberg dalam Sugiyono (2013:231) wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti akan melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan. Menurut Esterberg (2010), wawancara dibagi menjadi 3 (tiga) macam, yaitu wawancara terstruktur (*structured interview*), wawancara semi terstruktur (*semistructured interview*), dan wawancara tidak terstruktur (*unstructured interview*). Wawancara yang digunakan dalam penelitian ini dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan terstruktur karena peneliti menggunakan pedoman wawancara yang disusun secara sistematis dan lengkap untuk mengumpulkan data yang dicari. Dalam melakukan wawancara peneliti telah menyiapkan instrumen penelitian berupa pertanyaan-pertanyaan yang berhubungan dengan manajemen operasional di depo Karana Panorama Logistik yang dilakukan dengan tanya jawab secara langsung dengan para informan yang berkaitan dengan permasalahan.

1. Dokumentasi,

Menurut Sugiyono (2013:240) dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misalnya catatan harian, sejarah kehidupan (*life histories*), ceritera, biografi, peraturan, 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. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif. Dokumentasi dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui jumlah *in/out container*, jumlah *container* rusak, dan jumlah *container* yang telah di survey dalam beberapa waktu. Hasil penelitian dari observasi atau wawancara akan lebih kredibel kalau didukung oleh dokumen-dokumen yang bersangkutan.

2. Studi Kepustakaan atau Litelatur

Merupakan teknik pengumpulan data dengan cara mempelajari buku, jurnal atau referensi yang berkaitan dengan masalah yang diteliti. Seperti *shearcing* google, membaca buku yang relevan dan jurnal yang berhubungan dengan penelitian.

3.4.4 Teknik Analisis Data

Analisis data yang digunakan adalah metode deskriptif analitik, yaitu mendeskripsikan data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka. Data yang berasal dari naskah, wawancara, catatan lapangan, dokumen, dan sebagainya, kemudian dideskripsikan sehingga dapat memberikan kejelasan terhadap kenyataan atau realitas. Data dari hasil observasi dan wawancara tersebut berperan sebagai data primer, sedangkan data hasil dokumentasi berperan sebagai data sekunder. Selanjutnya dalam penelitian ini data – data primer yang telah terkumpul

tersebut akan dianalisis. Sedangkan data hasil dokumentasi di sini digunakan untuk mendukung dan melengkapi data observasi dan wawancara. Tahapan yang digunakan antara lain :

- a. Reduksi data berarti merangkum, memilih hal – hal yang pokok, memfokuskan pada hal – hal yang penting. Dengan demikian data yang direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan. Dapat digambarkan bahwa bagaimana mereduksi hasil catatan lapangan yang kompleks, rumit dan belum bermakna. Dalam penelitian ini, dimana bertujuan untuk mengetahui bagaimana fungsi sistem manajemen operasional di depo PT. Karana Panorama Logistik.
- b. Penyajian data, maksudnya adalah penyajian data biasa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan, antara kategori, dan sebagainya. Melalui penyajian data, maka data terorganisasikan, tersusun dalam pola hubungan, sehingga akan mudah dipahami.
- c. *Conclusion drawing/ verification* artinya penarikan kesimpulan data dalam penelitian kualitatif. Jadi setelah data direduksi, kemudian disajikan, maka tahap analisis selanjutnya adalah penarikan kesimpulan.

3.5. Langkah – Langkah Penelitian

Dalam penelitian ini, agar pelaksanaannya terarah dan sistematis disusun tahapan – tahapan penelitian. Menurut McMillan dan Schumacher (2010) penelitian kualitatif merupakan tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial yang secara fundamental bergantung pada pengamatan terhadap manusia dalam kawasannya sendiri dan berhubungan dengan orang-orang tersebut dalam bahasanya dan dalam peristilahannya. Tahapan dalam pelaksanaan penelitian yaitu :

- a. Tahap pra lapangan

Peneliti mengadakan survey terlebih dahulu yakni melakukan kegiatan pemantauan di lapangan. Selama proses survei peneliti melakukan pengenalan dan penjajakan terhadap latar penelitian, mencari informasi maupun data terhadap kegiatan yang akan diteliti.

b. Tahap pekerjaan lapangan

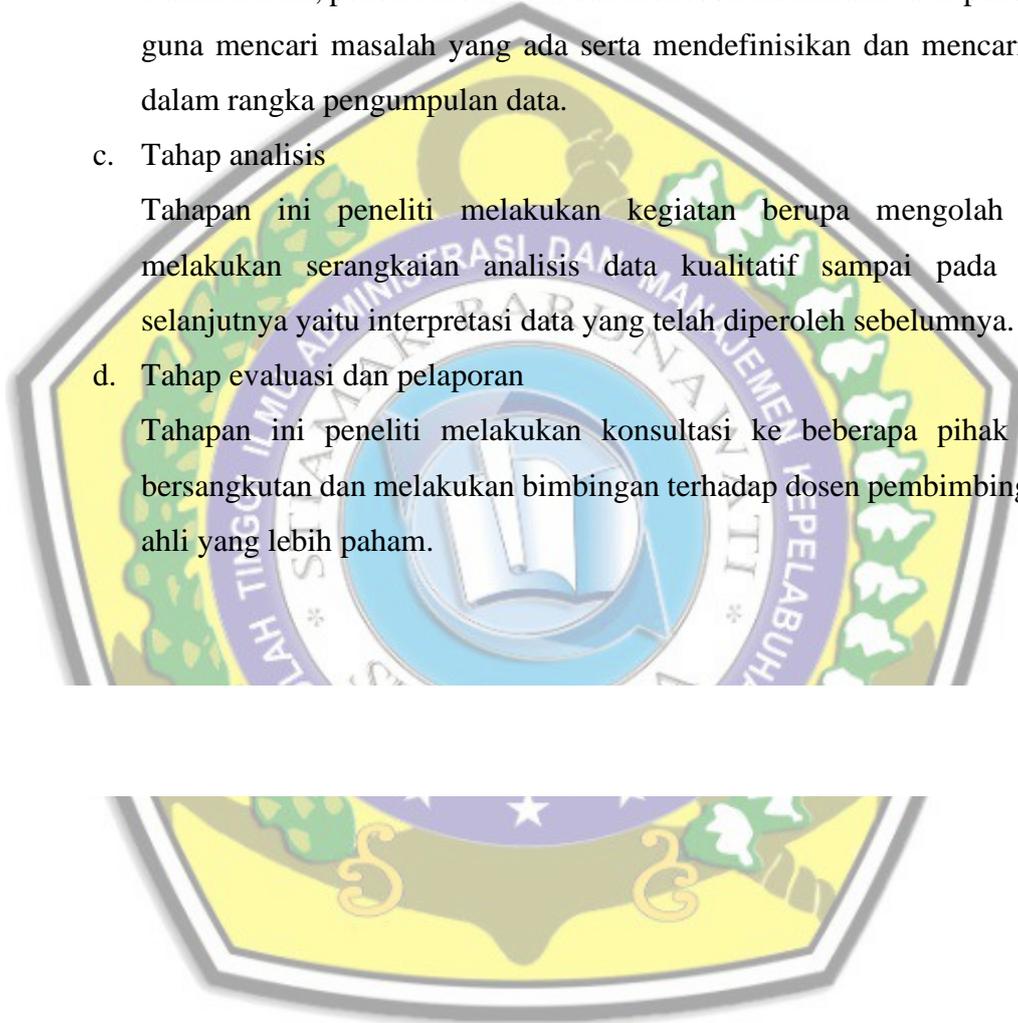
Dalam hal ini, peneliti memasuki dan mencoba memahami latar penelitian guna mencari masalah yang ada serta mendefinisikan dan mencari data dalam rangka pengumpulan data.

c. Tahap analisis

Tahapan ini peneliti melakukan kegiatan berupa mengolah data, melakukan serangkaian analisis data kualitatif sampai pada tahap selanjutnya yaitu interpretasi data yang telah diperoleh sebelumnya.

d. Tahap evaluasi dan pelaporan

Tahapan ini peneliti melakukan konsultasi ke beberapa pihak yang bersangkutan dan melakukan bimbingan terhadap dosen pembimbing atau ahli yang lebih paham.



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Sejarah Perusahaan

PT. Karana Panorama Logistik (KPL) dioperasikan pada bulan Juli 2017, berlokasi di Jl. Raya Osowilangun No. 125 Surabaya, hanya berjarak 100 m dari pintu masuk terminal Teluk Lamong dan sekitar 1 km dari *exit* Toll Romokalisari merupakan lokasi yang strategis untuk menunjang kegiatan logistik di Pelabuhan (khususnya di Terminal Teluk Lamong) yang semakin lama semakin berkembang. Depo KPL berada tepat didepan Terminal Teluk Lamong ditepi jalan raya Osowilangun yang relatif bebas dari kemacetan, dilengkapi dengan *Traffic Gate In* dan *Gate Out* yang terpisah, hanya untuk depo KPL, sehingga dapat memperlancar arus lalu lintas truk dengan demikian dapat menekan biaya logistik bagi semua pelaku bisnis baik dari Pelayaran, *Exporter/Importer* serta *Forwarding* dan *Trucking Company*. Dengan luas lahan 4,5 Ha, depo KPL dapat menampung peti kemas dengan kapasitas 5000 TEUs (*Holding Capacity*). Kami dapat melayani penumpukkan kontainer MTY dan FULL baik untuk Export/import maupun domestik, serta pelayanan TPS (Tempat Penimbunan Sementara Pabean) Lini II. didukung dengan peralatan yang handal dan IT sistem yang modern menjamin kemudahan dan kelancaran pelayanan operasional, administrasi dan pelayanan informasi.

4.2 Visi dan Misi Perusahaan

4.2.1 Visi Perusahaan :

Menjadi Depo Pilihan Utama dan Terpercaya di Surabaya.

4.2.2 Misi Perusahaan:

- a. Memberikan pelayanan operasional terbaik;

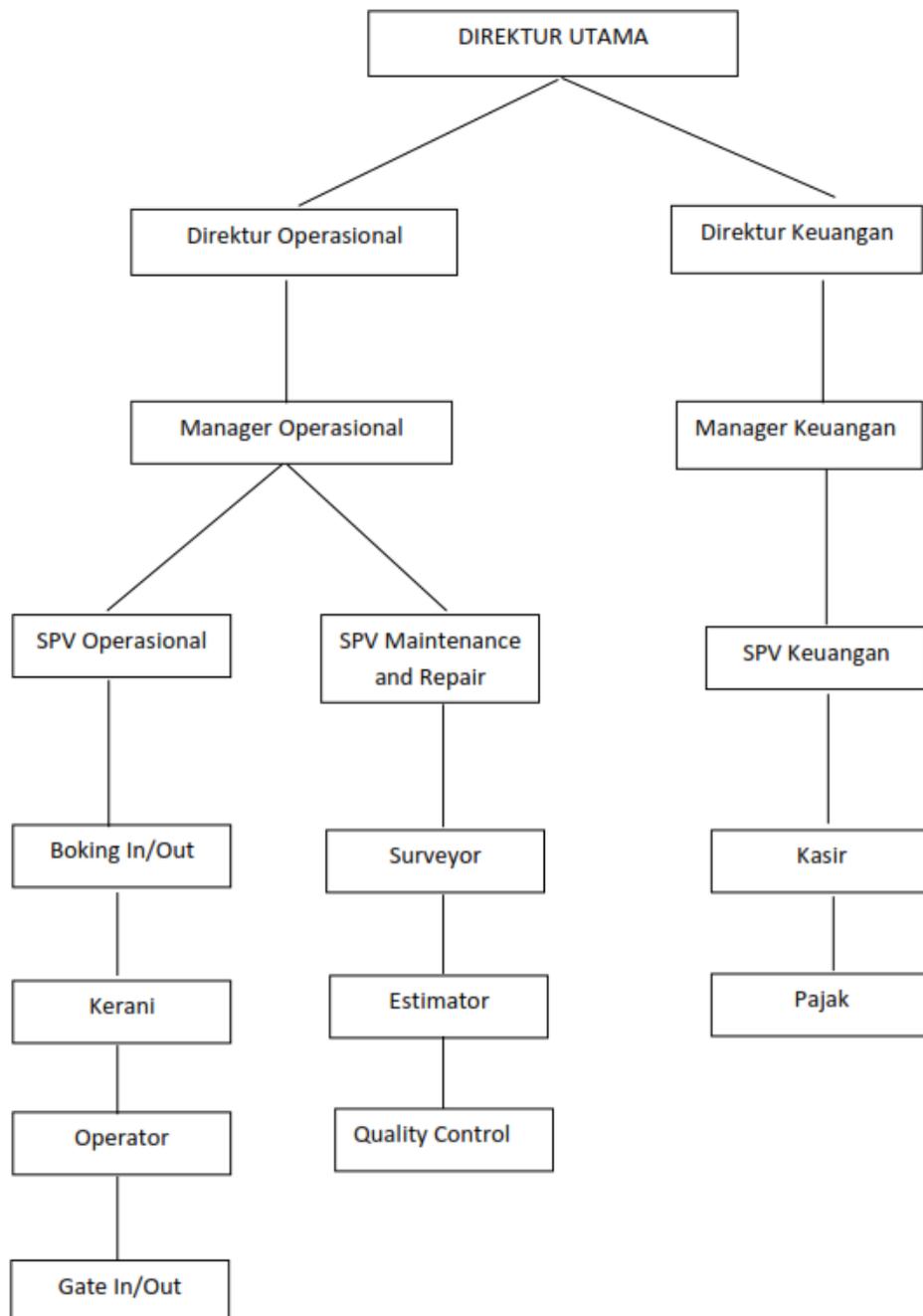
- b. Memberikan kemudahan-kemudahan transaksi;
- c. Pelayanan administrasi dan informasi yang Akurat, *Real Time* dan *Online*.

4.3 Fasilitas Penunjang

| | |
|-----------------------|--|
| Lahan petikemas | : 45000 meter ² |
| Kapasitas penyimpanan | : 5000 TEUS container full atau empty |
| Peralatan handling | : 1 unit Side Loader Kalmar 1 unit forklift 7 ton 2 unit reach stacker Kalmar 40 ton |
| Listrik | : 105 KVA |
| Plug reefer | : 10 unit |
| Fasilitas lahan | : Lahan area repair 500 m ² Lahan area cleaning 200 m ² |

4.4 Struktur Organisasi

Struktur organisasi merupakan susunan dan hubungan antara tiap bagian maupun posisi yang terdapat pada sebuah organisasi atau perusahaan dalam menjalankan kegiatan operasionalnya dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Struktur organisasi dapat menggambarkan secara jelas pemisahan kegiatan dari pekerjaan antara satu dengan kegiatan lainnya. Struktur organisasi menunjukkan bahwa adanya pembagian kerja dan bagaimana fungsi atau kegiatan-kegiatan berbeda yang dikoordinasikan. Dan selain itu struktur organisasi juga menunjukkan mengenai spesialisasi-spesialisasi dari pekerjaan, saluran perintah maupun penyampaian laporan. Pengorganisasian ini berkaitan dengan pengelompokan kegiatan, pengaturan orang maupun sumber daya lainnya dan mendelegasikannya kepada individu ataupun unit tertentu.



Bagan 4.1 Struktur Organisasi PT. Karana Panorama Logistik

4.5 Tugas dan Tanggung Jawab

1. Direktur Utama

Direktur utama adalah orang yang bertanggung jawab atas maju mundurnya perusahaan serta sebagai koordinator perusahaan, komunikator, pengambil keputusan, pemimpin, manajer dan pelaksana.

Tugas dan tanggung jawab direktur selaku puncak pimpinan PT. Karana Panorama Logistik meliputi:

- a. Memimpin perusahaan dengan menerapkan beberapa kebijakan;
- b. Merencanakan dan mengawasi seluruh kegiatan perusahaan;
- c. Mengadakan pembagian tugas diantara unit-unit perencanaan dan pelaksanaan perencanaan;
- d. Menerapkan strategi untuk mencapai visi dan misi.

2. Direktur Operasional

Direktur operasional adalah orang yang bertanggung jawab atas semua kegiatan operasional perusahaan. Ini termasuk proses perencanaan untuk implementasi operasional

Berikut adalah beberapa tugas dari Manajer Operasi.

- a. Membantu tugas-tugas direktur utama;
- b. Bertanggung jawab untuk semua proses operasional, produksi, proyek untuk kualitas hasil produksi;
- c. Bertanggung jawab atas pengembangan kualitas produk dan karyawan yang terlibat;
- d. Mengontrol, memantau, dan menentukan semua persyaratan dalam proses operasi perusahaan;
- e. Merencanakan, menentukan, memantau, dan mengoordinasikan urusan keuangan untuk kebutuhan operasional bisnis.

3. Direktur Keuangan

Direktur Keuangan bertanggung jawab hanya mencakup keuangan.

Tugas dan tanggung jawab meliputi :

- a. Bertanggung jawab atas kinerja keuangan suatu perusahaan

- b. Bertanggung jawab atas penyusunan laporan keuangan tahunan
- c. Mengawasi laporan keuangan perusahaan
- d. Mengembangkan strategi dan meningkatkan pertumbuhan keuangan perusahaan
- e. Minimalkan risiko finansial yang dapat membahayakan perusahaan

4. Manager Operasional

Manager operasional memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai berikut:

- a. Bertanggung jawab atas pemeliharaan peralatan untuk menjamin keandalan dan keberlangsungan operasional;
- b. Membuat strategi produk yang berkualitas sehingga bisa bersaing dengan kompetitor;
- c. Membuat jadwal kerja yang efektif dan efisien dengan mengevaluasi biaya tenaga kerja;
- d. Manajer operasional bertanggung jawab atas keberlangsungan hasil produksi, baik dari sisi kuantitas maupun kualitas.

5. Manager Keuangan

Manager Keuangan bertanggung jawab untuk membantu perencanaan bisnis dan pengambilan keputusan dengan memberi nasihat keuangan yang sesuai.

Tugas dari manager keuangan adalah sebagai berikut :

- a. Bekerja sama dengan manajer lainnya untuk merencanakan serta meramalkan beberapa aspek dalam perusahaan termasuk perencanaan umum keuangan perusahaan;
- b. Membantu tugas pokok direktur keuangan;
- c. Menghubungkan perusahaan dengan pasar keuangan, di mana perusahaan dapat memperoleh dana.

6. SPV Operasional

Supervisor operasional bertanggung jawab atas tugas terhadap kelompoknya yakni mengawasi dan mengatur proses pekerjaan yang

berada dibawah kewenangannya yaitu boking in/ out, kerani, operator dan gate in/ out.

7. SPV Repair

Supervisor *Repair* bertanggung jawab atas tugas terhadap kelompoknya yakni mengawasi dan mengaturproses pekerjaan yang berada dibawah kewenangannya yaitu estimator dan *quality control*.

8. SPV Keuangan

Supervisor keuangan bertanggung jawab atas tugas terhadap kelompoknya yakni mengawasi dan mengaturproses pekerjaan yang berada dibawah kewenangannya yaitu pajak dan kasir.

9. Boking In/Out

Boking In/ Out merupakan orang yang bertanggung jawab untuk menginput data container yang akan masuk maupun keluar depo. Data tersebut meliputi : *customer*, pelayaran dan ukuran *container*.

10. Surveyor

Surveyor adalah orang yang bertanggung jawab atas pengecekan kerusakan petikemas serta penentuan kerusakan dan jenis perbaikan

Tugas dan tanggung jawab meliputi :

1. Melakukan pemeriksaan terhadap seluruh kerusakan petikemas;
2. Membuat list pekerjaan yang selanjutnya untuk dibuatkan EOR (*Estimate Of Repair*).

11. Kasir

Kasir merupakan orang yang menerima pembayaran dari *customer* dan melakukan pencatatan transaksi pelayanan keuangan di depo *container*.

12. Kerani

Kerani merupakan orang yang mengatur blok pembongkaran serta menerima job bongkar muat untuk dilakukan proses selanjutnya. Selain itu bertugas untuk menyiapkan *container* sesuai dengan spesifikasi yang diminta oleh *customer*.

13. Estimator

Estimator merupakan orang yang menghitung estimasi biaya kerusakan sesuai dengan harga yang telah disepakati dengan penyewa atau pemilik *container*. Estimator yang mendapatkan data dari seorang surveyor yang sebelumnya telah melakukan *survey* atau melakukan pengecekan terhadap kerusakan petikemas

14. Pajak staff

Pajak staff merupakan orang yang bertugas melakukan segala pencatatan, pembayaran, pelaporan hingga proses administrasi yang berkaitan dengan pajak suatu perusahaan.

Tugas staff pajak adalah sebagai berikut :

- a. Menghitung pajak yang harus dibayar perusahaan dalam periode tertentu.
- b. Membayar dan melaporkan pajak tepat waktu.
- c. Membuat perencanaan pajak.
- d. Membuat laporan keuangan fiskal dan komersial.
- e. Mencatat data transaksi bisnis perusahaan.

15. Operator alat berat

Operator merupakan orang yang bertugas melakukan *handling container* dengan melakukan kegiatan *stuffing container* dan *stripping container* di depo.

16. *Quality Control*

Quality control merupakan petugas yang mengontrol secara langsung pekerjaan yang telah selesai diperbaiki sesuai dengan item yang terdapat pada *estimate of repair* dan perbaikan sesuai dengan standard yang disepakati.

17. *Gate In/ Out*

Gate In/ Out merupakan petugas yang menerima surat *bocking in/out* yang selanjutnya diinput ke dalam sistem. Data ini berisi tentang waktu tanggal masuk/ keluarnya *container* serta nama *sippingcontainer*.

4.6 Kegiatan Pelayanan

1. Pelayanan Penumpukan Petikemas.

Dengan *Yard Management System* mampu digunakan untuk memudahkan operasional dan dapat dipantau oleh pelanggan atau *customer* secara langsung melalui situs, jumlah dan lokasi petikemas secara langsung menggunakan web.

2. Pelayanan Penumpukan Barang – Barang Non Petikemas.

Merupakan salah satu pelayanan PT. Karana Panorama Logistik sejak berdirinya perusahaan ini dalam melayani kegiatan bongkar muat barang khususnya komoditi curah kering, curah cair serta kemasan bag cargo, jumbo bag cargo, dan general cargo. Dengan didukung fasilitas dan peralatan yang modern.

3. Pelayanan *Stuffing/Stripping* Petikemas.

Menyediakan area khusus Petikemas untuk proses *ex stripping/stuffing* yang dilakukan di depo petikemas serta menyediakan tenaga – tenaga ahli dan terampil untuk menunjang pelayanan kegiatan dengan pola yang dapat disesuaikan dengan kebutuhan pelanggan.

4. Pelayanan Maintenance & Repair

KPL memiliki *inspector* yang cukup dan bersertifikat IICL untuk melakukan pengecekan petikemas sesuai dengan standard International untuk memenuhi kebutuhan Pelanggan. Estimasi biaya perbaikan petikemas akan dipersiapkan dan di laporkan dengan akurat dan update melalui *System IT* sesuai dengan standard pengguna jasa , didukung dengan *Quality Control* yang akurat maka akan memberikan kualitas pelayanan repair yang prima.

5. Pelayanan Pembersihan/Pencucian Petikemas

Pelayanan pembersihan petikemas dengan tiga metode; *dry cleaning, water cleaning dan chemical cleaning*. Didukung dengan

peralatan dan tenaga-tenaga yang terampil dan terlatih untuk menghasilkan kebersihan petikemas yang maksimal.

6. Pelayanan Pengecekan Petikemas Reefer (PTI)

KPL menyediakan pelayanan pengecekan petikemas / Pre Trip Inspection dan atau pre cooling, didukung dengan tenaga-tenaga yang terlatih serta sistem komunikasi yang baik, menjamin kepastian kehandalan petikemas reefer.

7. Pelayanan Fumigasi

KPL juga menyediakan fasilitas yang memiliki ijin sebagai Tempat Lain untuk pelaksanaan Tindakan Karantina Tumbuhan berupa perlakuan fumigasi Methyl Bromida (CH_3Br) dan Phospine (PH_3) terhadap media pembawa komoditas ekspor produk olahan tumbuhan/kehutanan, serta fasilitas pemeriksaan karantina ekspor. Didukung dengan SOP serta peralatan pendukung yang lengkap untuk menjaga tingkat Keamanan, Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang tinggi. Dengan luas lahan sekitar 2.000 m², menjamin kecukupan kebutuhan lahan untuk pelayanan Fumigasi, Dilengkapi dengan sarana pergudangan untuk para fumigator dan Kantor Karantina, memudahkan koordinasi antar petugas dan melancarkan kegiatan operasional fumigasi.

8. Pelayanan Tempat Penimbunan Sementara Pabean

KPL juga menyediakan Tempat Penimbunan Sementara Pabean, dengan luas sekitar 1,5 Ha dengan kapasitas 1000 Teus, dilengkapi tempat pemeriksaan Bea Cukai. Dengan fasilitas peralatan yang cukup serta administrasi informasi yang baik, ditunjang lokasi yang sangat dekat dengan Terminal Teluk Lamong, maka KPL dapat memberikan pelayanan Pemindahan Lapangan Penumpukan petikemas Import secara competitive dan efisien. KPL juga menerima titipan petikemas ekspor

untuk menunggu penyelesaian dokumen export ataupun kebutuhan lainnya sekaligus menyediakan jasa angkutan dari dan ke pelabuhan.

9. Pelayanan Trucking

Depo KPL memiliki armada-armada truck yang berbahan gas dan sudah teregistrasi baik di PT. Terminal Teluk Lamong maupun di PT. Terminal Petikemas Surabaya, sehingga memudahkan para pengguna jasa yang membutuhkan jasa pelayanan transportasi petikemas dari dan ke pelabuhan.

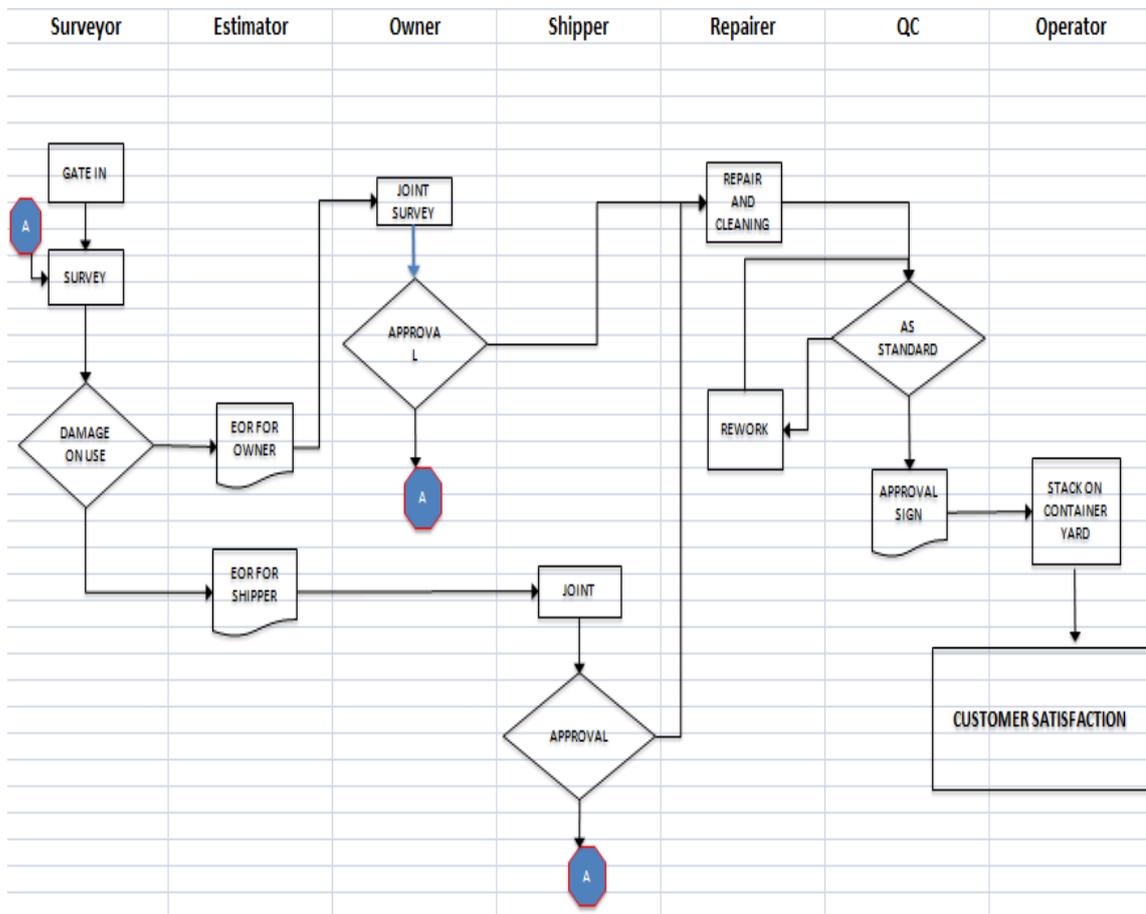
10. Proses Repair Container

Dalam proses *repair container* peneliti menceritakan alur atau proses tahapan perbaikan *container* menggunakan dimensi yaitu *Tangible* (Berwujud) dan *Reliability* (Kehandalan). Selain itu peneliti juga meneliti apa yang menjadi faktor pendukung dan penghambat manajemen operasional di depo PT. Karana Panorama Logistik Alur atau proses tahapan perbaikan *container* bermula dari proses masuk di *gate in* kemudian akan selanjutnya proses survey yang dilakukan oleh surveyor, tahap pengecekan kerusakan, pembuatan *Estimate of repair*, kemudian dilanjutkan dengan *joint surveyor independent* yang berasal dari pihak pelayaran serta menunggu proses approval hingga tahapan selanjutnya sampai proses perbaikan selesai dikerjakan. *Joint survey* bisa dilakukan apabila tidak terjadi kesepakatan pengecekan antara pemilik *container* dengan perusahaan jasa perbaikan petikemas

4.7 Analisis Data

4.7.1 Alur Perbaikan Petikemas

Dalam alur perbaikan dapat dilihat tahapan – tahapan atau proses *repair container*. Berikut ini adalah alur atau bagannya :



Bagan 4.2 Alur Perbaikan petikemas PT. Karana Panorama Logistik.

Secara keseluruhan , alur pada pekerjaan *repair container* PT. Karana Panorama Logistik berlaku seperti:

a. *Gate In*

Merupakan proses masuknya petikemas ke dalam depo. Kemudian dilakukan penurunan petikemas dari atas truk trailer yang disebut *liff off*.

b. *Survey*

Seorang surveyor harus teliti dan kredibel dibuktikan dengan sertifikat, sehingga mempunyai keahlian dalam memahami berbagai kode dan lokasi kerusakan serta kode cara memperbaikinya. Dalam

melakukan pengecekan peti kemas dibutuhkan ketrampilan dan pengetahuan (*skill*) yang cukup mengenai *container*. Biasanya surveyor telah mengetahui penyebab kerusakan container dari bertuk fisik, *Damage On Use*.

Kerusakan petikemas yang disebabkan oleh proses pemakaian yang mana biaya perbaikan dalam kerusakan ini biasanya ditanggung oleh penyewa petikemas.

Alat yang digunakan oleh surveyor :

1. *Hammer test*
2. String 3,5 cm
3. *Rule survey*
4. Meteran
5. *Writing Pad*
6. Kapur tulis / crayon

c. *Estimate Of Repair (EOR)*

Team Estimator mendapatkan data dari seorang surveyor yang sebelumnya telah melakukan *survey* atau melakukan pengecekan terhadap kerusakan petikemas. EOR ini berisi item kerusakan yang dituangkan dalam form survei gambar – gambar kerusakan yang diambil dengan kamera digital dan dilakukan penamaan terhadap gambar – gambar tersebut sesuai dengan nomor container, setelah data terkumpul maka dilakukan analisa ulang terhadap hasil survei dan gambar yang telah diambil oleh *surveyor*.

d. *Join Survey*

Pihak pelayaran atau pengguna yang ingin menggunakan jasa *Surveyor Independent* untuk melakukan *joint survey* dengan pihak depo. Estimator akan menyiapkan EOR beserta foto–foto *damage* dari peti kemas, lalu menghubungi pihak *SurveyIndependent*

Langkah-langkah dalam *joint survey container* :

1. Pastikan prefik dan nomor peti kemas di dokumen sama dengan di fisik petinya, dan pastikan peti kemas tersebut di tujukan untuk dibongkar di depo sesuai kontrak (misalnya Depo PT Karana Panorama Logistik)
2. Harus mengetahui standard kriteria yang akan digunakan dalam proses perbaikan. Yaitu standard perbaikan IICL, *Cargo Worthy* maupun WWT.
3. Mencocokkan *Estimate Of Repair* dengan kondisi eksisting (bentuk asli) container lapangan

e. *Approval*

Setelah proses survey selesai dan pembuatan EOR telah dilaksanakan maka akan disetujui oleh penanggung jawab baik dari pemilik container atau penyewa container untuk segera dilakukan perbaikan atau adanya *NAT (Not Action Taken)*, artinya kerusakan peti kemas tersebut tidak perlu di-*repair*, peti kemas tersebut “*available*” dan boleh di-*release* untuk *export/repo*. Estimator akan merubah status peti kemas di sistem depo, dari “*damage*” menjadi “*available*” beserta tanggal *NAT* dari Pelayaran. Penyebab *container damage* di *NAT*: stok peti kemas untuk tipe tersebut masih banyak, kerusakan masih belum mengganggu *cargo*, foto kurang jelas dan informatif, atau memang untuk *saving cost*. Jika respon-nya “*approval*”: estimator akan merubah status peti kemas tersebut dari *DM WA (Waiting Approve)* menjadi *DM-AP (Approved)*, lalu memberikan kepada tim *repair* sebagai dasar mengerjakan perbaikan peti kemas. Selain itu, tidak lupa memberikan informasi kepada tim *stacking* untuk segera mengampar peti kemasnya agar bias segera di kerjakan oleh tim *repair*.

f. *Repair and Cleaning*

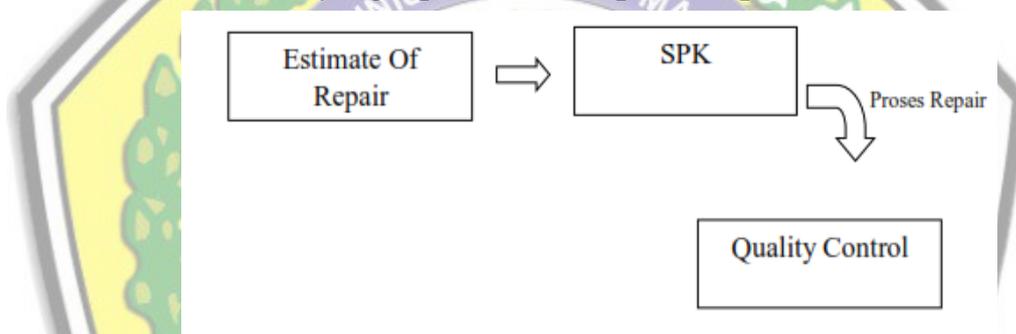
Merupakan tahapan selanjutnya berupa proses perbaikan peti kemas yang dilakukan oleh repairer. Tahapan ini dikerjakan sesuai dengan EOR (Estimate of Repair) tergantung dari ringan atau beratnya

kerusakan yang telah disurvey. Kemudian tahapan selanjutnya adalah proses pencucian yaitu bisa dilakukan dengan sistem penyemprotan air secara langsung, sistem uap atau pembersihan menggunakan detergen, dan lain sebagainya.

g. *Quality Control (QC)*

Proses persetujuan bahwa container telah selesai diperbaiki sesuai dengan item yang terdapat pada *estimate of repair* dan perbaikan sesuai dengan standard yang disepakati.

4.7.2 Dokumen yang diperlukan saat proses repair container



Bagan4.3 Alur Dokumen

1. *Estimate Of Repair Container (EOR)*

Merupakan estimasi biaya kerusakan yang dihitung sesuai dengan harga yang telah disepakati dengan penyewa atau pemilik *container*

Estimasi ini dilakukan oleh estimetor yang mendapatkan data dari seorang surveyor yang sebelumnya telah melakukan *survey* atau melakukan pengecekan terhadap kerusakan petikemas. EOR ini berisi item kerusakan yang dituangkan dalam *form survey* gambar – gambar kerusakan yang diambil dengan kamera digital dan dilakukan penamaan terhadap gambar – gambar tersebut sesuai dengan nomor container, setelah data terkumpul maka dilakukan

analisa ulang terhadap hasil survei dan gambar yang telah diambil oleh *surveyor*. Dalam melakukan analisa kerusakan ini seorang estimator diwajibkan paham tentang *survey* dan *repair* sehingga menghasilkan analisa kerusakan yang tepat sehingga tidak merugikan perusahaan atau pemilik *container*.

Tabel 4.1 Kode kerusakan container dalam penulisan estimate :

| Kode | Deskripsi |
|------|--------------------------------------|
| BT | BENT = BENGKOK |
| BN | BURN = TERBAKAR |
| BR | BROKEN = PECAH |
| CH | CORRODED HOLE = BERKARAT & BERLUBANG |
| CO | CORRODED = BERKARAT |
| CT | CONTAMINATION = TERKONTAMINASI |
| CK | CRAKED = RETAK |
| CU | CUT = SOBEK |
| DL | DELEMINATION = TERKELUPAS |
| DT | DENT = PENYOK |
| DY | DIRTY = KOTOR |
| FZ | FROZEN = BEKU/SERET |

| | |
|----|---------------------------------------|
| GD | GOUGED = TERKOAK |
| HO | HOLE = LUBANG |
| IR | IMPROPER REPAIR = KESALAHAN PERBAIKAN |
| LO | LOOSE = LEPAS |
| MS | MISSING = HILANG |
| OS | OIL STAIN = NODA MINYAK |
| PI | PUSH IN = PESOK KE DALAM |

Kode Perbaikan Container

AB : Abrasive Clean and Paint

BU : Blank Out Vent

CC : Chemical Clean

FR : Free seized Comp

GS : Straighten

GW : Straighten and Weld

IT : Insert

MK : Remark

MV : Remove Mark/ Nails

OP : Overlap Part Sec

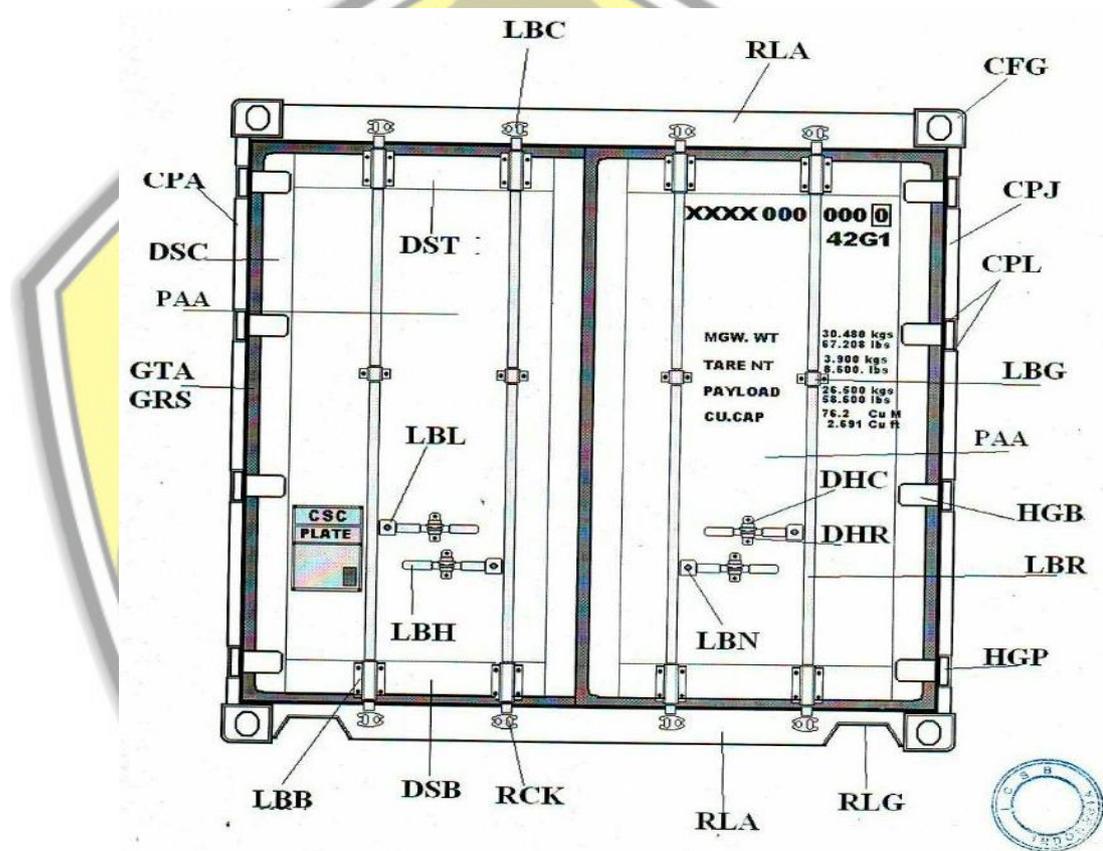
PR : Partial Refurbishment

PS : Surface Prep & Paint

PT : Patch

Bagian – Bagian Container

a. Code komponen detail bagian pintu



Gambar 4.1 Code Komponen Detail Pintu Container.

CPA : Corner Post Assembly

CPJ : Corner Post J-Bar

CFG : Corner Fitting

DSB : Door Stiffener Bottom

DSC : Door Stiffener Center

DST : Door Stiffener Top

DPL : Slame Plate

DHR : Door Handle Retainer

GTA : Gasket Assembly

GRS : Gasket Retainer Strip

HGA : Hinge Assembly

HGB : Hinge Blade

HGP : Hinge Pin

LBR : Locking Bar Rod / Tube

LBH : Locking Bar Handle

LBL : Locking Bar Lug

LBN : Locking Bar Nut

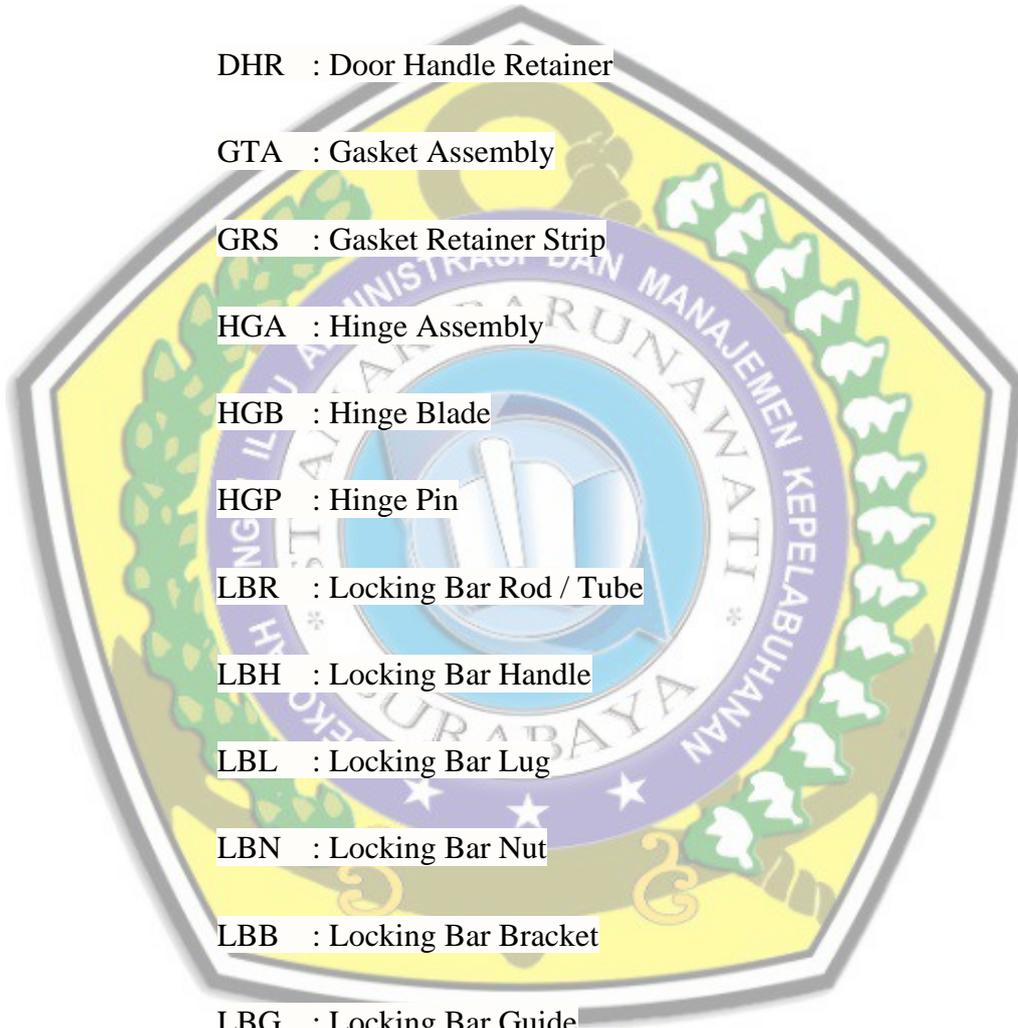
LBB : Locking Bar Bracket

LBG : Locking Bar Guide

LBC : Locking Bar Cam

RLA : Rail Assembly

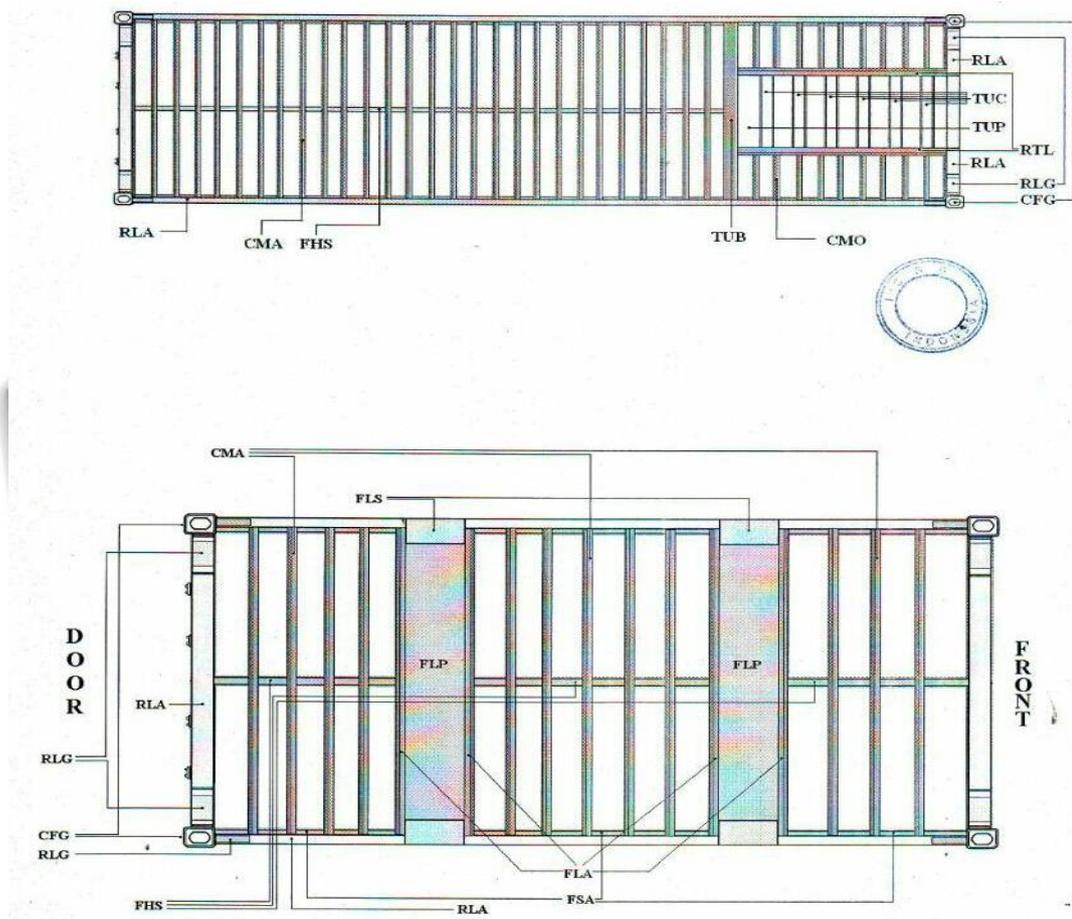
RCK : Rod Cam Keeper



RLG : Rail Gusset

PAA : Door Panel

b. Bagian Bawah Container



Gambar 4.2 *Komponen Container Bagian Bawah.*

CMA : Crossmember Assembly

CFG : Corner Fitting

CMO : Crossmember Outrigger

FHS : Floor Had Section

FLA : Fork Pocket Assembly

FLP : Fork Pocket Plate

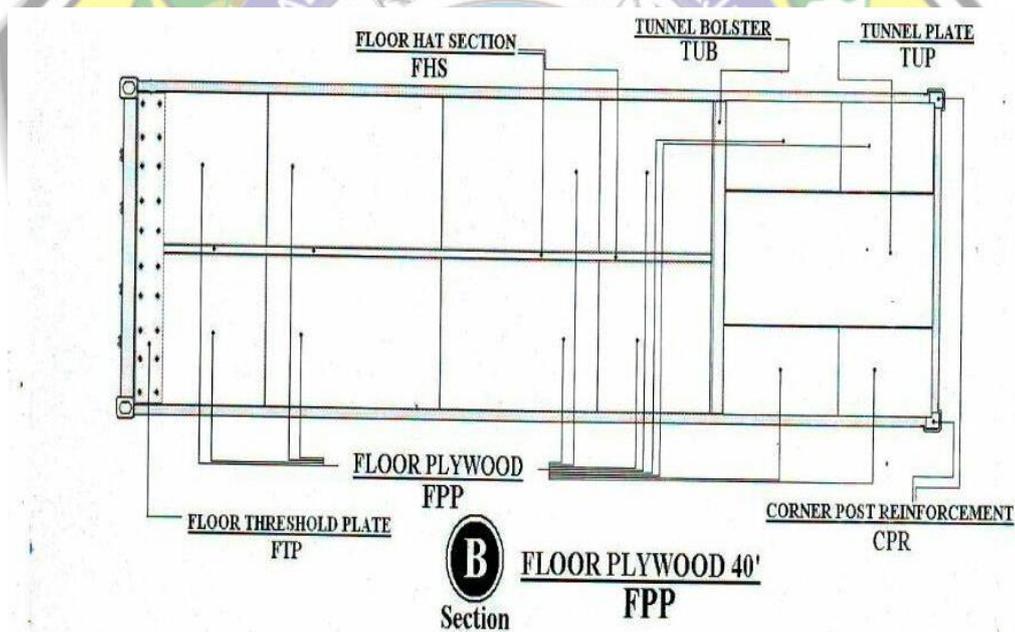
FLS : Fork Pocket Strap

TUB : Tunnel Bolster

TUC : Tunnel Crossmember / Stiffener

TUP : Tunnel Plate

a. Bagian Lantai Container



Gambar 4.3 *Komponen Container Bagian Lantai.*

CPR : Corner Post Reinforcement

FHS : Floor Hat Section

FPP : Floor Plywood

FTP : Floor Threshold Plate

TUB : Tunnel Boldster

TUP : Tunnel Plate

Jenis pekerjaan Repair Container

1. *Straighten* merupakan perbaikan *container* tanpa menghilangkan bagian dari komponen *container* tersebut ke bentuk semula baik secara manual maupun hidrolik. *Straighten* ini dilakukan dengan cara meluruskan kembali komponen *container* dengan menggunakan *hammer plate* dan *baking plate*, sedangkan alat hidrolik yang digunakan adalah dengan menggunakan dongkrak / jack.
2. *Welding* merupakan penggabungan dua permukaan besi atau logam dengan menggunakan pemanasan atau pembakaran.
3. *Straighten and weld* merupakan kombinasi penggabungan antara pekerjaan *straighten* dan *weld*.
4. *Insert* merupakan pengembalian komponen yang rusak ke bentuk, ukuran dan kekuatan semula dengan cara memotong/ membuang bagian yang rusak dan diganti dengan material baru.
5. *Patching* merupakan pengembalian komponen yang hampir sama dengan *insert*, hanya saja material yang digunakan untuk menggantinya berbentuk lebih besar dari materia yang dipotong.
6. *Secion* merupakan perbaikan komponen *container* dengan cara memotong sebagian dari penampang komponen tersebut secara penuh/*full profil*. Perbaikan ini dilakukan bila tidak bisa diperbaiki dengan cara *insert* atau *patching*.
7. *Replace* merupakan perbaikan komponen *container* dengan membuang sebuah atau seluruh komponen *container* yang rusak

dan diganti dengan komponen baru.

Perhitungan EOR

Untuk mencari M/H (Main Hour) maka diberlakukan rumus sebagai berikut:

$\frac{\text{Luas (panjang x lebar)} - 900}{\text{Additional}}$ x M/H Additional + M/H pertama

Additional

$\frac{\text{Keliling } \{(p \times l) \times 2\} - 30}{\text{Additional}}$ x M/H Additional + M/H pertama

Additional

Untuk mencari Material maka diberlakukan rumus sebagai berikut:

$\frac{\text{Luas (panjang x lebar)} - 900}{\text{Additional}}$ x M/H Additional + M/H pertama

Additional

$\frac{\text{Keliling } \{(p \times l) \times 2\} - 30}{\text{Additional}}$ x M/H Additional + M/H pertama

Additional

Rumus tersebut digunakan untuk komponen atau material yang mempunyai perhitungan luasan dalam perbaikannya, sedangkan untuk material yang menggunakan perhitungan ukuran panjang, maka hanya diberlakukan berdasarkan kelipatan ukuran. Rumus biasanya dihitung dengan manual oleh seorang estimator. Sehingga tugas pokok seorang estimator sangatlah penting dalam pengakumulasian total biaya kerusakan petikemas.

Contoh :

Mencari M/H dan Material untuk perbaikan :

Jawab :

$$\text{M/H} : \frac{(60 \times 60) - 900}{900} \times 0.3 + 1.25 = \mathbf{2.15}$$

$$\text{Material} : \frac{(60 \times 60) - 900}{900} \times 105.000 + 126.000 = \mathbf{441.000}$$

DOOR GASKET 15

| | | | | |
|---------|---------|----|------|-----------|
| SECTION | GTO | 30 | 0,5 | 49.000,00 |
| | add per | 15 | 0,15 | 35.000,00 |

Karena ukuran kurang dari 30 sqm maka, penghitungan M/H dan material menggunakan jumlah minimum pekerjaan yaitu $\leq 30 = 30$ sqm.

2. SPK (Surat Perintah Kerja)

Surat Perintah Kerja merupakan surat yang dikeluarkan oleh suatu perusahaan atau instansi kepada pegawai atau tenaga kerja untuk diberikan kewenangan melaksanakan tugas atau pekerjaan tertentu

Fungsi Surat Perintah kerja ini adalah untuk memberikan list pekerjaan bagian apa saja yang di kerjakan oleh repairer. Dalam surat perintah tersebut berisi komponen *container* yang mengalami kerusakan.

3. Quality Control

Merupakan dokumen yang digunakan untuk pengendalian dan pengecekan kualitas mutu. Seorang pengawas operasional akan melakukan pengecekan terhadap hasil pekerjaan dari seorang repairer. Apakah pekerjaan tersebut telah sesuai dengan item yang terdapat pada *estimate of repair* dan perbaikan sesuai dengan standard yang disepakati.

jasa. Manajemen Operasional menjadi hal penting dalam usaha maupun perusahaan. Dengan adanya manajemen operasi, depo PT. Karana Panorama Logistik mampu menjalankan seluruh fungsi manajemen yakni : perencanaan (*planning*), organisasi (*organizing*), pembentukan staff, kepemimpinan serta pengendalian.

Menurut Bapak Suwito (2020) : Manajemen sudah berjalan dengan baik di PT. Karana Panorama Logistik. Hal ini tentunya dapat diterapkan pada saat *container* masuk dari *gate in* kemudian dilakukan survey dan dilakukan perbaikan apabila *container* tersebut dalam kondisi *damage* hingga *container* keluar dari depo.

Fungsi Manajemen operasional itu diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Fungsi Perencanaan

Dalam perencanaan, mempunyai fungsi untuk menentukan suatu tujuan subsistem operasi dari suatu organisasi dan mengembangkan sebuah program, kebijakan dan prosedur yang diperlukan untuk mencapai suatu tujuan itu. Dalam tahap ini mencakup sebuah penentuan peranan dan fokus dari operasi, termasuk dalam perencanaan produk, perencanaan fasilitas dan perencanaan penggunaan sumber daya produksi. Perencanaan dimulai dari perumusan tujuan, pengumpulan data, kemudian data-data tersebut dianalisis, membuat alternatif dan konsep kemudian diimplementasikan dan akan menghasilkan tujuan baru. Perumusan tujuan dapat dicapai bila ada kecukupan data representasi dan kejelasan yang terukur (spesifik) meliputi : Aspek (Substansi), Ruang (Lokasi /tempat) serta apapun yang berhubungan dengan pengelolaan perusahaan

Menurut Bapak Suwito : Manajemen ini kita dapat gunakan untuk menghandel suatu kebijakan yang berkaitan dengan tata

kelola, membuat strategi dalam aktivitas kerja serta membantu proses pengambilan keputusan yang terbaik dalam suatu tujuan.

2. Fungsi Pengorganisasian

Manajemen operasional mempunyai fungsi untuk mengembangkan sebuah standar dan jaringan komunikasi yang diperlukan agar sebuah pengorganisasian dan penggerakan sesuai dengan yang direncanakan dan mencapai tujuan. Organizing yang dimaksud ini adalah tentang mengatur sumber daya. Mengatur agar tepat. Mengatur agar segala sesuatu berjalan dengan semestinya. Sesuai dengan yang direncanakan sebelumnya.

Menurut Bapak Suwito (2020) :Hal yang dapat diterapkan dalam manajemen yang menyangkut organisasi yakni : pembagian pekerjaan, pemberian tugas kepada orang untuk mengerjakannya, mengelola sumber daya yang dimiliki, serta saling berkoordinasi.

Pengorganisasian yang baik akan bisa menciptakan serta memelihara hubungan seluruh sumber daya organisasi dengan menunjukkan sumber daya mana yang harus dipergunakan untuk suatu aktivitas tertentu. Pengorganisasian merupakan salah satu fungsi dasar dalam manajemen untuk mencapai sasaran yang ditetapkan oleh Organisasi

3. Fungsi Penggerakan

Manajemen operasional mempunyai fungsi yang dilaksanakan dengan memimpin, memotivasi dan mengawasi karyawan untuk melaksanakan tugas. Penggerakan (*Actuating*) merupakan usaha menggerakkan anggota-anggota kelompok sedemikian rupa hingga mereka berkeinginan dan berusaha untuk mencapai sasaran perusahaan dan sasaran anggota-anggota perusahaan tersebut oleh

karena para anggota itu juga ingin mencapai sasaran-sasaran tersebut. Jadi *actuating* adalah usaha menggerakkan seluruh orang yang terkait, untuk secara bersama-sama melaksanakan program kegiatan sesuai dengan bidang masing-masing dengan cara yang terbaik dan benar. *Actuating* merupakan fungsi yang paling fundamental dalam manajemen, karena merupakan pengupayaan berbagai jenis tindakan itu sendiri, agar semua anggota kelompok mulai dari tingkat teratas sampai terbawah, berusaha mencapai sasaran organisasi sesuai rencana yang telah ditetapkan semula, dengan cara terbaik dan benar. Memang diakui bahwa usaha-usaha perencanaan dan pengorganisasian bersifat vital, tetapi tidak akan ada output konkrit yang akan dihasilkan sampai kita mengimplementasi aktivitas-aktivitas yang diusahakan dan yang diorganisasi. Untuk maksud itu maka diperlukan tindakan penggerakan (*actuating*) atau usaha untuk menimbulkan *action*. Hal yang penting untuk diperhatikan dalam penggerakan (*actuating*) ini adalah bahwa seorang karyawan akan termotivasi untuk mengerjakan sesuatu jika : (1) merasa yakin akan mampu mengerjakan, (2) yakin bahwa pekerjaan tersebut memberikan manfaat bagi dirinya, (3) tidak sedang dibebani oleh problem pribadi atau tugas lain yang lebih penting, atau mendesak, (4) tugas tersebut merupakan kepercayaan bagi yang bersangkutan dan (5) hubungan antar teman dalam organisasi tersebut harmonis.

4. Fungsi Pengendalian

Manajemen operasional memiliki fungsi dalam mengembangkan sebuah jaringan komunikasi yang diperlukan supaya sebuah pengorganisasian dan penggerakan sesuai yang direncanakan dan mencapai sebuah tujuan. Kontrol manajemen dapat didefinisikan sebagai upaya sistematis oleh manajemen bisnis

untuk membandingkan kinerja dengan standar yang telah ditentukan, rencana, atau tujuan untuk menentukan apakah kinerja sejalan dengan standar tersebut dan mungkin untuk mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk melihat bahwa manusia dan sumber daya perusahaan lainnya yang digunakan dengan cara yang paling efektif dan efisien mungkin dalam mencapai tujuan perusahaan.

Berdasarkan hasil observasi manajemen operasional sangat jelas membantu pada seluruh kegiatan di depo PT. Karana Panorama Logistik terutama pada proses perencanaan dan organisasi *repair container*. Dalam perbaikan *container* dibutuhkan orang – orang yang ahli dibidangnya. Orang yang berpengaruh dalam alur *reapair container* yakni surveyor dan estimator .

Seperti yang dikatakan oleh Bapak Setyo (2020) adalah: Orang yang berpengaruh dalam *repair container* yakni surveyor dan estimator. Seorang surveyor bertanggung jawab atas pengecekan kerusakan petikemas serta menentukan jenis perbaikan. Sedangkan estimator merupakan orang yang menghitung estimasi biaya kerusakan sesuai dengan harga yang telah disepakati dengan penyewa atau pemilik *container*.

Hubungan estimator dan surveyor sangat erat dikarenakan seorang estimator mendapatkan data dari seorang surveyor yang sebelumnya telah melakukan *survey* atau melakukan pengecekan terhadap kerusakan petikemas. *Estimate of Repair* beisi tentang lokasi kerusakan, kode kerusakan, cara perbaikan serta luasan dimensi yang mana akan dihitung biaya material serta *main hour* yang kemudian dijumlahkan menjadi total keseluruhan.

Menurut Bapak Setyo (2020) : Surveyor itu sangat penting, tugasnya dianggap sebagai tiang pokok dalam alur perbaikan *container*. Apabila ada kesalahan survey, maka pada saat proses

perbaikan juga akan mengalami kesalahan. *Seorang* surveyor itu harus kompeten dan biasanya ditunjukkan melalui sertifikat keahliannya.”

b. Kendala proses *repair container* di depo PT. Karana Panorama Logistik.

Didalam sebuah perusahaan selalu terdapat kendala seperti yang dikatakan Bapak Suwito (2020) :Kendala pasti ada, tidak ada perusahaan yang tidak memiliki kendala. Namun, kendala tersebut kami jadikan sebuah patokan untuk terus memperbaiki diri dan semakin maju serta mampu bersaing dalam bidang *repair container* .

Berdasarkan observasi peneliti menemukan kendala manajemen operasional *repair container* di depo PT. Karana Panorama Logistik yakni dalam proses pembuatan estimate.

Dalam pembuatan estimate, seorang estimator membutuhkan waktu yang cukup lama berkisar antara 10 – 15 menit. Sedangkan dalam sehari biasanya hanya mampu menyelesaikan kurang lebih sekitar 30 estimate kategori ringan. Faktor penghambat pembuatan estimate berasal dari pembacaan tulisan surveyor yang kurang jelas sehingga sangat memungkinkan terjadinya kesalahan perhitungan.

Menurut Bapak Setyo (2020) : Kendala yang dihadapi pada saat pembuatan estimate biasanya terletak pada pembacaan tulisan yang kurang jelas dari surveyor, jadi kita sebagai estimator harus teliti dan apabila kurang jelas lebih baik langgung ditanyakan. Hal ini guna menghindari kesalahan input kerusakan pada estimate yang nantinya juga akan terjadi kesalahan pada proses pekerjaan.

Container yang masuk melalui *gate in* kemudian di *survey* untuk menentukan kondisi petikemas tersebut, selanjutnya *container* tersebut melakukan pembongkaran di blok masing - masing sesuai dengan *shipper container* atau sesuai dengan blok kondisi petikemas.

Menurut Bapak Suyatno (2020) : *Survey* kerusakan *container* dilakukan setiap hari yang mana *container* masuk melalui *gate in* , kemudian langsung diarahkan ke tempat survey untuk menentukan kondisi baik atau dalam kondisi *damage* (rusak). Karena *container* yang masuk di depo rata – rata perhari berkisar 135 box yang mana 40% dalam keadaan *damage* (rusak). Itu berarti setiap hari ada kerusakan container berkisar 50 box.

Kendala dalam pembacaan hasil survey tersebut juga menghambat proses pembuatan estimate karena ketidak efisiennya waktu proses pembuatan. Selain itu hal yang dapat ditimbulkan adalah terjadinya kesalahan dalam penghitungan biaya perbaikan. Hal ini tentunya akan sangat merugikan bagi perusahaan karena dianggap kurang kompeten.

Untuk meminimalisir kesalahan perhitungan, maka penulis menyarankan dalam pembuatan estimate menggunakan system atau program yang terhubung antara surveyor langsung dengan aplikasi.

Aplikasi tersebut dapat langsung membuat *estimate* secara digital. Selain untuk meminimalisir terjadinya kesalahan, system tersebut juga mampu menjadikan waktu lebih efektif dan efisien. Dengan waktu yang efisien tersebut PT. Karana Panorama Logistik dapat memangkas biaya *fix cost* perusahaan yakni tidak diperlukannya jasa pembuat estimator manual. Keterlambatan pembuatan estimate pada ujungnya akan berdampak pada pendapatan perusahaan.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dengan judul Manajemen Operasional *Repair Container* di depo PT. Karana Panorama Logistik, peneliti dapat menarik kesimpulan sebagai berikut :

- a. Manajemen Operasional secara umum adalah sebuah usaha pengelolaan secara maksimal dalam penggunaan berbagai faktor produksi seperti sumber daya manusia (SDM). Manajemen ini kita dapat gunakan untuk menghendel suatu kebijakan yang berkaitan dengan tata kelola, membuat strategi dalam aktivitas kerja serta membantu proses pengambilan keputusan yang terbaik. Manajemen operasional dalam fungsi pengorganisasian dapat menciptakan serta memelihara hubungan seluruh sumber daya organisasi. Sedangkan dalam fungsi penggerakan (*actuating*) manajemen merupakan usaha untuk menggerakkan seluruh orang yang terkait, untuk secara bersama-sama melaksanakan program kegiatan sesuai dengan bidang masing-masing dengan cara yang terbaik dan benar. *Actuating* merupakan fungsi yang paling fundamental dalam manajemen, karena merupakan pengupayaan berbagai jenis tindakan itu sendiri, agar semua anggota kelompok mulai dari tingkat teratas sampai terbawah, berusaha mencapai sasaran organisasi sesuai rencana yang telah ditetapkan semula, dengan cara terbaik dan benar.

- b. Kendala dalam manajemen operasional *repair container* di depo PT. Karana Panorama Logistik yaitu pembacaan tulisan surveyor yang kurang jelas sehingga sangat memungkinkan terjadinya kesalahan perhitungan.

5.2 Saran

Berdasarkan dari pengkajian hasil penelitian di lapangan maka penulis bermaksud memberikan saran yang mudah-mudahan dapat bermanfaat bagi lembaga maupun bagi peneliti yang selanjutnya, yaitu sebagai berikut:

a. Bagi Perusahaan.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dikemukakan maka diharapkan perusahaan terus melakukan fungsi manajemen operasional dengan baik. Fungsi manajemen operasional memberi manfaat sangat besar bagi perusahaan. Tujuan yang diharapkan tersebut, akan berhasil dengan baik bilamana kemampuan manusia yang terbatas baik pengetahuan, teknologi, skill maupun waktu yang dimiliki itu dapat dikembangkan dengan membagi tugas pekerjaannya, wewenang, dan tanggung jawabnya kepada orang lain sehingga secara sinergis dan simbiosis mutualisme membentuk kerjasama yang baik.

b. Bagi Peneliti Selanjutnya

Peneliti selanjutnya diharapkan untuk mengkaji lebih banyak sumber maupun referensi yang terkait dengan manajemen operasional maupun proses *repair container* agar hasil penelitiannya lebih baik dan lebih lengkap lagi. Diharapkan juga lebih mempersiapkan diri dalam proses pengambilan dan pengumpulan data, serta segala sesuatunya sehingga penelitian dapat dilaksanakan dengan lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, H.A. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Rajagrafindo Persada.
- Arikunto, Suharsimi. 2010. *Prosedur Penelitian : Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta : PT. Rineka Cipta.
- Capt. R. P. Suyono, M.Mar, 2007. *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Lalu Edisi IV*. Jakarta.
- Creswell, J. W. 2014. *Reach Design (Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif dan Mixed) Edisi Revisi* . Yogyakarta: Pustaka Beajar
- Daft, Richard L. 2012. *Manajemen*. Edisi kesatu, Alih bahasa oleh Edward Tanujaya dan Shirly Tiolina. Jakarta : Salemba Empat.
- Griffin, Ricky. 2004. *Manajemen*. Cetakan kesatu. Jakarta : Erlangga.
- Gurning, R.O.S dan Budiyanto, E.H. 2007. *Manajemen Bisnis Pelabuhan*. APE Publishing.
- Hasibuan, Malayu. 2012. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : PT. Bumi Aksara.
- Heizer, Jay dan Barry Render. 2010. *Manajemen Operasi*. Edisi ketujuh Buku 1. Jakarta : Salemba Empat.
- McMillan, J.H. dan Schumacher S. 2010. *Research in Education*. New Jersey: Pearson Education.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan

Posma Sariguna Johnson Kennedy , Suzanna Josephine L.Tobing , Tofik Rahman Hidayat, Rutman L.Toruan , Arif Fauzan , dan Ratih Anggunsari, 2018. “Manajemen Operasional Maintenance Dan Repair Depo Peti Kemas Kosong: Studi Kasus Pada Pt Gns Jakarta”, Vol. 1, No 2: 53-61.

Rosi Widyaningrum, 2014. “ Presepsi Masyarakat Tentang Keberadaan Pelabuhan Petikemas di Kelurahan Bukuan Kota Samarinda” Jurnal Ilmu Administrasi Negara, Vol 3, No 2 : 690-701.

Subandi. 1996. *Manajemen Petikemas*. Jakarta: Arcan.

Sugiyono. 2013. *Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

_____. 2015. *Metodelogi Penelitian Kombinasi (Mix Method)*. Bandung: Alfabeta.

_____. 2018. *Penelitian Evaluasi (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan Kombinasi)*. Bandung: Alfabeta.

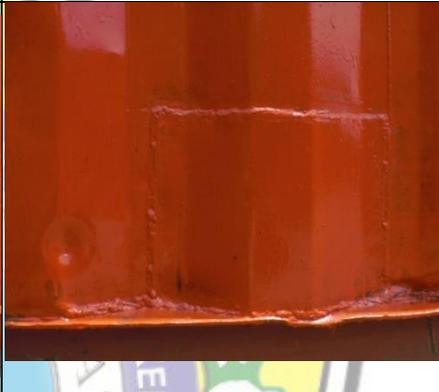
Surat Keputusan Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Nomor : PER. 2/05.0102/ TPR – 2015.

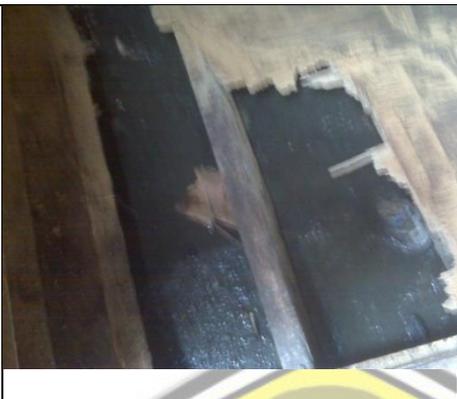
Thoni Moh. et al. 2012. “Optimalisasi *sttufting* dalam terhadap kelancaran pemuatan petikemas ke kapal di depo petikemas tanjung tembaga PT. Meratus Line Surabaya” Jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga, Vol 3, No 1: 10-25.

Terry,George dan Leslie W. Rue. 2010. *Dasar – Dasar Manajemen*. Cetakan kesebelas. Jakarta : PT. Bumi Aksara.

Widiyawati, Elok dan Ridwan. 2014. *Kamus Kepelabuhanan dan Pelayaran*. Cetakan pertama. Yogyakarta : PT. Leutika Nouvalitera.

LAMPIRAN

| KETERANGAN | SEBELUM | SESUDAH |
|---------------------|--|---|
| Patching side panel |  A close-up photograph of a red-painted metal door side panel. There is a jagged hole in the panel, and a bird is perched on the edge of the hole, showing its wings and tail. |  A close-up photograph of the same red-painted metal door side panel after repair. The hole has been filled with a greyish patch, and the surface is smoothed and repainted. |
| Insert door sill |  A close-up photograph of a metal door sill. The metal is heavily rusted and has a jagged hole. A bird is perched on the edge of the hole. |  A close-up photograph of the same door sill after repair. A new, clean metal sill has been installed, and the old, damaged one has been removed. |
| Replace door handle |  A close-up photograph of a grey metal door handle. The handle is severely damaged, with a large hole and missing pieces. |  A close-up photograph of the same door handle after repair. A new, clean grey metal handle has been installed, and the old one has been removed. |

| | | |
|--------------------------------------|---|--|
| <p>Replace floor plywood</p> |  |  |
| <p>Replace retainer catch</p> |  |  |
| <p>Remove asphalt</p> |  |  |
| <p>Painting interior</p> |  |  |



Gambar 1. Foto Sebelum dan Sesudah dilakukan Perbaikan



Gambar 2. Wawancara dengan Bapak Suwito (Manager Operasional)



Gambar 3. Foto setelah Wawancara dengan Bapak Suyatno
(*Supervisor Operasioal*)



Gambar 4. Foto setelah wawancara dengan Bapak Setyo (*Supervisor Repair*)



Gambar 5. Proses pengerjaan *repair container*.



Gambar 6. Proses *quality control*



Gambar 7. Foto bersama divisi operasional

Gambar 9. Lembar Quality Control



PT. KARANA PANORAMA LOGISTIK
Your Trusted Container Depot Partner at Teluk Lamong

Jl. Raya Osowilangun no. 125 Surabaya 60191 Surabaya
Phone: 031-5925932 (Hunting) Fax: 031-5925961 Email: ce@kpllogistik.co.id Website: www.kpllogistik.co.id

| SPK VENDOR | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|----|--------|------------|---------|--|-----------------------------|---------------|-----------------|-------------------|----------------|-------|
| CUSTOMER | | | | PRINCIPAL | | | | LOCATION | | EOR NO. | | |
| PT SINOKOR | | | | PT SINOKOR | | | | SURABAYA | | KPL112019120072 | | |
| PREFIX | SERIAL | CD | SIZE | TYPE | HEIGHT | Damage Responsibility | VESSEL/VOYAGE | | | EOB DATE | | |
| FCIU | 469069 | 2 | 20 | GP | LowCube | | LINTAS BATANG HARI LBH0028S | | | 26-12-2019 | | |
| COMP | LOC | DM | REPAIR | SIZE/DIM | QTY | DESCRIPTION | Ow-Owner U-User | M/H (HOUR) | LABOUR (USD) | MATERIAL (USD) | TOTAL (USD) | |
| PAA | LT12 | CU | GW | 15 | 2 | PANEL ASSEMBLY - CUT - STRAIGHTEN AND WELD | O | 1.00 | 1.00 | 4.26 | 5.26 | |
| PAA | LT12 | PI | GS | 90X60 | 1 | PANEL ASSEMBLY - PUSHED IN - STRAIGHTEN | O | 1.25 | 1.25 | 5.10 | 6.35 | |
| REMARKS : | | | | | | | SUB TOTAL | | 2.25 | 2.25 | 9.36 | 11.61 |
| Surabaya, 26-12-2019 PT. KARANA PANORAMA LOGISTIK | | | | | | | TOTAL | | | | | 11.61 |

(AUTHORISED SIGNATURE)

(ACCEPTED BY)

Gambar 10. Lampiran Estimate Of Repair (EOR) PT. Sinokor Depo Karana Panorama Logistik (KPL)



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

Nomor : SKL / 81 / STIAMAK / IV / 2020
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : -
Perihal : Permohonan ijin penelitian Skripsi

Surabaya, 06 April 2020

Yth. Direktur Utama
PT. Karana Panorama Logistik
di

SURABAYA

1. Sehubungan dengan Kalender Akademik Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhan (STIAMAK) Barunawati Surabaya Tahun 2019/2020, dan dalam rangka meningkatkan kualitas pendidikan mahasiswa STIAMAK Barunawati Surabaya, untuk kepentingan dimaksud STIAMAK Barunawati menugaskan para mahasiswa Semester akhir untuk melaksanakan penelitian dan menyusun laporan Tugas Akhir/Skripsi.
2. Tersebut butir 1 di atas, bersama ini mohon perkenan Bapak/Ibu memberikan ijin kepada mahasiswa kami, atas nama:
 - a. Nama : Nur Hidayati
 - b. NIM : 161011373

Untuk melaksanakan Penelitian di perusahaan PT. Karana Panorama Logistik yang Bapak/Ibu pimpin. Adapun jadwal pelaksanaan penelitian kami menyesuaikan kesiapan Perusahaan dapat menerima mahasiswa kami.

3. Demikian atas perhatian dan persetujuannya kami mengucapkan terima kasih.

STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA

KETUA

NUGROHO DWI P, S.Psi, M.Sc

NIDN : 8831290019



PT. KARANA PANORAMA LOGISTIK

Your Trusted Container Depot Partner at Teluk Lamong

Jl. Raya Osowilangun No. 125 Surabaya 60191 Indonesia

Telp: 031 7498879 (Hunting) Fax: 031 99025861 Email: ce@kplogistik.co.id Website: www.kplogistik.co.id

SURAT KETERANGAN

Berdasarkan surat dari Stiamak Barunawati Surabaya Nomor : SKL/81/STIAMAK/IV/2020 tanggal 06 April 2020, perihal permohonan ijin penelitian dengan ini disampaikan bahwa. Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : SUWITO
Jabatan : MANAGER OPERASIONAL

Menyatakan bahwa yang beridentitas di bawah ini :

Nama : NUR HIDAYATI
N I M : 161011373
JURUSAN : Administrasi Bisnis (S1)

Telah selesai melaksanakan kegiatan penelitian di PT.KARANA PANORAMA LOGISTIK terhitung dari tanggal 06 April 2020 sampai dengan 15 Juni 2020.

Demikian surat keterangan ini kami buat untuk dipergunakan sesuai keperluan, atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Surabaya, 15 Juni 2020


PT. KARANA PANORAMA LOGISTIK SUWITO
Operation Manager



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 : 2019/2020

Permohonan penyusunan SKRIPSI dan Dosen Pembimbing bagi mahasiswa:

Nama : NUR HIDAYATI
NIM : 161011373
Program Studi : SI Administrasi Bisnis
Alamat : Jl Raya 468 Sumberrejo - Bojonegoro
Telp : 08233577836

Judul SKRIPSI :

1. ANALISIS MANAJEMEN OPERASIONAL REPAIR
CONTAINER DI DEPO PT KARAWA PANORAMA
LOGISTIK.
- 2.
- 3.
- 4.

Dapat disetujui dengan dosen pembimbing : Juli Prastyorini S.Sos. MM

Surabaya, 6 Juli 2020

Menyetujui,
Kaprosdi

SOEDARMANTO, SE, MM
NIDN: 0322036902

Mahasiswa yang bersangkutan
Pemohon,

NUR HIDAYATI
NIM : 161011373



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 2019/2020

Nama : NUR HIDAYATI
NIM : 161011373
Tempat Penelitian : PT. Karana Panorama Logistik
Judul : Manajemen Operasional Repair Container
di Depo PT. Karana Panorama Logistik
Pembimbing : Juli Prasetyorini S.Sos, MM

| No. | Hari/ Tanggal | Bimbingan | Paraf |
|-----|---------------|--|-------------|
| 1. | 31 - 3 - 2020 | Pengajuan judul skripsi | [Signature] |
| 2. | 24 - 4 - 2020 | Konsultasi dan ACC bab I | [Signature] |
| 3. | 26 - 4 - 2020 | Konsultasi dan ACC Bab II | [Signature] |
| 4. | 17 - 5 - 2020 | ACC Bab III | [Signature] |
| 5. | 1 - 7 - 2020 | Konsultasi dan ACC Bab IV dan V | [Signature] |
| 6. | 3 - 7 - 2020 | Pengecekan secara keseluruhan dari mulai Bab I - Bab V | [Signature] |
| 7 | 6 - 7 - 2020 | Pengecekan daftar pustaka | [Signature] |
| 8 | 6 - 7 - 2020 | Pengecekan penulisan draft skripsi | [Signature] |

Mengetahui,
Kaprodil Ilmu Administrasi Bisnis

SOEDARMANTO, SE, MM

Surabaya, 6 Juli 2019
Mahasiswa

NUR HIDAYATI
NIM: 16.1011373

HASIL TRANSKIP WAWANCARA NARASUMBER DI DEPO PT. KARANA PANORAMA LOGISTIK

Data Identitas Narasumber :

Nama : Bapak Suwito

Jabatan : Manager Operasional

Devisi : Operasional

1. Pertanyaan : Apakah manajemen operasional di PT. Karana Panorama Logistik berjalan dengan baik ?

Jawaban : Manajemen sudah berjalan dengan baik di PT. Karana Panorama Logistik. Hal ini tentunya dapat diterapkan pada saat *container* masuk dari *gate in* kemudian dilakukan survey dan dilakukan perbaikan apabila *container* tersebut dalam kondisi *damage* hingga *container* keluar dari depo
2. Pertanyaan : Apa fungsi manajemen bagi depo PT. Karana Panorama Logistik ?

Jawaban : Manajemen ini kita dapat gunakan untuk menghendak suatu kebijakan yang berkaitan dengan tata kelola, membuat strategi dalam aktivitas kerja serta membantu proses pengambilan keputusan yang terbaik dalam suatu tujuan
3. Pertanyaan : Bagaimana penerapan manajemen dalam sumber daya ?

Jawaban : Hal yang dapat diterapkan dalam manajemen yang menyangkut organisasi yakni : pembagian pekerjaan, pemberian tugas kepada orang untuk mengerjakannya, mengelola sumber daya yang dimiliki, serta saling berkoordinasi
4. Pertanyaan : Apakah ada kendala dalam perbaikan petikemas di perusahaan PT. Karana Panorama Logistik ?

Jawaban : Kendala pasti ada, tidak ada perusahaan yang tidak memiliki kendala. Namun, kendala tersebut kami jadikan sebuah patokan untuk terus memperbaiki diri dan semakin maju serta mampu bersaing dalam bidang *repair container*

5. Pertanyaan : Siapa orang yang berpengaruh dalam *repair container* ?
Jawaban : Semua orang sangat berpengaruh dari *container* masuk melalui *gate in*, akan tetapi yang memiliki peran paling menonjol yaitu surveyor dan pembuat *estimate of repair*.
6. Pertanyaan : Seberapa penting surveyor dalam manajemen *repair container*?
Jawaban : Surveyor merupakan orang yang melakukan pengecekan terhadap semua komponen *container* yang mengalami kerusakan maupun komponen yang hilang.
7. Pertanyaan : Bagaimana proses survey di depo PT. Karana panorama Logistik?
Jawaban : Proses survey di depo dilakukan oleh surveyor dari *container* masuk melalui *gate in* kemudian dipisah sesuai dengan kondisi *container* tersebut, apakah mengalami kerusakan atau tidak.
8. Pertanyaan : Apa yang menjadi kendala saat proses pembuatan *estimate of repair* ?
Jawaban : Kendala proses pembuatan *estimate of repair* biasanya terletak pada estimator, yang mana harus menunggu data dari surveyor terlebih dahulu. Sedangkan biasanya seorang estimator membutuhkan waktu sekitar 10 menit per estimasi.

HASIL TRANSKIP WAWANCARA NARASUMBER DI DEPO PT. KARANA PANORAMA LOGISTIK

Data Identitas Narasumber :

Nama : Bapak Setyo

Jabatan : *Supervisor Repair Container*

Devisi : Operasional

1. Pertanyaan : Apakah manajemen operasional di PT. Karana Panorama Logistik berjalan dengan baik ?

Jawaban : Menurut pendapat saya, manajemen di perusahaan ini sudah berjalan baik sebagaimana mestinya. Manajemen tersebut berguna untuk mengatur serta melakukan rencana – rencana yang diinginkan oleh perusahaan.
2. Pertanyaan : Apa fungsi manajemen bagi depo PT. Karana Panorama Logistik ?

Jawaban : Fungsi manajemen biasanya diaplikasikan dalam rancangan, serta kontrol terhadap target yang ingin dicapai dan evaluasi terhadap keberhasilan perusahaan.
3. Pertanyaan : Bagaimana penerapan manajemen dalam sumber daya ?

Jawaban : Manajemen berperan dalam memberi motivasi kepada para karyawan, serta digunakan untuk menjelaskan semua kebijakan perusahaan yang ditetapkan.
4. Pertanyaan : Apakah ada kendala dalam perbaikan petikemas di perusahaan PT. Karana Panorama Logistik ?

Jawaban : Kendala pasti ada setiap perusahaan, tetapi menurut saya kendala ini tidak terlalu berpengaruh asalkan perusahaan sadar dan berusaha memperbaiki masalah yang dimiliki.
5. Pertanyaan: Siapa orang yang berpengaruh dalam *repair container* ?

Jawaban : Orang yang berpengaruh dalam *repair container* yakni surveyor dan estimator. Seorang surveyor bertanggung jawab atas pengecekan kerusakan petikemas serta menentukan jenis perbaikan. Sedangkan estimator merupakan

orang yang menghitung estimasi biaya kerusakan sesuai dengan harga yang telah disepakati dengan penyewa atau pemilik *container*

6. Pertanyaan : Seberapa penting surveyor dalam manajemen *repair container*?

Jawaban : Surveyor itu sangat penting, tugasnya dianggap sebagai tiang pokok dalam alur perbaikan *container*. Apabila ada kesalahan survey, maka pada saat proses perbaikan juga akan mengalami kesalahan. Seorang surveyor itu harus kompeten dan biasanya ditunjukkan melalui sertifikat keahliannya.

7. Pertanyaan : Bagaimana proses survey di depo PT. Karana panorama Logistik?

Jawaban : Proses survey terjadi di area tertentu yang telah disediakan. Di sana seorang surveyor mengecek seluruh kerusakan *container*. Proses survey ini dimulai dari container masuk ke depo kemudian selanjutnya dipilah sesuai dengan kondisi petikemas tersebut.

8. Pertanyaan : Apa yang menjadi kendala saat proses pembuatan *estimate of repair* ?

Jawaban : Kendala yang dihadapi pada saat pembuatan estimate biasanya terletak pada pembacaan tulisan yang kurang jelas dari surveyor, jadi kita sebagai estimator harus teliti dan apabila kurang jelas lebih baik langsung ditanyakan. Hal ini guna menghindari kesalahan input kerusakan pada estimate yang nantinya juga akan terjadi kesalahan pada proses pekerjaan

HASIL TRANSKIP WAWANCARA NARASUMBER DI DEPO PT. KARANA PANORAMA LOGISTIK

Data Identitas Narasumber :

Nama : Bapak Suyatno

Jabatan : *Supervisor* Operasional

Devisi : Operasional

1. Pertanyaan : Apakah manajemen operasional di PT. Karana Panorama Logistik berjalan dengan baik ?

Jawaban : Manajemen berjalan dengan baik, dengan manajemen tersebut digunakan dalam seluruh kegiatan yang menyangkut tentang operasional dan pencatatan keuangan di perusahaan.
2. Pertanyaan : Apa fungsi manajemen bagi depo PT. Karana Panorama Logistik ?

Jawaban : Manajemen digunakan untuk membuat struktur perusahaan yang menunjukkan adanya garis kewenangan dan tanggung jawab serta memberi alternatif solusi yang mungkin bisa mengatasi masalah yang terjadi.
3. Pertanyaan : Bagaimana penerapan manajemen dalam sumber daya ?

Jawaban : manajemen di perusahaan ini memiliki peran dalam pemberian tugas kepada karyawan sesuai dengan bidang dan keahliannya.
4. Pertanyaan : Apakah ada kendala dalam perbaikan petikemas di perusahaan PT. Karana Panorama Logistik ?

Jawaban : Kendala kurang berpengaruh bagi perusahaan. Namun kita tetap harus waspada dan melakukan *controlling* terhadap apapun masalah yang dihadapi.
5. Pertanyaan : Siapa orang yang berpengaruh dalam *repair container* ?

Jawaban : Semua orang berpengaruh, tetapi untuk proses *repair container* biasanya terletak pada alir surveyor dan estimator. Data yang telah di olah tersebut baru kemudian dikerjakan oleh repairer.
6. Pertanyaan : Seberapa penting surveyor dalam manajemen *repair container*?

Jawaban : Surveyor merupakan orang yang sangat ahli dalam mengecek dan meneliti berbagai kerusakan *container*, seorang surveyor biasanya sudah memiliki lisensi sertifikat keahliannya.

7. Pertanyaan : Bagaimana proses survey di depo PT. Karana panorama Logistik?

Jawaban : *Survey* kerusakan *container* dilakukan setiap hari yang mana *container* masuk melalui *gate in* , kemudian langsung diarahkan ke tempat survey untuk menentukan kondisi baik atau dalam kondisi *damage* (rusak)

8. Pertanyaan : Apa yang menjadi kendala saat proses pembuatan *estimate of repair* ?

Jawaban : Kendalanya berasal dari surveyor, data yang diberikan tersebut dapat dibaca dengan jelas atau tidak, selain itu kendala yang lain terletak pada jumlah kerusakan komponen. Ini berarti semakin banyak komponen kerusakan, berarti semakin lama proses pembuatan *estimate of repair*.

