

Analisis Faktor Penghambat *Stuffing In* pada Pemuatan Barang di Depo Petikemas PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya

(Analysis of Stuffing In Inhibiting Factors in Loading of Goods at the Container Depot of PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya)

Feryan Mey Langga¹, Sudirman², Benny Agus Setiono³
**^{1,2,3}Program Studi Manajemen Pelabuhan, Program Diploma Pelayaran,
Universitas Hang Tuah**

Abstrak: Penelitian ini berjudul “Analisis Faktor Penghambat *Stuffing In* Guna Kelancaran Pemuatan Barang di Depo Petikemas PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya”. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui penghambat *stuffing in* dan Penghambat Proses Pemuatan di Atas Kapal Serta Upaya Perbaikan di PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya. Penelitian ini dilakukan di PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya. pada bulan Mei 2022. Penelitian menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif, dengan metode observasi, wawancara, dan dokumentasi. Dari hasil metode observasi wawancara, dan dokumentasi menunjukkan bahwa penghambat *stuffing in* dikarenakan keterlambatan mulai kerja akibat customer/pengurus EMKL terlambat datang ke depo, faktor alam, karena cuaca hujan yang dapat menghambat atau menunda kegiatan *stuffing in*, blok *stuffing in* mengalami keramaian atau kepadatan dan kurang luas lapangan penumpukan sehingga meghalangi customer atau pengurus EMKL lain dalam melakukan kegiatan *stuffing in* serta minimnya tersedia stok container available di blok *Stuffing In*, terdapat container yang rusak serta stok container available terbatas.

Kata Kunci: *stuffing in*, memuat, depo petikemas

Abstract: This research entitled "Analysis of Stuffing In Inhibiting Factors for Smooth Loading of Goods at the Container Depot at PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya. The purpose of this research is to find out the inhibition of stuffing in and the inhibition of the loading process on board and the efforts to improve PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya. This research was conducted at PT. Surabaya National Airport Facilities. in May 2022. The research uses a qualitative descriptive approach, using observation, interview and documentation methods. From the results of the interview observation method, and the documentation shows that the stuffing-in inhibition is due to delays in starting work due to the customer/EMKL management coming late to the depot, natural factors due to rainy weather which can inhibit or delay stuffing-in activities, the stuffing-in block experiences crowds or density and less the area of the stacking yard thus hindering customers or other EMKL administrators from carrying out stuffing-in activities and the lack of available stock of available containers in the Stuffing In block, there are damaged containers and limited stock of available containers.

Keywords: *stuffing in*, loading, container depot

Alamat Korespondensi:

Feryan Mey Langga, Program Studi Manajemen Pelabuhan, Program Diploma Pelayaran, Universitas Hang Tuah, Jalan A. R. Hakim 150, Surabaya. e-mail: feryanmeylangga55@gmail.com

PENDAHULUAN

Bongkar muat merupakan kegiatan yang dilakukan dalam proses *forwarding* (pengiriman barang), barang-barang yang diangkut dengan menggunakan kapal laut biasanya melalui beberapa proses kegiatan, yaitu melalui dari penyimpanan barang – barang atau muatan yang masuk ke

daerah pelabuhan yang disimpan di Gudang maupun di lapangan penumpukan, kemudian dangkut ke dermaga dan selanjutnya dimuat di atas kapal. Menurut keputusan Menteri Perhubungan nomer 33 tahun 2001 pasal 1 ayat 22, kegiatan bongkar muat adalah barang dari ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari

palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke Gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari Gudang atau lapangan penumpukan dibawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving atau delivery*). Bongkar muat petikemas umumnya dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu *lift on, lift of dan roll on, roll off*. Penggunaan peti kemas dalam kegiatan bongkar muat memiliki banyak kegunaan dilihat dari segi fungsi dan kegunaannya yang berpengaruh besar terhadap perdagangan internasional maupun nasional untuk kegiatan ekspor dan impor.

PT. Sarana Bandar Nasional cabang Tanjung Perak adalah perusahaan cabang dari PT. Sarana Bandar Nasional. PT. Sarana Bandar Nasional sendiri merupakan anak perusahaan PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) yang bergerak dalam bidang usaha bongkar muat, yang di dirikan pada tanggal 31 Mei 1986 sebagai tindak lanjut Instruksi Presiden nomer 4 tahun 1985 dan jaringan usaha pada saat ini telah meliputi 58 cabang, tersebar di seluruh wilayah nusantara dari Sabang sampai Merauke yang berkantor pusat di Jakarta. Untuk kegiatan yang berlangsung di dalam depo PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya terdiri dari kegiatan *stuffing in* atau di dalam depo, *stuffing out* di luar depo (pabrik), dan penggunaan alat berat sejumlah, satu unit Reach Stacker, dua unit *ForkLift* dan memiliki jasa angkut buruh TKBM (tenaga kerja bongkar muat). Petugas operasional terdiri dari kepala depo, foreman, admin *gate in* dan *out*, kerani *stuffing* dan *stripping*, security, dan petugas kebersihan semua bertanggung jawab sesuai dengan tugas dan bidang masing – masing.

Kegiatan *stuffing* atau *stripping* dapat dilakukan sendiri oleh pengurus EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) atau customer tanpa memerlukan jasa angkut buruh TKBM (tenaga kerja bongkar muat) dan alat berat *forklift* atau bisa dilakukan oleh jasa angkut buruh TKBM (tenaga kerja bongkar muat), bahkan hanya menggunakan alat berat *forklift* atau sesuai jenis barang dan berat yang ingin di-*stuffing stripping*. Untuk kegiatan *stuffing* dan *stripping* karena berperan penting dalam proses menginput data dokumen serta memonitoring pada saat kegiatan berlangsung apabila customer atau pengurus EMKL (ekspedisi muatan kapal laut) membutuhkan alat berat jasa angkut buruh TKBM (tenaga kerja bongkar muat). Saat melakukan *stuffing* dalam muncul masalah penghambat yang dapat merugikan perusahaan, permasalahan ini berkaitan dengan ketidaklancaran proses pemuatan barang yang membutuhkan waktu lebih, serta dapat mempengaruhi kegiatan yang lainnya seperti pergerakan alat berat *reach stacker* yang kesulitan bergerak atau kegiatan pengambilan *container*, dikarenakan lalu lintas depo terhalang *trucking* atau mobil box yang parkir tidak teratur di area depo dan mengakibatkan menumpuknya truk – truk yang lain dan akan memakan waktu yang cukup banyak, yang diakibatkan pengurus EMKL terlambat datang di depo PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya. Seiring dengan meningkatnya kegiatan peti kemas di depo PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya, maka pihak pengelola depo harus mempunyai cara pengendalian atau menata kegiatan di dalam depo yang baik dalam menangani pemasukan barang pada saat *stuffing in* agar mendapatkan hasil yang menguntungkan bagi semua pihak yang berkepentingan di dalam depo dan tidak ada terganggunya

kegiatan bongkar muat di depo PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya.

Dari uraian latar belakang masalah tersebut dapat diturunkan rumusan masalah yang akan dicari jawabnya melalui penelitian ini, yaitu: Faktor apa yang menjadi penghambat *stuffing in* dalam pemuatan barang di depo PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya?

Penelitian Terdahulu

Thoni Moh. Munir, F.X. Adi Purwanto, Hardjono, Optimalisasi Stuffing Dalam Terhadap Kelancaran Pemuatan Petikemas ke Kapal di Depo Petikemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya. Permasalahannya, apa usaha serta kebijakan untuk mengoptimalkan depo terhadap kelancaran keluar masuk petikemas dan barang muatan di depo petikemas Tanjung Lembaga PT. Meratus Line Surabaya, dengan pendekatan deskripsi hasil penelitian menjelaskan, kurang optimal dikarenakan banyaknya EMKL yang tidak konsisten dengan peraturan yang telah ditetapkan pihak depo petikemas. Persamaan : penelitian membahas kegiatan stuffing dalam di depo dan permasalahan proses *stuffing in*. Perbedaan : penelitian yang dilakukan oleh penelitian sebelumnya hanya membahas optimalisasi *stuffing in*, sedangkan penulis melakukan penelitian menganalisa faktor penghambat *stuffing in* guna kelancaran pemuatan barang di depo.

Pengertian Stuffing

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

dilakukan untuk memindahkan suatu barang ke dalam container atau memasukan barang dari luar container ke dalam container. Stuffing petikemas memiliki 2 macam, yaitu *stuffing in* (stuffing dalam) dan *stuffing out* (stuffing luar).

Stuffing In

Stuffing In adalah customer atau pengurus EMKL memasukkan atau pemuatan barang ke dalam container yang dilakukan di dalam depo petikemas. Customer atau pengurus EMKL melaporkan kepada kerani *stuffing* pada saat proses *stuffing* memerlukan tenaga angkut buruh dan atau alat berat, serta mengisi LPC (Laporan Penyerahan Container), bahwa container sudah full dan keadaan sudah disegel siap muat dan menunggu jadwal kapal. Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan *stuffing in* adalah proses memasukkan barang dari luar container ke dalam container yang dilakukan di dalam lapangan penumpukan atau depo.

Stuffing Out

Stuffing Out adalah kegiatan memasukkan atau pemuatan barang ke dalam container yang dilakukan customer atau pengurus EMKL di luar depo petikemas atau di pabrik, dengan cara mengeluarkan container *empty* atau kosong dinaikkan ke atas *trucking* (*lift on*), selanjutnya dibawa ke pabrik diisi sampai full dan kembali ke depo dengan keadaan sudah disegel serta menyertakan surat jalan sesuai tujuan dan nama pengirim, selanjutnya container kembali ke depo atau terminal guna untuk diinspeksi oleh checker.

Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan *stuffing out* adalah proses memasukan barang dari luar container ke dalam container yang dilakukan di luar lapangan penumpukan yang biasa dilakukan di gudang perusahaan terkait.

Proses Stuffing**a. Stuffing In**

1. Mendatangi kantor pusat untuk melakukan dan menyelesaikan administrasi, mengambil No Booking atau RO, dan meminta seal atau segel container.
2. Mengganti No Booking atau RO menjadi DWI di Gate In di depo.
3. Menghadap kerani stuffing di blok yang sudah diarahkan.
4. Memilih dan mengecek container sesuai yang dibutuhkan.
5. Truk atau mobil box datang dan proses pemasukan barang ke dalam container, pemasukan barang dilakukan oleh customer, atau buruh dan alat berat fork lift yang sesuai jenis dan berat barang.
6. Bila sudah full, penutupan pintu container dengan rapat lalu di beri segel Pelni.
7. Setelah pemuatan barang, kerani stuffing memberikan LPC dan diisi oleh customer atau pengurus EMKL (mengisi asal pengirim, nama dan berat barang, tujuan, nomor seal Pelni).
8. Melaporkan LPC kepada kerani stuffing, kerani melakukan penginputan data LPC.
9. Container siap hampar CY dan muat sesuai jadwal kapal.

b. Stuffing Out

1. Mendatangi kantor pusat untuk melakukan dan menyelesaikan administrasi, mengambil No Booking atau RO, dan meminta seal atau segel container Pelni.
2. Mengganti No Booking atau RO menjadi DWI di Gate In di depo.
3. Menghadap dan menyerahkan DWI kepada kerani alat di blok bongkaran yang sudah diarahkan.
4. Menyiapkan armada trucking.
5. Memilih dan mengecek container sesuai yang dibutuhkan.
6. Kerani alat mengembalikan DWI, dan menaikkan container (lift on) ke atas truck.

7. Menukarkan DWI dengan EIR stuffing out di Gate out.
8. Menuju dan memasukkan barang di pabrik.
9. Bila sudah full penutupan pintu container dengan rapat lalu diberi segel Pelni.
10. Kembali ke depo menuju Gate in atau terminal petikemas serta melampirkan surat jalan yang bertuliskan asal pengirim, tujuan dan nomer seal Pelni.
11. Inspeksi container oleh checker.
12. Pencetakan DWI dan menurunkan container (lift off) di blok *stuffing*.
13. Container siap muat dan hampar ke CY sesuai jadwal kapal.

Pengertian Depo

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

Sedangkan menurut Menteri Perhubungan No. PM 83 tahun 2016 depo adalah suatu di Luar Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) pelabuhan yang berfungsi untuk kegiatan penyimpanan, penumpukan, pembersihan/pencucian, perawatan, perbaikan petikemas, pemuatan (*stuffing*), pembongkaran (*stripping*), serta kegiatan lain yang mendukung kelancaran penanganan petikemas isi (full) dan atau petikemas kosong (empty). Penumpukan dapat dilakukan dari dua sampai lima tingkat (tier), dalam pengambilan petikemas yang

ditempatkan di tingkat (tier) terbawah, maka tingkat (tier) di atasnya harus dipindah dahulu. Depo harus memiliki gang-gang luas dan memanjang ataupun melintang sebagai tempat beroperasinya alat berat petikemas untuk memindahkan petikemas.

Secara umum depo petikemas adalah suatu tempat atau lokasi yang dipakai sebagai wadah penimbunan petikemas pada lokasi yang ditetapkan.

Untuk mempermudah/menunjang kegiatan *lift on lift off* dan *stuffing/stripping*, depo PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya mengoperasikan alat berat, antara lain:

- a. Reach Stacker
Reach Stacker merupakan alat berat angkat yang dirancang sebagai crane lapangan yang mobilitas pergerakannya melebihi top leader dimana dapat mengangkat berat 45 ton, menjangkau sampai dengan 3 row, ketinggian 5 stack atau tier dan juga spreader yang dapat berputar hingga 90 derajat sehingga dapat mengangkut petikemas dalam posisi melintang maupun membujur.
- b. Fork Lift
Fork Lift alat angkut muatan dari chassis truck menuju dalam/luar container yang digunakan untuk melakukan kegiatan stuffing dan stripping yang bebannya tidak dapat diangkut oleh buruh TKBM disebabkan berat dan jenis barang yang berlebihan.

Pengertian Petikemas

Berikut beberapa pengertian tentang petikemas yang penulis kutip dari para ahli, yaitu sebagai berikut : Menurut Suyono R. P. (2005:263) Petikemas adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya. Menurut Amir

M.S. (1999:113) Petikemas adalah peti yang terbuat dari logam yang dimana di dalamnya digunakan untuk barang-barang yang disebut muatan umum. Sedangkan petikemas ISO menurut Abbas Salim (1993:145) adalah petikemas (container) muatan sebagai bagian alat transport yang memenuhi standar ISO (International Standard Organization) sebagai berikut.

- a. Sifatnya cukup kuat untuk digunakan berulang kali.
- b. Dirancang secara khusus sebagai fasilitas untuk membawa barang dengan moda-moda transport yang ada.
- c. Dipasang alat-alat yang memungkinkan sewaktu-waktu digunakan untuk menanganinya dari satu alat transpor ke alat transpor lainnya. Dirancang sedemikian rupa sehingga memudahkan untuk mengisi maupun mengosongkan.
- d. Mempunyai isi ruangan dalam (internal volume) sekurang - kurangnya 1 m³ = 35,3 cuft.

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

Ukuran Petikemas

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2007:115) panjang dan tinggi petikemas dapat berubah-ubah sedangkan lebarnya tetap 8 feet. Panjang petikemas antara lain : 10', 20', 35', 40', 45' feet. Umumnya yang dipakai di Indonesia adalah 20' feet dan 40' feet. Masih menurut pengarang buku yang dikutip dari ISO, ukuran petikemas dan berat keseluruhannya

untuk standar ISO dapat dilihat pada Gambar 1.

		Peti kemas 20 kaki		Peti kemas 40 kaki		Peti kemas 45 kaki	
		inch	metrik	inch	metrik	inch	metrik
dimensi luar	panjang	20' 0"	6,058 m	40' 0"	12,192 m	45' 0"	13,716 m
	lebar	8' 0"	2,438 m	8' 0"	2,438 m	8' 0"	2,438 m
	tinggi	8' 6"	2,591 m	8' 6"	2,591 m	9' 6"	2,896 m
dimensi dalam	panjang	18' 10 5/16"	5,758 m	39' 5 45/64"	12,032 m	44' 4"	13,556 m
	lebar	7' 8 19/32"	2,352 m	7' 8 19/32"	2,352 m	7' 8 19/32"	2,352 m
	tinggi	7' 9 57/64"	2,385 m	7' 9 57/64"	2,385 m	8' 9 15/16"	2,698 m
bukaan pintu	width	7' 8 1/8"	2,343 m	7' 8 1/8"	2,343 m	7' 8 1/8"	2,343 m
	tinggi	7' 5 3/4"	2,280 m	7' 5 3/4"	2,280 m	8' 5 49/64"	2,586 m
volume		1,169 ft³	33,1 m³	2,385 ft³	67,5 m³	3,040 ft³	86,1 m³
berat kotor		52.910 pon	24.000 kg	67.200 pon	30.480 kg	67.200 pon	30.480 kg
berat kosong		4.850 pon	2.200 kg	8.380 pon	3.800 kg	10.580 pon	4.800 kg
muatan bersih		48.060 pon	21.800 kg	58.820 pon	26.680 kg	56.620 pon	25.680 kg

Gambar 1. Ukuran Petikemas

Menurut Dirk Koleanan (2008 : 17) kapasitas muat petikemas adalah sebagai berikut.

- Maximum Gross Weight*, adalah jumlah berat maksimum dari muatan dan container kosong.
- Tare (Tare Weight)*, adalah berat dari container kosong termasuk kelengkapan dari sesuatu container.
- Pay Load*, adalah jumlah berat muatan yang dapat dimasukkan dalam container yang bersangkutan, termasuk pembungkus/kemasan muatan tersebut.
- Cubic Feed Capacity*, adalah jumlah ruangan (isi) container dalam kubik kaki.
- Cubic Meter Capacity*, adalah jumlah ruangan (isi) container dalam meter kubik.

Jenis-Jenis Petikemas

Menurut Suyono (2005:266) Petikemas dibagi 6 kelompok, yaitu

- General Cargo* adalah petikemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (General Cargo), contoh kayu, kain, rotan, marmer, gerabah, handicraft, dll.
- Thermal Container* adalah petikemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu.
- Tank container* adalah tangki yang diletakkan/ditempatkan dalam kerangka petikemas yang

digunakan untuk mengangkut muatan cair (bulk liquid) maupun gas (bulk gas), misal minyak dan gas bumi.

- Dry Bulk container* adalah general purpose container yang digunakan untuk mengangkut muatan curah. Untuk memasukkan muatan melalui lubang bagian atas petikemas sedangkan mengeluarkan muatan melalui pintu bagian bawah petikemas, misal beras, biji plastik, pupuk urea, kedelai.
- Platform container adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar.
- Special container* adalah peti kemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti petikemas untuk muatan ternak (cattle container) atau muatan kendaraan (car container).

Pemuatan Barang

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

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

METODE PENELITIAN

Dilihat dari jenis datanya pendekatan di dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Menurut Moleong (2007:6) penelitian kualitatif

merupakan penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian holistik, dengan cara deskripsi dalam bentuk kata - kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan metode ilmiah.

Adapun jenis pendekatan ini adalah pendekatan deskriptif. Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang berusaha menuturkan pemecahan masalah yang ada sekarang berdasarkan data - data. Dalam pelaksanaan penelitian ini menggunakan metode kualitatif, dengan metode ini penulis dapat memahami dan mengungkapkan tentang masalah yang penulis teliti, dan juga metode kualitatif ini penulis dapat melakukan interview dengan objek yang penulis teliti, terkait dengan analisis faktor penghambat *Stuffing In* pada saat pemuatan barang di Depo Petikemas PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya.

Variabel bebas dalam penelitian ini adalah faktor penghambat *stuffing in*. Indikator penghambat *stuffing in* menurut Herry Gianto (2015:37) sebagai berikut :

1. Stok container availabel terbatas
Minimnya tersedia stok container available di blok *stuffing in* terdapat container yang rusak.
2. Keterlambatan mulainya jam kerja Customer ataupun pengurus EMKL yang terlambat datang ke depo ada saat melakukan *stuffing in*.
3. Faktor alam
Terjadinya hujan yang dapat menghambat dalam melakukan *stuffing in*.
4. Kapasitas blok *stuffing in*.
Kegiatan *stuffing in* yang sangat ramai sehingga dapat menghalangi kegiatan yang lainnya di blok *stuffing in* depo.

Variabel terikat dalam penelitian ini adalah guna kelancaran pemuatan barang di depo. Indikator kelancara

pemuatan barang menurut Prasetyo (2011:63):

1. Buruh TKBM atau sumber daya manusia (SDM)
Adanya kesiapan karyawan dalam bekerja.
2. SOP (Standar Oprasional Prosedur)
Melakukan kegiatan sesuai standar operational prosedur yang ditetapkan perusahaan.
3. Alat berat
Tersedia dan mempunyai alat berat yang dapat beroperasi.

Narasumber

Narasumber merupakan orang yang mengetahui dan memberikan keterangan secara jelas ataupun menjadi sumber informasi atau informan atau orang yang memberikan sebuah informasi. Berdasarkan wawancara dengan kepala depo dan operasional lapangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Obyek Yang Diteliti

PT. Sarana Bandar Nasional cabang Tanjung Perak adalah perusahaan cabang dari PT. Sarana Bandar Nasional. PT. Sarana Bandar Nasional sendiri merupakan anak perusahaan PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) yang bergerak dalam bidang usaha bongkar muat, yang didirikan pada tanggal 31 Mei 1986 sebagai tindak lanjut Instruksi Presiden Nomor 4 tahun 1985 dan jaringan usaha pada saat ini telah meliputi 58 cabang, tersebar di seluruh wilayah Nusantara dari Sabang sampai Merauke yang berkantor pusat di Jakarta.

Kegiatan utama perusahaan menjadi tulang punggung dalam menangani kegiatan jasa penunjang transportasi angkutan laut nasional untuk memperlancar distribusi arus barang yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, *receiving* atau *delivery*. Pada tahun 1988

perusahaan melakukan pengembangan usaha jasa Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) atau *Forwarding*. Usaha jasa bongkar muat barang dari atau ke kapal serta jasa ekspedisi muatan kapal laut dilakukan untuk melayani kapal-kapal PT. Pelni, kapal-kapal keagenan dan kapal pihak ketiga, sedangkan jasa EMKL diprioritaskan untuk muatan *general cargo* dan *container* antar pulau yang diangkut kapal penumpang dan ro-ro PT. Pelni serta kapal-kapal milik perusahaan lain. Aktivitas kegiatan jasa bongkar muat dan jasa EMKL tersebut sejalan dengan visi perusahaan menjadi *total logistic company* yang unggul dan terkemuka di bidang angkutan laut interinsuler dan misi perusahaan dalam memberikan pelayanan yang kompetitif di bidang usaha bongkar muat dan EMKL untuk kapal-kapal perusahaan induk dan kapal-kapal lainnya serta mendukung kinerja pelabuhan dalam kelancaran arus muatan angkutan laut.

Produktivitas bongkar muat dan EMKL yang terdiri dari barang-barang *general cargo*, *container*, barang berharga milik Bank Indonesia, kendaraan, motor dan curah mencapai 7.6 juta T/m³.

Dalam perjalanan operasional bisnisnya, PT. Sarana Bandar Nasional cabang Tanjung Perak didukung oleh personil yang berkualifikasi, berpengalaman, dan profesional dalam bidangnya. Selain itu, untuk mempercepat pelayanan jasa bongkar muat kapal yang efisien, aman dan lancar perusahaan dilengkapi pula dengan berbagai peralatan dan fasilitas bongkar muat yang baik. PT. Sarana Bandar Nasional cabang Tanjung Perak juga menggunakan sistem yang berbasis pada pengelolaan mutu dengan tujuan untuk menghasilkan produk yang memenuhi persyaratan pelanggan dan perundangan serta peraturan teknis yang berlaku,

sehingga kepuasan pelanggan meningkat termasuk adanya proses perbaikan berkelanjutan dari sistemnya. Untuk mengantisipasi persaingan pelayanan kepelabuhan dalam era perdagangan bebas serta menyadari akan tuntutan pelanggan yang terus meningkat, PT. Sarana Bandar Nasional cabang Tanjung Perak merasa sangat berkepentingan untuk mengembangkan dan menerapkan sistem mutu ISO 9001:2008, agar jasa yang diberikan dapat memuaskan bahkan melebihi keinginan pelanggan serta memenuhi ketentuan atau persyaratan nasional maupun Internasional yang terbaru.

Lokasi Perusahaan

Lokasi PT. Sarana Bandar Nasional sangat strategis, karena secara langsung berhubungan dengan jalan Raya Utama Surabaya dan jalur Kereta Api. Karena lokasi inilah, PT. Sarana Bandar Nasional disebut sebagai Pintu Gerbang ke Kawasan Indonesia Bagian Timur. Secara geografis, PT. Sarana Bandar Nasional berlokasi di dekat tugu pahlawan, di bagian ujung alur pelayaran di antara pulau Jawa dan pulau Madura sepanjang 25 mil.

Analisis faktor penghambat *stuffing in* guna kelancaran pemuatan barang di depo petikemas PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya

Faktor penghambat dalam *stuffing in*, yaitu

- a. Terdapat *container* yang rusak, serta *stok container available* di blok *stuffing in* terbatas.
- b. Faktor alam yang disebabkan oleh cuaca hujan yang akan menghambat proses *stuffing in* di depo.
- c. Kapasitas lapangan penumpukkan di blok *stuffing* mengalami keramaian atau kepadatan saat proses *stuffing in*.
- d. Keterlambatan mulai kerja dalam hal kedatangan customer atau

pengurus EMKL ke depo saat kegiatan *stuffing in*.

Stok container available terbatas

Terdapat *container* yang rusak, sebelumnya tidak diketahui lebih detail oleh customer ataupun pengurus EMKL pada saat pengecekan *container* dan mengakibatkan barang tersebut harus dipindah (*unstuffing*) ke *container* yang tidak rusak. Stok *container available* terbatas dikarenakan belum dihamparkannya *container full stuffing in* dan belum diganti dengan *container available* di blok *stuffing in* depo petikemas PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya.

Faktor Alam

Faktor alam dikarenakan cuaca hujan atau cuaca yang tidak stabil, sehingga dapat mengalami penundaan customer atau pengurus EMKL dalam pengecekan *container* dan penundaan pemuatan barang- barang yang akan dilakukan buruh TKBM atau alat berat fork lift, barang akan rusak apabila terkena air hujan.

Kapasitas blok stuffing in yang ramai dan lapangan penumpukan kurang luas

Kegiatan *stuffing in* yang sangat ramai ataupun padat, sehingga dapat mempengaruhi/menghalangi customer atau pengurus EMKL lain dalam melakukan *stuffing in*, serta dapat menghalangi arus lalu lintas alat berat reach stacker dalam hampar *container full/empty* di blok *stuffing in* depo petikemas PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya.

Keterlambatan mulai kerja

Keterlambatan mulainya jam kerja dikarenakan customer atau pengurus EMKL yang terlambat datang ke depo, sehingga pihak trucking menunggu customer atau pengurus EMKL tiba. Akibat dari kejadian tersebut keterlambatan kedatangan customer atau pengurus EMKL pada saat kegiatan *stuffing in* sangat membutuhkan waktu lebih dan

terjadi penumpukan antrian trucking yang panjang di blok *stuffing in* depo petikemas PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan hasil penelitian yang telah dijelaskan, maka peneliti menarik kesimpulan.

Faktor penghambat *stuffing in* guna kelancaran pemuatan barang di depo petikemas PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya disebabkan

- a. Terdapat *container* yang rusak, serta *stok container available* di blok *stuffing* dalam terbatas.
- b. Faktor alam yang disebabkan oleh cuaca hujan yang akan menghambat proses *stuffing* dalam di depo.
- c. Kapasitas lapangan penumpukan di blok *stuffing* mengalami keramaian atau kepadatan.
- d. Keterlambatan mulai kerja dalam hal kedatangan customer atau pengurus EMKL ke depo saat kegiatan *stuffing* dalam.

Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diambil oleh peneliti, maka peneliti dapat memberikan beberapa saran dari penelitian ini antara lain.

1. Pentingnya kerja sama dan koordinasi antar pihak operasional depo dengan pengguna petikemas atau customer EMKL terkait kegiatan *stuffing in* agar mulai kerja berjalan dengan konsisten terutama hal kedatangan ke depo.
2. Kerani *stuffing in* lebih sering mengecek dan mengontrol tersedianya stok *container available* agar meminimalisir *container* rusak di blok *stuffing in*.
3. Pada area blok *stuffing in* di depo diadakan security sebagai pengawasan dan penertiban trucking agar lalu lintas blok

stuffing in tidak menghambat kegiatan lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Thoni M, Adi Purwanto, Hardjono. (2012). *Optimalisasi Stuffing Terhadap Kelancaran Pemuatan Petikemas*. UHT Surabaya. *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan*, Volume 3 Nomer 1.
- Komaruddin. (2001). *Ensiklopedia Manajemen*. Edisi ke 5 Jakarta: Bumi Aksara.
- Peter Salim dan Yenni Salim. (2002). *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Amir M.S. (1997). *Letter of Credit Dalam Bisnis Ekspor Impor*. Jakarta: Ikrar Mandiri Abadi.
- Subandi. (1996). *Manajemen Peti Kemas*. Jakarta: Penerbit ARCAN.
- Suyono. R. P. (2003). *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM.
- Kementrian Perhubungan RI. (2016). Nomer PM 83 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas. Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta.
- Suyono. R. P. (2005). *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*, Edisi ke-4. Jakarta: PPM.
- Amir M. S. (1999). *Ekspor Impor (Teori Penerapannya)*. Jakarta: PT. Pustaka Binaman Pressindo
- Abbas Salim, H. A. (1993). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Ghalia Indonesia.
- Kosasih, Engkos dan Soewondo Hananto. (2007). *Manajemen Keuangan dan Akuntansi Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Koleangan, Dirk. (2008). *Sistem Petikemas (Container System)*. Jakarta.
- Moleong, Lexy. (2007). *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Karya.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Pendidikan, Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfa Beta.
- Burgin, Burhan. (2003). *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Raja Grafindo Persada