

TUGAS AKHIR
PELAKSANAAN PENGIRIMAN MUATAN EKSPOR *PALM OIL*
***MILL EFFLUENT (POME)* DI DEPO PETI KEMAS**
PELABUHAN INDONESIA I (PERSERO) CABANG DUMAI
PT. SEGARA MITRA ABADI

*Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program studi Diploma III
Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga*

PRA TIWI
NIT. 8303211232



PROGRAM STUDI
D-III KETATALAKSANAAN PELAYARAN NIAGA
JURUSAN KEMARITIMAN
POLITEKNIK NEGERI BENGKALIS
BENGKALIS-RIAU
2024

LEMBAR PENGESAHAN

PELAKSANAAN PENGIRIMAN MUATAN EKSPOR *PALM OIL* *MILL EFFLUENT* (POME) DI DEPO PETI KEMAS PELABUHAN INDONESIA I (PERSERO) CABANG DUMAI PT. SEGARA MITRA ABADI

*Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Studi Diploma III
Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga*

PRATIWI
NIT.8303211232

Disetujui Oleh Tim Penguji Tugas Akhir

Tanggal Ujian : 30 Juli 2024

Periode Wisuda : 2024

1. Jon Hendri, SH.,MH

(Pembimbing)

2. Zulyani, M.M

(Penguji I)

3. Nur Rahmani, M.Si

(Penguji II)

4. Bobi Satria, MM.,Tr

(Penguji III)

Bengkalis,

**Ketua Jurusan Kemaritiman
Politeknik Negeri Bengkalis**

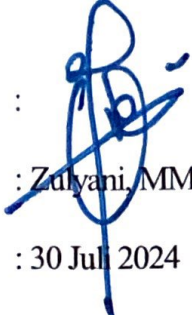


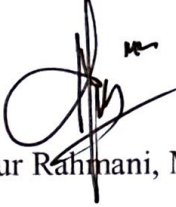
Zulyani, M.M

NIP. 198503112018031001

LEMBAR PENGESAHAN

Kami dengan ini sebenarnya menyatakan bahwa, kami telah membaca keseluruhan dari Tugas Akhir ini, dan kami berpendapat bahwa Tugas Akhir ini layak dan memenuhi syarat untuk memperoleh gelar Ahli Madya (A.Md).

Tanda Tangan : 
Nama Penguji I : Zulyani, MM
Tanggal Penguji : 30 Juli 2024

Tanda Tangan : 
Nama Penguji II : Nur Rahmani, M.Si
Tanggal Penguji : 30 Juli 2024

Tanda Tangan : 
Nama Penguji III : Bobi Satria, MM.,Tr
Tanggal Penguji : 30 Juli 2024

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya menyatakan dengan ini sesungguhnya bahwa Tugas Akhir ini adalah asli hasil karya saya dan tidak terdapat karya yang pernah dilakukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah di tulis atau di publikasi oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis di sebutkan sebenarnya dalam naskah dan dalam daftar pustaka.

Bengkalis, 10 Mei 2024



Pratiwi

NIT. 830321123

**PELAKSANAAN PENGIRIMAN MUATAN EKSPOR *PALM OIL MILL EFFLUENT* (POME) DI DEPO PETI KEMAS
PELABUHAN INDONESIA I (PERSERO) CABANG DUMAI
PT. SEGARA MITRA ABADI**

Nama : PRATIWI
NIT : 8303211232
Dosen Pembimbing : Jon Hendri, SH.,MH

ABSTRAK

Tujuan penelitian tugas akhir ini adalah terkait tentang pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) di depo peti kemas pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi. Adapun permasalahan yang akan di bahas dalam tugas akhir ini mengarahkan pada bagaimana pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME), hambatan-hambatan dalam pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) dan upaya yang dilakukan oleh perusahaan dalam mengatasi muatan yang bermasalah selama pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME). Metode yang digunakan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teori yang digunakan adalah pelaksanaan, *stripping*, *stuffing*, *palm oil mill effluent* (POME), depo, penanganan peti kemas, peti kemas, dan pelabuhan. Adapun hasil dari penelitian ini bahwa pelaksanaan pengiriman muatan ekspor POME belum berjalan secara maksimal di karenakan prosedur belum berjalan dengan baik, hambatan yang terjadi pada saat melaksanakan bongkar muat sering terjadi kerusakan pada alat dan terhalang oleh rusaknya jalan di area lapangan penumpukan tersebut, serta upaya yang dilakukan perusahaan dengan meningkatkan kegiatan operasional dan rencana yang telah dibuat dapat berjalan sehingga para tenaga kerja tidak lalai dalam melaksanakan tanggung jawab dan tugasnya dengan pengawasan lebih ketat.

Kata kunci : Pelaksanaan, Muatan, Ekspor

**IMPLEMENTATION OF THE DELIVERY OF PALM OIL MILL
EFFLUENT (POME) EXPORT CARGO AT THE INDONESIA
PORT I (PERSERO) CONTAINER DUMAI BRANCH PT.
SEGARA MITRA ABADI**

Name : PRATIWI
Number : 8303211232
Supervisor : Jon Hendri, SH.,MH

ABSTRACT

The research objective of this final assignment is related to the delivery of palm oil mill effluent (POME) export cargo at the Dumai branch of Indonesia port I (Persero) container depot PT. Segara Mitra Abadi. The problems that will be discussed in this final assignment focus on how to delivery palm oil mill effluent (POME) export cargo, the obstacles in implementing the delivery of palm oil mill effluent (POME) export cargo and the efforts made by the company in overcoming the cargo. Problems during the delivery of palm oil mill effluent (POME) export cargo. The methods used are observation, stripping, stuffing, palm oil mill effluent (POME), depot container handling containers and ports. The results of this research are that the delivery of POME export cargo has not run optimally because the procedures have not run well, the obstacles that occur when Crrying out loading and unloading are often damage to equipment and obstruction by damaged roads in the stacking yard area, as well as the efforts made. This is done by the company by increasing operational activities and the plans that have been made can run so that the workforce does not neglect to carry out their responsibilities and duties with stricter supervision.

Keywords: *Implementation, Loading, Export*

KATA PENGANTAR

Puji syukur senantiasa Peneliti ucapkan kepada Allah SWT, yang telah mencurahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini dengan baik. Shalawat beserta salam semoga selalu tercurahkan kepada junjungan alam Nabi Muhammad SAW yang telah membawa umatnya dari alam kegelapan ke alam yang penuh dengan ilmu pengetahuan.

Peneliti menyadari berkat kerja keras melalui proses bimbingan, pengarahan, dan motivasi dari orang-orang yang berilmu pengetahuan, serta do'a yang selalu diberikan oleh orang-orang yang ada di sekeliling Peneliti sehingga penelitian Tugas Akhir ini dapat terselesaikan dengan baik. Oleh karena itu, pada kesempatan ini Peneliti ingin mengucapkan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Yang teristimewa buat mama tersayang, Rusyani. Terima kasih sebesar-besarnya Peneliti sampaikan kepada beliau atas segala bentuk bantuan, dukungan, semangat dan doa yang diberikan selama ini. Terima kasih atas nasihat yang diberikan meski pikiran kita tak sejalan. Mama menjadi pengingat dan penguat yang paling hebat. Terima kasih mama.
2. Bapak Johny Custer, ST.,MT. Selaku Direktur Politeknik Negeri Bengkalis.
3. Bapak Zulyani, MM. Selaku Ketua Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Bengkalis.
4. Bapak Jon Hendri, SH.,MH. Selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga sekaligus dosen pembimbing tugas akhir yang telah memberikan bimbingan, masukan, saran, serta tata cara penelitian Tugas Akhir.
5. Segenap Dosen Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Bengkalis yang telah memberikan ilmunya kepada Peneliti.
6. Seluruh civitas akademika Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Bengkalis yang telah memberikan dukungan moril kepada Peneliti.

7. Terima kasih kepada Taruna/I Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Bengkalis prodi KPN dan Nautika angkatan ke-VII yang banyak membantu dari segi pemikiran dan informasi selama penyusunan Tugas Akhir.
8. Untuk sahabat terbaik Peneliti dari TK hingga sekarang Rias Ghaury Nurhasanah, S.Kom. terima kasih telah menjadi sosok yang selalu ada, menjadi pendengar setia, pemberi solusi terbaik meskipun terkadang menyedihkan. Terima kasih sudah menjadi sosok yang selalu mendukung Peneliti dalam keadaan apapun.
9. Terima kasih untuk diri sendiri, Pratiwi. Atas segala kerja keras dan semangatnya sehingga tidak pernah menyerah dalam mengerjakan Tugas Akhir ini. Semoga Peneliti tetap rendah hati, karena ini baru awal dari semuanya.

Semoga Allah SWT memberikan imbalan yang setimpal kepada mereka atas amal baik yang di berikan. Peneliti menyadari banyak kekurangan dari tugas akhir ini, baik dari materi teknik penyajiannya mengingat kurangnya pengetahuan Peneliti oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat Peneliti harapkan.

Bengkalis, 10 Mei 2024

Peneliti,

PRATIWI
NIT.8303211232

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN KEASLIAN TUGAS AKHIR.....	iii
Abstrak (Indonesia).....	iv
<i>Abstract (Inggris)</i>.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	4
1.3 Perumusan Masalah.....	5
1.4 Pembatasan Masalah.....	6
1.5 Sistematika Penulisan.....	6
BAB II LANDASAN TEORI.....	8
2.1 Tinjauan Teoritis.....	8
2.2 Studi Penelitian.....	22
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	25
3.1 Waktu dan Tempat Penelitian.....	25
3.2 Teknik Pengumpulan Data.....	25
3.3 Teknik analisa Data.....	26
3.4 Jadwal Penelitian.....	26
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	28
4.1 Deskripsi Data.....	28

4.2 Analisis Data.....	32
4.3 Alternatif Pemecahan Masalah	48
4.4 Evaluasi Pemecahan Masalah.....	50
BAB V PENUTUP.....	52
5.1 Kesimpulan.....	52
5.2 Saran	53
DAFTAR PUSTAKA	55
BIODATA PENULIS	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Ukuran Peti Kemas	17
Tabel 2.2 Studi Penelitian Terdahulu	22
Tabel 3.1 Tabel Jadwal Penelitian.....	27
Tabel 4.1 Data <i>customer</i> PT. Segara Mitra Abadi	31
Tabel 4.2 Alternatif Pemecahan Masalah.....	49
Tabel 4.3 Evaluasi Pemecahan Masalah	51

DAFTAR GAMBAR

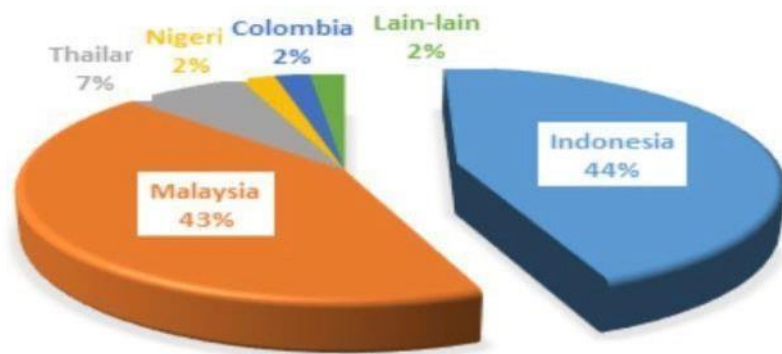
Gambar 1.1 Sumber Produksi Kelapa Sawit Dunia	1
Gambar 2.1 Proses <i>Stuffing</i> di Depo Peti Kemas.....	12
Gambar 2.2 <i>Flatform Based/Flat Rack</i>	20
Gambar 4.1 <i>Reach Stacker (RS)</i>	30
Gambar 4.2 <i>Container Crane (CC)</i>	30
Gambar 4.3 <i>Head Truck</i>	31
Gambar 4.4 Setelah Pemasangan <i>Flexibag</i>	34
Gambar 4.5 Buruh Melakukan Proses <i>Stuffing</i>	34
Gambar 4.6 Pemasangan kunci (<i>seal</i>) pada <i>container</i>	37
Gambar 4.7 <i>Container</i> yang sudah di relokasi dari Depo ke CY	39
Gambar 4.8 Kondisi Alat Yang Sudah Tua.....	43
Gambar 4.9 Kerusakan Alat <i>Reach Stacker</i>	44
Gambar 4.10 Kondisi Lapangan Penumpukan Kurang Rata.....	45

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara dengan industri kelapa sawit terbesar di dunia. Panen rata-rata tahunan minyak sawit mentah Indonesia meningkat sebesar tiga persen pada 10 tahun terakhir, sedangkan wilayah yang ditanami kelapa sawit meningkat sembilan tahun terakhir.



Gambar 1.1 Sumber Produksi kelapa sawit dunia
Sumber : eprints.undip.ac.id

Indonesia juga mengharapkan peningkatan produksi minyak sawit mentah dari 28,5 juta metrik ton pada tahun 2014. Gambar 1 menunjukkan negara-negara yang memproduksi kelapa sawit di dunia. Dampak lain perkembangan pesat produksi minyak sawit mentah adalah limbah cair kelapa sawit yang disebut sebagai *palm oil mill effluent* atau POME. (Sinaga et al., 2016).

Perkembangan industri kelapa sawit di Indonesia semakin pesat, baik peningkatan luas lahan kelapa sawit maupun peningkatan jumlah pabrik pengolahan kelapa sawit. Secara khusus di Provinsi Riau yang memiliki luas areal perkebunan sebesar 2.423.801 hektar dan produksi kelapa sawit sebanyak 7.779.659 ton tandan buah segar (TBS) selama tahun 2017 (BPS Riau, 2018). Salah satu Kabupaten di Provinsi Riau yang memiliki

perkebunan kelapa sawit yang cukup luas adalah Kabupaten Siak dengan luas areal perkebunan sebesar 423.216 hektar dan produksi TBS sebesar 1.093.407 ton selama tahun 2017 (BPS Riau, 2018).

POME adalah cairan dengan konsistensi yang kental dengan warna kecoklatan, yang memiliki kandungan air (95-96%), minyak (0,6-0,7%), dan 4-5% total padatan yang terutama berasal dari puing-puing dari buah dengan nilai BOD (*Biochemical Oxygen Demand*) dan COD (*Chemical Oxygen Demand*) yang sangat tinggi (nilai COD sering lebih besar dari 80.000 mg/l). apabila limbah tersebut dibuang langsung ke lingkungan, sebagian akan mengendap, terurai secara perlahan, mengkonsumsi oksigen terlarut dalam air, menimbulkan kekeruhan, mengeluarkan bau yang tajam dan merusak ekosistem. (Ilmannafian et al., 2020).

Dampak pesatnya dari pertumbuhan produksi minyak sawit mentah adalah limbah cair kelapa minyak sawit, biasa disebut POME. Air limbah pabrik kelapa sawit (POME) limbah cair berminyak tidak beracun yang mengandung bahan organik sangat tinggi. Meskipun tidak beracun, limbah cair dapat menyebabkan bencana saat dibuang ke kolam terbuka, sejumlah besar gas dilepaskan Metana dan gas berbahaya lainnya yang berkontribusi terhadap emisi gas rumah kaca. (Putera et al.,2022).

Limbah yang dihasilkan dari proses produksi suatu perusahaan sangat berdampak terhadap lingkungan di sekitar perusahaan. Permasalahan limbah menjadi hal yang sangat penting untuk segera diatasi karena kerugian yang ditimbulkan tidaklah sedikit. Limbah cair adalah sumber utama permasalahan. Tidak sedikit perusahaan menghadapi masalah serius karena limbah yang menimbulkan kerugian Perusahaan.

PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) atau Pelindo adalah badan usaha milik negara (BUMN) di bidang jasa kepelabuhanan. Pelindo merupakan perusahaan hasil integrasi dari empat BUMN Pelabuhan yaitu PT. Pelindo I (Persero), PT. Pelindo II (Persero), PT. Pelindo III (Persero) dan PT. Pelindo IV (Persero) yang pendiriannya disahkan pada tanggal 01 Oktober 2021. Untuk kegiatan

yang berlangsung di dalam Depo PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai terdiri dari kegiatan *stuffing in* atau di dalam Depo, *stuffing out* diluar Depo (pabrik), dan penggunaan alat berat terdiri dari *Reach Stacker* dan *Forklift*, serta memiliki jasa angkut 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 ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) atau *customer* tanpa memerlukan jasa angkut buruh tenaga kerja bongkar muat dan alat berat *forklift* atau bisa dilakukan oleh jasa angkut buruh tenaga kerja bongkar muat, bahkan hanya menggunakan alat berat *forklift* atau sesuai jenis barang dan berat yang ingin di *stuffing* dan *stripping*. Untuk kegiatan *stuffing* dan *stripping* karena berperan penting dalam proses menginput data dokumen serta memonitoring pada saat kegiatan berlangsung apabila *customer* atau pengurus ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) membutuhkan alat berat jasa angkut buruh tenaga kerja bongkar muat (TKBM).

Beberapa permasalahan yang terjadi pada proses *stuffing* muatan *palm oil mill effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelindo adalah muncul masalah penghambat yang dapat merugikan perusahaan, permasalahan ini berkaitan dengan keterlambatan pengiriman muatan dari pabrik kelapa sawit (PKS) ke Depo serta ketidaklancaran proses pemuatan barang tim *fitting box* yang membutuhkan waktu lebih, sehingga dapat mempengaruhi kegiatan yang lainnya seperti harus mengejar waktu *stuffing* selesai sebelum kapal sandar/pergerakan alat berat *reach stacker* yang kesulitan bergerak atau kegiatan pengambilan *container*, dikarenakan lalu lintas Depo terhalang oleh rusaknya jalan di area Depo tersebut dan 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. Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang

Dumai. Seiring dengan meningkatnya kegiatan peti kemas di Depo PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai, maka pihak pengelola 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 PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai.

Berdasarkan latar belakang maka Peneliti tertarik untuk membahas mengambil judul “**Pelaksanaan Muatan Ekspor *Palm Oil Mill Effluent* (POME) Di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi**”.

1.2 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.2.1 Tujuan Penelitian

Suatu kegiatan penelitian pasti mempunyai suatu tujuan yang jelas, tujuan penelitian ini adalah untuk memberi arah dalam melangkah sesuai dengan maksud penelitian. Adapun penelitian yang ingin dicapai oleh Peneliti dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi.
2. Untuk mengetahui hambatan-hambatan dalam pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan perusahaan dalam mengatasi muatan yang bermasalah selama pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi.

1.2.2 Kegunaan Penelitian

Dengan adanya penyusunan Tugas Akhir yang telah ditentukan dan merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program Diploma III (D-III) maka kegunaan dari penelitian Tugas Akhir ini adalah sebagai berikut :

1. Bagi Instansi
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan sebagai bahan evaluasi dan kebijakan di masa yang akan datang mengenai peranan bongkar muat di Pelabuhan/Dermaga.
2. Bagi Civitas Politeknik Negeri Bengkalis Jurusan Kemaritiman
Penelitian ini dapat menjadi perhatian untuk lebih meningkatkan mutu Pendidikan dan pelatihan untuk dapat menghasilkan sumber daya manusia yang berkualitas dan terampil sehingga mampu bersaing di dunia kejadian didalam negeri maupun Internasional.
3. Bagi Peneliti
Bagi Peneliti, diharapkan dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan serta mampu mempraktekkan teori-teori yang di dapat selama mengikuti Pendidikan, dan juga sebagai persyaratan kelulusan dari program Diploma III prodi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga di Politeknik Negeri Bengkalis.

1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan pokok pemikiran yang telah dituliskan diatas, maka rumusan masalah adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Dumai Oleh PT. Segara Mitra Abadi ?
2. Apa saja hambatan-hambatan dalam pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Dumai Oleh PT. Segara Mitra Abadi?

3. Apa saja upaya yang dilakukan oleh Perusahaan dalam mengatasi muatan yang bermasalah selama pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Dumai Oleh PT. Segara Mitra Abadi?

1.4 Pembatasan Masalah

Adapun batasan masalah dalam penelitian ini adalah “Pelaksanaan Pengiriman Muatan ekspor *Palm Oil Mill Effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi”.

1.5 Sistematika Penulisan

Guna mempermudah pemahaman dan memberikan gambaran rencana penyusunan Tugas Akhir (TA). Adapun penyusunan adalah sebagai berikut:

HALAMAN SAMPUL

TANDA PENGESAHAN

ABSTRAK (INDONESIA)

ABSTRACT (INGGRIS)

KATA PENGANTAR

DAFTAR ISI

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.2 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3 Perumusan Masalah

1.4 Pembatasan Masalah

1.5 Sistematika Penulisan

BAB II LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Teoritis

2.2 Studi Penelitian Terdahulu

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Waktu dan Tempat Penelitian

3.2 Teknik Pengumpulan Data

3.3 Teknik Analisis Data

3.4 Jadwal Penelitian / Rencana Kegiatan Penelitian

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi data

4.2 Analisis Data

4.3 Alternatif Pemecahan Masalah

4.4 Evaluasi Pemecahan Masalah

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.2 Saran

DAFTAR PUSTAKA

BIODATA PENULIS

LAMPIRAN

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Teoritis

2.1.1 Pengertian Pelaksanaan

Pelaksana berasal dari kata laksana yang berarti bautan, sifat, dan tanda. Ditambah awalan pe- dan akhiran -an yang berfungsi membentuk kata benda menjadi pelaksana. Pelaksanaan adalah suatu tindakan dari sebuah rencana yang telah disusun dengan matang dan secara rinci. Pelaksanaan tersebut dilakukan setelah perencanaan sudah dianggap siap. Pelaksanaan diartikan sebagai suatu usaha atau kegiatan tertentu yang dilakukan untuk mewujudkan rencana atau program dalam kenyataannya. Pelaksanaan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yaitu proses, cara, perbuatan melaksanakan (rancangan, keputusan dan sebagainya). Sedangkan secara sederhana pelaksanaan dapat diartikan sebagai penerapan. Pelaksanaan adalah suatu aktifitas atau usaha-usaha untuk melaksanakan semua rencana atau kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan juga ditetapkan dengan dilengkapi segala kebutuhan yang diperlukan. Berdasarkan pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa definisi pelaksanaan yaitu suatu upaya dalam menjalankan kegiatan atau aktifitas yang saling menyesuaikan.

Pengertian pelaksanaan menurut beberapa ahli:

- a) Menurut Mazmanian dan Sebatier (2014), Pelaksanaan adalah keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah atau keputusan badan eksekutif yang penting ataupun keputusan peradilan.
- b) Menurut Wiestra (2014), Pelaksanaan adalah usaha-usaha yang dilakukan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijakan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan melengkapi segala kebutuhan alat-

alat yang diperlukan, siapa yang akan melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya dan kapan waktu dimulainya.

- c) Menurut Abdullah (2014), Pelaksanaan adalah suatu proses rangkaian kegiatan tindak lanjut sekolah program atau kebijaksanaan ditetapkan yang terdiri atas pengambilan keputusan, langkah yang strategis maupun operasional atau kebijakan menjadi kenyataan guna mencapai sasaran dari program yang ditetapkan semula.
- d) Menurut Tjokroadmudjoyo (2014), Pelaksanaan adalah proses dalam bentuk rangkaian kegiatan, yakni berawal dari kebijakan guna mencapai suatu tujuan maka kebijakan itu diturunkan dalam suatu program dan proyek.

Dari rumusan diatas, dapat dirangkum bahwa pelaksanaan itu adalah kegiatan yang dilakukan oleh suatu badan atau wadah secara berencana, teratur dan terarah guna mencapai tujuan yang diharapkan, maupun operasional atau kebijaksanaan menjadi kenyataan guna mencapai sasaran dari program yang ditetapkan.

2.1.2 Pengertian *Stripping*

Kata *stripping* akan digunakan apabila membongkar isi peti kemas di Depo dimasukkan ke dalam truk maupun alat transportasi lainnya (Setiawan dalam Fernanda. B. A, 2020). *Stripping* dibagi menjadi dua yaitu: *stripping* luar (*stripping out*) dan *stripping* dalam (*stripping in*). *stripping out* adalah proses pengeluaran barang dari dalam *container* keluar *container* yang dilakukan diluar lapangan penumpukan yang biasanya dilakukan di gudang perusahaan terkait atau *Container Freight Station (CFS)* sedangkan *stripping* dalam (*stripping in*) adalah proses pengeluaran barang dari dalam *container* keluar *container* yang dilakukan di dalam lapangan penumpukan atau Depo.

2.1.3 Pengertian *Stuffing*

Stuffing merupakan proses penataan barang yang sudah di *packing* ke dalam *container* dengan memberikan kode yang sudah ditentukan dalam

shipping mark dan di hitung untuk dasar pembuatan *packing list* dan *invoice*. Kelancaran pemuatan peti kemas ke kapal dapat dipengaruhi oleh banyak faktor (Atahoni. Dkk dalam Hafidz. I. A, 2019) antara lain:

1. kelancaran kegiatan operasional Depo peti kemas khususnya *stuffing* dalam untuk meningkatkan pendapatan dan kepuasan pengguna jasa.
2. Kurang kerjasama antara operasional Depo dengan pihak EMKL mengakibatkan pemuatan peti kemas ke kapal terhambat.
3. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) sangat mempengaruhi kelancaran dalam setiap penanganan pergerakan peti kemas.
4. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) melakukan kegiatan *stuffing* dalam tidak maksimal sangat mempengaruhi kelancaran dalam penanganan pergerakan peti kemas.
5. Keterlambatan *trucking* atau *trailer* pengangkutan dalam pekerjaan *lift off/lift on* di lapangan Depo peti kemas. Hal ini dapat menimbulkan kemacetan sehingga tidak optimalnya kapasitas lapangan penumpukan.
6. Dokumen masih birokrasi dan perijinan kadang-kadang menyebabkan terjadinya keterlambatan dokumen.
7. Kelancaran *stuffing* dan *stripping* akan meningkatkan pendapatan dan kepuasan pengguna jasa.
8. Cuaca hujan akan menghambat pekerjaan bongkar muat barang, sehingga menghambat juga terhadap kelancaran pemuatan peti kemas ke kapal. (Ade Chandra dalam Hafidz. I. A, 2023).

2.1.3.1 Proses *Stuffing*

1. Sebelum mengisi peti kemas

Operator peti kemas tentunya akan memeriksa keadaan peti kemas sebelum mengisinya. Ada kemungkinan bahwa petikemas sampai kepadanya dari *consignee* terakhir, yang melihat isi dan keadaan petikemas secara keseluruhan. Selain itu, ada kemungkinan terjadi kerusakan dalam perjalanan dari CY ke tempat pemuatan yang

sekarang. Bisa jadi juga, sebelum diserahkan, petikemas belum dibersihkan dan belum diperiksa secara cermat meskipun sudah ada EIR sebagai kelengkapan dokumen pemeriksaan.

2. Saat mengisi peti kemas (*Stuffing/Vanning Container*)

Di Indonesia, bila peralatan bongkar muat peti kemas memadai, maka pengisian peti kemas akan dilakukan pada *ground level*, dimana petikemas diletakkan diatas lantai di depan gudang pengisian dan setelah itu baru diisi. Setelah peti kemas diisi, maka peti kemas dinaikkan keatas alat pengangkut dan diangkat keatas *chassis* oleh *container forklift* atau alat angkut lainnya untuk transportasi ke kapal. Peti kemas dapat juga diangkat ke kapal dengan *struddle carrier* atau *transtainer*.

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

3. Setelah selesai *Stuffing* dan menutup pintu peti kemas

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

- a. Kekuatan peti kemas; pastikan bahwa peti kemas kuat dalam perjalanan.
- b. Pemeriksaan oleh Bea Cukai; bila lebih dari satu barang dimuat dalam peti kemas, maka contoh-contoh barang yang ada di dalamnya diletakkan dekat pintu untuk memudahkan pemeriksaan dan menghemat waktu.
- c. Keamanan peti kemas; bila pintu sudah ditutup semuanya dan muatan sudah di-cek dengan baik, maka pintu ditutup dengan melihat bahwa alur-alur karet penutupnya terletak dengan

baik. Pengunci kawat atau pengunci besi dikuncikan pada tempat yang sesuai pada pintu peti kemas sebelah kanan dan nomornya dicatat. Kunci gantung biasanya juga dapat digunakan, tetapi cara ini bisa menarik perhatian dari pencuri.

- d. Label peti kemas; seperti label (etiket) untuk muatan berbahaya di tempat yang sudah ditentukan. Namun harap jangan menutup nomor peti kemas atau angka pengenalan lainnya (Sriantini, 2019).



Gambar 2.1 Proses *stuffing* di depo peti kemas

Sumber : Dokumentasi Pribadi (2023)

2.1.3.2 Istilah dalam *Stuffing*

1. PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang)

PEB memiliki arti Pemberitahuan Ekspor Barang. Dalam istilah ini akan diikuti oleh dokumen penyerta untuk melakukan ekspor barang ketika akan masuk ke dalam Pelabuhan. Hal ini diperlukan agar disetujui maupun diketahui petugas Bea Cukai. PEB yang sudah diisi kemudian diserahkan ke kantor Bea Cukai. Sedangkan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) adalah suatu dokumen pemberitahuan kepada Bea Cukai atas barang impor. Pada PIB tersebut berisi perincian atas barang impor termasuk jumlah pajak dan bea masuk yang harus dibayarkan atas barang impor. (Akhmad, 2018).

2. EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut)

Dalam mempelajari pengertian *Stuffing*, ekspedisi muatan kapal laut adalah para Perusahaan jasa dengan tugas melakukan proses angkutan dari atau ke dalam gudang Perusahaan *importir* maupun *eksportir*. Kegiatan ini dilakukan dari Pelabuhan hingga mengurus dokumen persetujuan Bea Cukai. Untuk pengurusan ini, EMKL mendapat kuasa secara tertulis dari pemilik untuk mengurus barangnya. Di Pelabuhan muat, EMKL akan membantu pemilik barang membukukan muatan pada agen pelayaran, mengurus dokumen dengan Bea dan Cukai dan instansi terkait lainnya, serta membawa barang dari gudang pemilik barang ke gudang di dalam Pelabuhan. (Samekto & Soejanto, 2014).

3. CIF (*Cost Insurance Freight*)

Maksud dari ongkos ini adalah tentang ongkos pengangkutan barang ke alamat tujuan serta biaya asuransi. Tentu saja, cost ini nantinya akan dibayarkan oleh pihak penjual. Nilai impor adalah nilai berupa uang yang menjadi dasar perhitungan Bea masuk yaitu *Cost Insurance and Freight* (CIF) ditambah dengan bea masuk dan pungutan lainnya yang dikenakan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dibidang impor. (Azis *et al.*, 2016).

2.1.4 Pengertian *Palm Oil Mill Effluent* (POME)

Kegiatan operasional di Pabrik Kelapa Sawit menghasilkan produk utama berupa *crude palm oil* (CPO), *palm kernel oil* (PKO) dan *palm kernel* (PO), serta produk sampingan berupa limbah padat, limbah cair, dan polutan ke udara bebas. Dibandingkan dengan limbah jenis lain, limbah cair pabrik kelapa sawit/*palm oil mill effluent* (POME) adalah satu limbah utama dari industri kelapa sawit dengan potensi pencemaran lingkungan yang paling besar. Potensi pencemaran limbah cair juga berasal dari jumlah limbah yang dihasilkan, sebanyak 1 ton minyak sawit mentah produksi yang membutuhkan 5-7,5 ton air; lebih dari 50% nya berakhir sebagai POME.

POME adalah cairan dengan konsistensi yang kental dengan warna kecoklatan, yang memiliki kandungan air (95-96%), minyak (0,60-0,7%),

dan 4-5% total padatan yang terutama berasal puing-puing dari buah dengan nilai *biochemical oxygen demand* (BOD) dan *chemical oxygen demand* (COD) yang sangat tinggi (nilai COD sering lebih besar dari 80.000 mg/l). Apabila limbah tersebut dibuang langsung ke lingkungan, sebagian akan mengendap, terurai secara perlahan, mengkonsumsi oksigen terlarut dalam air, menimbulkan kekeruhan, mengeluarkan bau yang tajam dan merusak ekosistem. Di lain pihak, aplikasi metode-metode pengolahan POME yang sudah ada memiliki banyak kekurangan seperti kebutuhan ruang dan fasilitas yang besar dan lamanya waktu tunggu hidrolis (HRT). Oleh karena itu, diperlukan pengolahan limbah POME yang relatif murah dan cukup efisien. Beberapa metode yang berpotensi untuk dicoba adalah filtrasi dan fitoremediasi. (Ilmannafian et al., 2020).

Salah satu potensi perkebunan yang cukup besar didapatkan dari Pabrik Kelapa Sawit (PKS), yang mengolah Tandan Buah Segar (TBS) Kelapa Sawit menjadi Crude Palm Oil (CPO), adalah limbah biomassa dengan jumlah yang cukup besar dalam bentuk limbah organik berupa tandan kosong kelapa sawit (Tankos), cangkang dan sabut, serta limbah cair *Palm Oil Mill Effluent* (POME).

POME memiliki potensi energi yang tinggi, namun pada umumnya belum dimanfaatkan secara optimal. POME diurai di kolam limbah dibiarkan membusuk secara alami. Proses pembusukan biomassa ini akan menghasilkan biogas dengan kandungan utama (62%) gas metana (CH_4). Gas ini muncul sebagai akibat dari proses perombakan senyawa-senyawa organik secara anaerobik.

Gas metana tersebut ternyata juga memiliki tingkat emisi yang tinggi. UNFCCC, badan PBB yang menangani perubahan iklim, mencatat gas metana memiliki tingkat emisi 24 kali jika dibandingkan dengan gas karbon (CO_2). Di sisi lain, gas metana ini juga memiliki tingkat energi yang cukup tinggi. Gas metana ini memiliki nilai kalor 50,1 MJ/Kg. Jika densitas metana 0,717 kg/m³ maka 1 m³ gas metana akan memiliki energi setara dengan 35,9 MJ atau sekitar 10 KWh. Jika kandungan gas

methana adalah 62% dalam biogas, maka 1 m³ biogas akan memiliki tingkat energi sebesar 6,2 kWh. Melihat potensi tersebut sangat disayangkan jika gas-gas yang dihasilkan dari penguraian biomassa tersebut dibiarkan begitu saja.

2.1.5 Pengertian Depo

Depo menurut Peraturan Menteri Perhubungan no. 83 tahun 2016 adalah suatu diluar Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) Pelabuhan yang berfungsi untuk kegiatan penyimpanan, penumpukan, (*stuffing*), pembongkaran (*stripping*), serta kegiatan lain yang mendukung kelancaran penanganan peti kemas isi (*full*) dan atau peti kemas kosong (*empty*). Penumpukan dapat dilakukan dari dua sampai lima tingkat (*tier*), dalam pengambilan peti kemas yang ditempatkan di tingkat (*tier*) terbawah maka tingkat (*tier*) diatasnya harus dipindah dahulu. Depo harus memiliki gang-gang baik memanjang ataupun melintang sebagai tempat beroperasinya alat berat peti kemas untuk memindahkan peti kemas. Secara umum Depo peti kemas adalah suatu tempat atau lokasi yang dipakai sebagai wadah penimbunan peti kemas pada lokasi yang ditetapkan.

2.1.6 Pengertian Penanganan Peti Kemas

Pada waktu pelaksanaan bongkar muat kecuali kita harus mengenal kondisi barangnya juga harus mempergunakan peralatan yang tepat agar pelaksanaannya dapat dilakukan dengan aman tanpa klaim. Karena ada kemungkinan bahwa barang-barang itu dibongkar disuatu pelabuhan yang buruh jalan pemikirannya masih terbelakang, maka PBB menetapkan tanda gambar petunjuk internasional yang dikenal dengan *International Marking Symbol* sebagai petunjuk bagi yang tidak memahami Bahasa Inggris.

Petunjuk dijabarkan dalam gambar sangat penting untuk memudahkan para buruh untuk melaksanakan bongkar muat dengan aman dan cepat. Hal ini sangat penting bagi para *shipper* atau *eksportir* agar barangnya dapat diangkat sampai tujuan pasar tanpa cacat. Jika sampai ada barang yang mudah pecah, tetapi tidak dilengkapi dengan gambar petunjuk

pada sisi luar kemasannya maka jika sampai pecah, asuransi tidak mau menanggung klaimnya. Tulisan dan angka yang dilukiskan di bagian luar harus cukup besar dan jelas dan dapat dibaca pada jarak 5 meter. Gambar petunjuk itu harus dilukiskan pada semua sisi dari kemasan.

Jika petunjuk tidak ada, maka sangat berbahaya pada saat pemasangan sling yang tidak tepat posisinya. Terutama terhadap barang yang berat sangat diperlukan oleh PBM untuk mengetahui letak titik berat dipasang sling pada tempat yang aman. Barang berat tidak tentu bahwa letak titik beratnya berada di bagian tengah.

Seperti “*Use No Hooks*” yang dalam pelaksanaan bongkar muat tidak boleh menggunakan ganco karena akan merobek atau merusak kemasannya. Disini para perwira kapal harus sangat diteliti dan peka terhadap PBM agar diperingatkan selalu memperhatikan *International Marking Symbol*, disamping memasang alat bongkar, maka itu juga harus mengenal peralatan bongkar muatnya.

2.1.7 Pengertian Peti Kemas

Peti kemas menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor 83 tahun 2016 adalah peti kemas kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan Standar Internasional (*International Standard Organization*), sebagai alat atau perangkat pengangkut barang, pada umumnya peti kemas terbuat dari baja maka dari itu peti kemas mempunyai karakteristik yang kuat, tahan cuaca, dan dapat digunakan berulang-berulang. Sistem peti kemas memungkinkan untuk melakukan pengangkutan dengan sistem *door to door*. Peti kemas digunakan untuk menyimpan barang dan dapat diangkut dengan moda transportasi darat, laut, dan udara. Unit ukuran yang sering digunakan adalah *twenty feet square units* (TEU's). Peti kemas dengan ukuran 20 *feet* sama dengan satu TEU's, sedangkan ukuran 40 *feet* sama dengan TEU's.

Peti Kemas (*Container*) merupakan peti atau kotak yang memenuhi

persyaratan teknis sesuai dengan *international organization for standardization* (ISO) sebagai alat atau perangkat pengangkut barang yang bisa digunakan diberbagai moda, mulai dari moda jalan dengan truk peti kemas, kereta api, dan kapal peti kemas laut. Secara umum peti kemas merupakan sebuah alat yang digunakan untuk memuat atau mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan berbagai jenis dan fungsi yang disesuaikan dengan barang yang dimuatnya.

Tabel 2.1 Ukuran Peti Kemas

<i>Type</i>		<i>20'' Steel Dry Container</i>	<i>40'' Steel Dry Container</i>	<i>40'' Hi-Cube Steel Dry Container</i>
<i>Exterior</i>	Panjang	6,058 m	12,192 m	12,192 m
	Lebar	2,438 m	2,438 m	2,438 m
	Tinggi	2,591 m	2,591 m	2,896 m
<i>Interior</i>	Panjang	5,919 m	12,045 m	12,045 m
	Lebar	2,340 m	2,340 m	2,340 m
	Tinggi	2,380 m	2,380 m	2,684 m
Bukaan Pintu	Lebar	2,343 m	2,343 m	2,343 m
	Tinggi	2,280 m	2,280 m	2,585 m
Berat Kotor		2400 kg	30480 kg	30480 kg
Berat Kosong		2200 kg	3800 kg	4800 kg
Berat Bersih		21800 kg	25680 kg	25680 kg

Sumber : Data Hasil Observasi

2.1.7.1 Keuntungan dan Kerugian Menggunakan Peti Kemas

Keuntungan menggunakan peti kemas antara lain :

- a. Cepat dan ekonomis dalam menangani peti kemas, terutama dalam bongkar muat peti kemas di Pelabuhan atau *interface*.
- b. Keamanan terhadap kerusakan dan pencurian lebih terjaga, terutama untuk barang-barang kecil atau berharga.
- c. Efisien, karena 1 gank dari 12 orang dapat bongkar muat kapal peti

kemas dalam 3 atau 4 hari. Bila dilakukan hal yang sama oleh 100 orang akan memakan waktu 3 atau 4 minggu.

- d. Pembungkus barang tidak perlu terlalu kuat, karena tumpukan (Stacking) dapat dibatasi setinggi dalamnya peti kemas.
- e. Bisa untuk angkutan *door to door*.

Kerugian menggunakan peti kemas antara lain:

- a. Kapal peti kemas mahal (lebih mahal daripada kapal barang biasa).
- b. Jumlah banyaknya peti kemas harus 3x banyaknya peti kemas yang adadi kapal. satu kelompok yang akan dimuat dan satu kelompok yang akan di bongkar.
- c. Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat peti kemas dan harus menggunakan peralatan khusus untuk mengangkat dan menumpuknya.
- d. Jalan-jalan yang ada harus dibuat terminal khusus dan pengangkutan peti kemas.
- e. Dapat terjadi ketidakseimbangan dalam perdagangan antara negara, bilasuatu negara tidak cukup persediaan peti kemasnya. (Moh Munir *et al* dalam Fernanda, B. S, 2020).

2.1.7.2 Jenis-Jenis Peti Kemas

1. General Cargo

General cargo container adalah peti kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum. Peti kemas yang termasuk *general cargo*:

a. *General Purpose Container*

Peti kemas ini yang biasanya dibuat untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*).

b. *Open-side container*

Peti kemas yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukkan atau pengeluaran barang, karena ukuran atau beratnya lebih mudah dimasukkan atau dikeluarkan melalui

samping *container*.

c. *Open-top container*

Peti kemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan atau dikeluarkan dari atas *container*. Biasanya dikeluarkan dengan menggunakan derek (*crane*).

d. *Ventilated container*

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

e. *Extra Container Cargo*

Extra container cargo adalah *container* modifikasi oleh pihak perusahaan pelayaran berupa penambahan pada ujung *container* yang biasanya digunakan untuk *cargo* dengan panjang yang melebihi rata-rata. Fungsinya pintu *container* dapat tertutup dengan rapat. *Container* yang masuk dalam tipe ini adalah *container* dengan ukuran 20' *feet* dan 40' *feet*.

2. *Thermal Container*

Thermal container adalah peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu. *Thermal container* yang umumnya ditemui adalah jenis *refrigerated container* yang dilengkapi dengan mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam peti kemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk seperti : sayuran, daging, ice cream, buah-buahan, dan ikan.

3. *Dry Bulk Container*

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

4. *Tank Container*

Tank container adalah tangka yang diletakkan/ditempatkan dalam kerangka peti kemas yang digunakan untuk muatan cair (*bulk liquid*)

maupun gas (*bulk gas*).

5. *Platform Container*

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

a. *Flat Rack Container*

Flat rack container adalah peti kemas yang terdiri dari lantai dasae dengan dinding pada ujungnya. *Flat rack container* dibagi menjadi dua yaitu *fixed and type* atau ujungnya tidak bisa dibuka atau dilipat sedangkan *collapsible type* dindingnya dapat dilipat dan bisa dibuka.

b. *Flatform Based Container*

Flatform based container adalah peti kemas yang terdiri dari lantai dasar saja apabila diperlukan, dapat dipasang dinding.

Flatform Based/Flat Rack biasanya digunakan untuk muatan yang mempunyai lebar atau tinggi yang melebihi ukuran peti kemas yang standar.



Gambar 2.4 *Flatform Based/Flat Rack*

Sumber : Data hasil observasi

6. *Special Container*

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

2.1.8 Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan layanan jasa. Pelabuhan memiliki peranan penting dalam perekonomian negara untuk menciptakan pertumbuhan ekonomi.

Menurut Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang kepelabuhanan, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas tertentu sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menunjang kegiatan perdagangan, maka diperlukan adanya sarana pengangkutan yang memadai, yaitu pengangkutan melalui laut, (Sahara & Pradana. R.A, 2021).

Dalam pelaksanaan kegiatan ekspor dan impor barang yang dibutuhkan instansi pemerintah peran yang dapat membantu dan mengembangkan pemasukan negara melalui pengawasan kegiatan ekspor impor. Pelabuhan dan Bandar Udara menjadi tempat untuk melakukan kegiatan ekspor impor, terutama pelabuhan karena biaya lebih murah dengan kapasitas yang besar. Diketahui Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi serta kebutuhan sumber daya manusia yang sesuai dengan keahlian logistik dan transportasi. (Sahara et al., 2022).

2.2 Studi Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu ini menjadi salah satu acuan penyusun dalam melakukan penelitian sehingga penyusun dapat memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Dari penelitian terdahulu, Peneliti tidak menemukan dengan judul yang sama seperti judul penelitian Peneliti, namun Peneliti mengangkat beberapa penelitian sebagai referensi dan memperkaya bahan kajian pada penelitian penyusun. Berikut merupakan penelitian terdahulu berupa beberapa jurnal terkait dengan penelitian yang dilakukan Peneliti.

Tabel 2.2 Studi Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Thoni Moh. Munir, F.X. Adi Purwanto, Hardjono, Universitas Hang Tuah, Surabaya,2012	Optimalisasi <i>Stuffing</i> Dalam Terhadap Kelancaran Pemuatan Peti Kemas Ke Kapal Di Depo Peti Kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya.	Hasil dari penelitian adalah dengan sering terjadinya keterlambatan penyelesaian proses <i>stuffing</i> dalam yang sampai melewati batas waktu pemuatan mengakibatkan EMKL dikenakan denda atau penalty (<i>detention</i>). Kesalahan yang sering dilakukan oleh kerana <i>stuffing</i> , mengakibatkan kebiasaan buruk EMKL menjadi tidak terkontrol.
2.	Najla Saifana, Gaizka Aqshal. R Suryaningrat, Tesar Agnia Arifian, Maulana Ikhsan Yazid, Universitas Negeri	Analisis Dari Prosedur Kegiatan <i>Stuffing</i> Pada Area 225X PT. IPC Terminal Peti Kemas Area Tanjung Priok.	Hasil dari penelitian adalah menunjukkan bahwa Terminal Tanjung Priok memiliki terminal <i>support</i> yang mendukung dalam kegiatan <i>stuffing</i> di daerah 225x.

	Jakarta, DKI Jakarta, 2023.		
3.	Feryan Mey Langga, Sudirman,Benny Agus Setiono, Universitas HangTuah, Surabaya, 2022.	Analisis Faktor Penghambat <i>StuffingIn</i> Pada Pemuatan Barang Di Depo Petikemas PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya.	Hasil dari penelitian adalah penghambat <i>Stuffing in</i> dikarenakan keterlambatan mulai kerja akibat <i>customer</i> /pengurus EMKL terlambat datang ke depo, faktor alam faktor alam, karena cuaca hujan yang dapat menghambat atau menunda kegiatan <i>stuffing in</i> , blok <i>stuffing in</i> mengalami keramaian atau kepadatan dan kurang luas lapangan penumpukan sehingga menghalangi <i>customer</i> atau pengurus EMKL lain dalam melakukan kegiatan <i>stuffing in</i> serta minimnya tersedia stok <i>Container Available</i> di blok <i>Stuffing in</i> , terdapat <i>Container</i> yang rusak serta stok <i>Container Available</i> terbatas.

Adapun perbedaan Peneliti dengan penelitian studi terdahulu adalah Thoni Moh. Munir, F.X. Adi Purwanto, dan Hardjono membahas tentang optimalisasi *stuffing in* dalam terhadap kelancaran pemuatan peti kemas ke kapal di depo peti kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya. Najla Saifana, Gaizka Aqshal Razzandi Suryaningrat, Tesar Agnia Arifian dan Maulana Ikhsan Yazid membahas mengenai analisis faktor penghambat

stuffing in pada pemuatan barang di Depo peti kemas PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya. Dan Feryan Mey Langga, Sudirman, dan Benny Agus Setiono membahas tentang analisis faktor penghambat *stuffing in* pada pemuatan barang di Depo peti kemas PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya. Dari ketiga penelitian tersebut peneliti mengambil penelitian dengan judul pelaksanaan muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) di Depo peti kemas pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Waktu dan Tempat Penelitian

Adapun waktu penelitian akan dilaksanakan dalam kurun waktu kurang lebih 6 bulan mulai dari bulan Maret sampai dengan Agustus 2024. Tempat pelaksanaan penelitian ini adalah di Perusahaan Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai.

3.2 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dimaksudkan untuk memperoleh bahan-bahan yang relevan, akurat dan nyata. Untuk memperoleh data tersebut dengan mencari informasi dan mengumpulkan jurnal-jurnal sebagai pendukung penelitian ini. Masing-masing data memiliki kelebihan dan kekurangan tersendiri, karena itu lebih baik menggunakan suatu pengumpulan data lebih dari satu, sehingga dapat saling melengkapi satu sama lain untuk menuju kesempurnaan penelitian ini.

Di dalam penelitian ini Peneliti menggunakan beberapa teknik pengumpulan data, antara lain :

1. Observasi

Observasi adalah proses pengamatan dan pencatatan secara sistematis mengenai masalah-masalah yang diteliti. Metode pada penelitian ini yaitu peneliti melakukan pengamatan secara langsung yaitu di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai mengenai objek yang diteliti.

2. Wawancara

Wawancara adalah proses tanya jawab lisan antara dua orang atau lebih secara langsung dengan tujuan untuk mendapatkan informasi. Wawancara pada penelitian ini yaitu Peneliti melakukan tanya jawab dan diskusi terhadap pegawai mengenai pelaksanaan muatan ekspor yang ada di perusahaan, metode wawancara digunakan untuk

mengklasifikasi hasil dari pengamatan objek yang diteliti dari observasi. Adapun informan yang diwawancarai diantaranya karyawan PT. Segara Mitra Abadi cabang Dumai.

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah pengumpulan, pemilihan, pengolahan, dan penyimpanan informasi dalam bidang pengetahuan. Selain itu, dokumentasi juga diartikan sebagai pemberian atau pengumpulan bukti dan keterangan (seperti gambar, kutipan, dan bahan referensi lain).

3.3 Teknik Analisis Data

Penelitian ini bersifat menjelaskan terhadap fenomena yang ada dengan mengembangkan konsep dan menghimpun fakta. Peneliti bermaksud menganalisis data yang ada pada Depo Peti Kemas Pelindo I (Persero) cabang Dumai, dan menjelaskan peristiwa yang terjadi dilokasi penelitian.

Analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya kedalam suatu pola, kategori, dan satu uraian dasar. Analisis data yang dilakukan untuk menjawab permasalahan dalam penelitian ini yaitu data yang diperoleh dari hasil observasi, wawancara dan dokumen dari instansi terkait dari sumber-sumber lain.

Kemudian data-data tersebut dianalisa secara kualitatif yang selanjutnya dijabarkan secara deskriptif atau dijabarkan sesuai dengan kenyataan di lapangan. Kemudian dibandingkan dengan konsep maupun teori-teori yang mendukung pembahasan dalam penelitian ini, yang mendukung untuk mengambil kesimpulan dan disajikan dalam bentuk uraian kalimat dengan diberi penjelasan.

3.4 Jadwal Penelitian

Untuk menyelesaikan penelitian ini Peneliti telah menyiapkan rencana kegiatan. Ini berfungsi agar semua kegiatan penelitian dapat berjalan sesuai dengan yang diharapkan dan selesai tepat waktu. Terhitung dari bulan Maret 2024 sampai dengan bulan Agustus 2024 yang di kerjakan dengan bijaksana.

Tabel 3.1 Jadwal Penelitian

Kegiatan	Bulan / 2024					
	Mar	Apr	Mei	Juni	Juli	Agust
Penelitian Proposal Tugas Akhir						
Pengumpulan Data						
Penelitian Tugas Akhir						

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Data

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif, dan hasil penelitian yang diperoleh melalui metode pengumpulan data. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode observasi sebagai metode pokok dan metode wawancara, serta metode dokumentasi sebagai metode pendukung.

Metode observasi digunakan sebagai metode untuk memperoleh data tentang pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi. Sedangkan metode wawancara digunakan untuk menggali lebih dalam mengenai prosedur dalam pelaksanaan muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi dan kendala apa saja yang dialami pada saat menerapkan pelaksanaan muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) di Depo Peti Kemas serta dokumen-dokumen apa saja yang dibutuhkan pada saat kegiatan bongkar muat. Metode wawancara tersebut digunakan untuk memperkuat data yang diperoleh dari metode observasi. Selanjutnya metode dokumentasi yang digunakan untuk memperoleh data-data tambahan sebagai pendukung dan pelengkap, yang diperoleh melalui metode observasi dan wawancara. Bahkan metode-metode tersebut, Peneliti memperoleh objek penelitian yaitu pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi.

Adapun data yang diperoleh melalui metode observasi berupa Bagaimana pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent*

(POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Dumai Oleh PT. Segara Mitra Abadi yang disusun secara sistematis menggunakan metode observasi. Data yang diperoleh akan dijelaskan pada analisis data, berupa pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Dumai Oleh PT. Segara Mitra Abadi. Lalu data yang diperoleh melalui metode wawancara berupa pemahaman pada pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi dan kendala apa saja pada saat menerapkan pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) serta dokumen-dokumen apa saja yang dibutuhkan pada saat kegiatan bongkar muat.

4.1.1 Data Arus Bongkar Muat Barang

Data arus bongkar muat barang disini adalah data bulanan peti kemas baik bongkar (*impor*) maupun muat (*ekspor*) selama 5 tahun baik yang masuk maupun keluar dari lapangan penumpukan (*Container Yard*) di Depo. Kedatangan barang yang akan dibongkar adalah banyaknya barang yang akan dibongkar dikapal yang sudah merapat di dermaga. Sedangkan kedatangan barang yang akan dimuat adalah banyaknya barang yang akan dimuat di pintu masuk Pelabuhan dari darat. Barang yang akan dimuat ke kapal peti kemas di dermaga, dimana sebelum dimuat, disimpan terlebih dahulu dilapangan penumpukan Depo atau *container yard* (CY).

4.1.2 Data Fasilitas Alat

Data fasilitas alat yang dimaksud disini adalah jumlah alat yang saat ini beroperasi di Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai. Fasilitas alat yang ada antara lain *Reach Stacker* (RS), *Container Crane* (CC), *Head Truck* (HT), *Forklift Electric* dan lain-lain.

1. *Reach Stacker (RS)*

Reach Stacker di Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai sebanyak 6 unit dengan kapasitas angkut rata-rata 40 ton. Data yang diperlukan untuk analisis data adalah waktu siklus (*one around trip*), yaitu waktu angkat sampai waktu letak dan waktu angkat berikutnya.



Gambar 4.1 *Reach Stacker (RS)*

Sumber : Dokumentasi Pribadi (2023)

2. *Container Crane (CC)*

Container Crane di Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai terdapat 4 unit dengan kapasitas angkut rata-rata 40 ton. Data yang diperlukan untuk analisis data waktu siklus (*one around trip*), yaitu waktu angka sampai waktu letak dan waktu angka berikutnya.



Gambar 4.2 *Container Crane (CC)*

Sumber : Dokumentasi Pribadi (2023)

3. *Head Truck*

Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai sebanyak 12 unit dengan kapasitas angkut rata-rata sebesar 40 ton dalam kondisi baik, data yang diperlukan untuk analisis data adalah waktu siklus (*one around trip*), yaitu waktu angkat sampai waktu letak dan waktu angkat berikutnya.



Gambar 4.3 *Head Truck*

Sumber : Dokumentasi Pribadi (2023)

4.1.3 Data *Customer* Keagenan PT. Segara Mitra Abadi

Adapun data *customer* keagenan PT. Segara Mitra Abadi adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1 Data *customer* PT. Segara Mitra Abadi

No.	Nama Perusahaan	Alamat
1	PT. Pelita Agung Agrindustri	Bengkalis
2	PT. Kreasi Jaya Adhikarya	Dumai
3	PT. Mitra Agrinusa Sentosa	Pekanbaru
4	PT. Mitra Agung Swadaya	Pekanbaru
5	PT. Swakarya Bangun Pratama	Pekanbaru
8	PT. Trimitra Agro Industri	Pekanbaru
9	PT. Surya Inti Primakarya	Dumai
10	PT. Innabridge Selaras Energi	Surabaya
11	PT. Biomass Trading Indonesia	Dumai
12	PT. Kencana Permata Nusantara	Deli Serdang

4.2 Analisis Data

4.2.1 Pelaksanaan Pengiriman Muatan ekspor *Palm Oil Mill Effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi.

Pelaksanaan adalah jalannya suatu peristiwa dari awal sampai akhir atau masih berjalan tentang suatu perbuatan, pekerjaan dan tindakan. Usaha jasa Depo Peti kemas kosong dikelola oleh sebuah perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa penitipan Peti kemas kosong. Kegiatan utamanya adalah *lift on* dan *lift off* (Lo/Lo). Peti kemas yang berada di Depo bukan merupakan milik dari Depo, namun merupakan milik dari *shipping line* (Perusahaan pelayaran yang telah memiliki hubungan bisnis oleh Depo agar Peti kemas dapat disimpan di Depo tersebut).

Depo Peti kemas PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai sebagai penyedia lahan penumpukan *container* (peti kemas), *full* (isi), *empty* (kosong), dan mempunyai alat untuk memperlancar kegiatan operasi *container* di Depo atau dalam hal penarikan (*delivery*) dan pengembalian (*receiving*). Depo peti kemas tidak hanya berfungsi sebagai tempat menampung dan menyimpan peti kemas, tetapi juga berfungsi sebagai tempat perawatan dan perbaikan peti kemas (*maintenance and repair container*), penyediaan peti kemas (*supply*), serta sewa menyewa peti kemas (*lasing*).

Pelaksanaan pengiriman muatan ekspor di Depo peti kemas yang dijalankan tidak berjalan dengan efektif, karena sering terjadi kerusakan terhadap alat bongkar muat peti kemas, proses *cleaning* yang lama dan pengisian dokumen seperti EIR (*Equipment Interchange Receipt*) masih manual sehingga memberikan dampak terhadap pihak pengguna jasa yang dapat memberikan dampak besar bagi karyawan Perusahaan. Sehingga berkurangnya jasa di Perusahaan tersebut.

Adapun bukti pendukung mengenai pelaksanaan pengiriman

muatan ekspor oleh staff keagenan PT. Segara Mitra Abadi berdasarkan wawancara secara langsung kepada Bapak Haris N. Manuhutu selaku Kepala staff operasional PT. Segara Mitra Abadi cabang Dumai alur kegiatan muatan ekspor yang harus diperhatikan sebagai berikut :

A. Prosedur Pelayanan *Stuffing*

1. Ekspedisi *request* untuk *container empty* pada Depo untuk *loading* ekspedisi melalui kerana dengan menyerahkan *release order* atau *booking number*. Pada umumnya tidak sedikit klien mengajukan permintaan *container* yang sesuai dengan kriteria mereka, kemudian *container* yang tersedia di Depo tidak memenuhi kriteria permintaan klien. Selanjutnya Tim Operasional terlebih dahulu melakukan koordinasi kepada klien, untuk sekiranya menyetujui penggunaan *container* yang tersedia di Depo atau Tim Operasional menyediakan jasa perbaikan (*repair*) yaitu melakukan pengelasan/perbaikan, dan terdapat tarif tambahan.
2. Kerani menyerahkan *container empty* dengan bantuan dari alat *reach stacker* (Kalmar).
3. Ekspedisi Bersama dengan kerana melakukan cek terhadap kondisi *container empty*.
4. Ekspedisi menyerahkan *release order* atau *booking number* pada *yard operation* admin atau kerana sebagai syarat untuk mencetak penyerahan *container* pada program TCM.
5. Tim *flexi* melakukan pemasangan *flexibag (fitting)* pada *container*. Untuk mempersiapkan pemasangan *flexibag*, *container* harus bersih dan bebas dari kotoran/benda tajam. Tepi atau tonjolan yang tajam harus dihilangkan atau ditutup untuk mencegah kerusakan pada *flexibag* selama pemasangan. *Flexibag* harus dipasang dengan rapat untuk mencegah kerusakan pergerakan atau pergeseran selama pengangkutan, yang dapat menyebabkan kerusakan pada produk didalamnya. Selama pemuatan, *flexibag* harus diisi hingga kapasitas

yang disarankan, dengan tingkat pengisian maksimum 95% untuk memungkinkan pemuaian selama pengangkutan. Produk harus dimuat dengan lambat dan stabil untuk mencegah percikan atau guncangan yang dapat menyebabkan kerusakan pada *flexibag*. Setelah *flexibag* terisi, harus diperiksa apakah ada kebocoran atau tonjolan.



Gambar 4.4 Setelah Pemasangan *Flexibag*

Sumber : Dokumentasi Pribadi

6. Buruh melakukan *stuffing* dengan arahan kerani. *Stuffing* dilakukan setelah truk tanki datang dari pabrik pelindo dengan membawa muatan *palm oil mill effluent* (POME). Pemindahan muatan dari tanki ke *container* dilakukan dengan menggunakan mesin pompa air (robin) dengan selang ukuran 2-3 inc, dan pengerjaan dilakukan selama 30-40 menit tergantung pada daya tahan mesin tersebut.



Gambar 4.5 buruh melakukan proses *stuffing*

Sumber : Dokumentasi Pribadi

7. Ekspedisi melakukan proses timbang muatan, proses tersebut dilakukan menggunakan *reach stacker* (RS). Penyediaan jasa timbang tersebut di proses melalui PT. Segara Mitra Abadi sebagai jasa pelayanan *forwarding*.
8. Dikarenakan pengiriman di ekspor keluar negeri (portklang), maka terdapat pengecekan dari pihak Bea Cukai (Sampling). Sebagai bukti pengiriman harus sesuai dengan standar Bea Cukai atau Standar Pemerintah.
9. Kemudian pihak Bea Cukai bahwa mengeluarkan surat NPE (Nota Pelayanan Ekspor) dan surat PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang), surat tersebut menyatakan bahwa kalau muatan layak untuk diekspor. Kemudian Tim Operasional melakukan penginputan nomor dari NPE tersebut dan dimasukkan ke sistem IPS Pelindo (sistem khusus dari Pelindo).
10. Ekspedisi menyetel *container* dengan seal segel pada *locking bar handle* sisi kanan pada pintu *container* yang sudah disiapkan oleh PT. Segara Mitra Abadi.
11. Ekspedisi menyerahkan surat penyerahan *container* kepada *yard operation* admin.
12. *Yard operation* admin melakukan input data surat penyerahan *container* pada program TCM.

a) Persiapan Sebelum *Stuffing*

Ada beberapa persiapan yang perlu dilakukan sebelum *stuffing*. Pertama, pengambilan *container* untuk dimuat dan ekspedisi terlebih dahulu wajib mengambil RO (*Release Order*) pada bagian marketing. Selanjutnya RO dibawa oleh ekspedisi menuju ke Depo untuk pengambilan *container*. Pada saat berada di Depo, ekspedisi akan melaporkan ke kerana untuk pengambilan *container* kemudian mencatat nomor *container* yang akan dimuat. Ekspedisi wajib melaporkan kembali kepada bagian marketing

untuk dibuatkan dokumen B/L dan dimudahkan untuk pembongkaran. Setiap pembuatan dokumen yang diberikan dan dikirim kepada pihak lain wajib dibuatkan arsip minimal 1 set.

b) Cek Kesiapan Barang

Proses pengecekan minyak yang akan dimuat harus dipastikan sudah dipilih oleh ekspedisi. Selanjutnya, ekspedisi menghitung jumlah minyak yang akan dimuat dan mencocokkan dengan data yang terdapat pada *invoice* dan *packing list*. Jika tidak sesuai, dapat ditanyakan dan dilaporkan kepada pihak yang bertugas menyiapkan barang. Selanjutnya mengecek alat angkut (truk dan *container*) dan mencatat nomor polisi, nomor *container*, dan seal (segel) yang telah disiapkan oleh perusahaan. Hal ini akan berguna untuk SPB, jaminan, dan sebagainya.

c) Pada saat *stuffing*

Pada saat *stuffing* pihak ekspedisi melakukan beberapa pengecekan terlebih dahulu oleh pihak Bea & Cukai sebelum pintu *container* ditutup dan disegel. Pertama, pihak Bea Cukai perlu memastikan bahwa atas pemasukan barang kiriman tersebut telah memenuhi peraturan perundang-undangan. Kedua, pihak ekspedisi akan menghitung dan mencatat jumlah berat minyak yang sudah masuk kedalam *container*. Nomor kemasan harus dipastikan sudah sesuai dan jika penulisan belum sesuai segera laporkan kepada kepala admin pengiriman untuk dilakukan penyesuaian dan perbaikan.

Jika pihak admin mencantumkan nomor *container* maka harus dipastikan kesesuaiannya terlebih dahulu. Setelah proses muat barang selesai, maka pintu *container* akan segera ditutup dan di segel menggunakan seal yang terdapat pada *container*. Penyegehan harus berada pada kait pintu terluar dan terakhir. Penyegehan akan dilakukan oleh perusahaan pelayaran atau

petugas *stuffing*. Khusus alat angkut bukan tidak perlu disegel.



Gambar 4.6 Pemasangan Kunci Seal Pada *Container*

Sumber : Dokumentasi Pribadi

d) Saat Selesai *Stuffing*

Pada saat proses *stuffing* dilakukan dokumen seperti *invoice*, *packing list* copy B/L akan dititipkan kepada sopir kendaraan untuk proses memuat *container* pada saat di pelabuhan. *Fax Invoice* diberikan kepada EMKL, jika sudah mendesak waktu *closing time* kapal, kirim *fax invoice* dan *packing list* untuk dasar pembuatan PEB. Selanjutnya isi data-data yang diperlukan untuk pembuatan PEB termasuk besaran ongkos angkut, asuransi, nomor *container* dan lainnya. Apabila kondisi harga CIF, maka buatlah permohonan penutupan polis asuransi ke perusahaan asuransi dan dilampiri dengan *invoice*. Permohonan dan lampiran cukup di fax ke Perusahaan Asuransi. Kondisi harga CNF dan CFR tidak perlu di asuransikan.

B. Prosedur Pelayanan *Stripping*

1. Proses *stripping* hanya bisa dilakukan setelah pihak *shipper/consignee* membayar biaya yang di keluarkan untuk mengirim *container* (*freight prepaid/freight collect*).
2. Pihak *consignee* biasanya sudah diberitahu oleh pihak *shipper* barangnya akan diangkut dengan kapal apa, *voyage* berapa dan

perkiraan kapan kapal itu akan tiba di tujuan.

3. Proses *stripping* di mulai ketika *consignee* datang dan menunjukkan B/L asli sebagai tanda pelunasan tagihan. Petugas bagian marketing mencocokkan antara CCL, manifest dengan B/L. jika *consignee* hanya membawa B/L hasil fax, maka *consignee* harus membuat surat pertanyaan bersegel dan menunjukkan identitas diri yang sah. B/L yang berupa hasil photo copy dinyatakan tidak sah untuk mengambil barang.
4. Setelah proses pengecekan selesai dan dinyatakan sah, maka petugas marketing menerbitkan DO sebagai bukti pengambilan barang dengan Batasan waktu *stripping* paling 4 hari setelah pembongkaran *container*.
5. DO diberikan kepada kepala Depo dan kepala depo menunjukkan dimana letak *container* miliknya tersebut. Kepala depo menuliskan di DO lokasi *container*. Setelah mengetahui letak *container* maka *consignee* menuju ke lapangan *container* dan menuju ke DO ke bagian *interchange* lapangan. Petugas *interchange* lapangan menunjukkan *container* yang dimaksud serta memperlihatkan kondisi apakah seal dan kunci *container* masih dalam keadaan baik. Setelah itu pihak *consignee* dapat melakukan proses *stripping*.
6. Setelah proses *stripping* selesai dan barang milik *consignee* sudah terangkut disertai truk, maka *consignee* pemuatan membuat surat jalan (2 lembar). Di dalam surat jalan harus diberikan keterangan siapa yang harus melakukan proses *stripping*, nomor *container* dan jenis barang yang di *stripping*. 1 lembar surat jalan diberikan kepada supir truk agar diserahkan pada satpam saat keluar.
7. Status *container* jika sudah selesai di *stripping* adalah MTY, yaitu *container* telah sepenuhnya kosong dan siap untuk dikembalikan ke depo dan jika *container* belum selesai di *stripping* maka status *container* menjadi STR, yaitu status ini menunjukkan bahwa proses pembongkaran *stripping* telah selesai tanpa masalah yang tertunda.



Gambar 4.7 *container* di relokasi dari depo ke CY

Sumber : Dokumentasi Pribadi

C. Prosedur Pelayanan *Stuffing Stripping*

- a. Pengambilan *container* kosong di Depo *container* ketika seorang eksportir (*customer*) akan mengirimkan barangnya, maka eksportir (*customer*) tersebut akan memberikan surat kuasa kepada pihak EMKL memberikan *shipping instruction* (SI) kepada pihak *shipping lines* untuk kemudian pihak *shipping lines* memberikan D/O kepada EMKL untuk mengambil *empty container* di Depo *container*, dan Depo *container* akan mengeluarkan EIR (*Equipment Interchange Receipt*) sebagai bukti penyerahan *container* dan berisi data-data tentang *container*.
- b. Pengiriman *container* dari Depo *container* ke gudang *shipper* setelah dokumen EIR diserahkan maka pihak EMKL melakukan *trucking container* kosong ke gudang *shipper*. Setelah sampai di gudang *shipper* maka pihak *trucking* menyerahkan EIR kepada pihak *shipper* di gudang *stuffing*.
- c. Pengiriman *container full* ke CY (*Container Yard*) setelah kegiatan *stuffing* selesai, maka kegiatan selanjutnya adalah *trucking container full* ke CY. Dengan berbekal *packing list* dan EIR maka pihak eksportir (*customer*) membawa *container full* ke CY untuk kemudian *container* di timbun di CY selama menunggu kedatangan kapal.

Setelah *container* di CY maka tanggung jawab beralih kepada pihak *container yard* (CY).

- d. Kapal datang, *container full* dimuat ke kapal setelah kapal datang maka *container* segera dimuat ke atas kapal. Dengan terlebih dahulu pihak CY menyerahkan EIR untuk mengetahui dengan pasti bagaimana keadaan *container* tersebut.

D. Penanganan muatan berbahaya *Palm Oil Mill Effluent* (POME)

Penanganan muatan berbahaya *Palm Oil Mill Effluent* (POME) memerlukan perhatian khusus untuk memastikan keselamatan lingkungan dan Kesehatan manusia. Berikut adalah beberapa Langkah yang dapat diambil dalam penanganan muatan berbahaya POME.

1. Pengumpulan dan Penyimpanan

- Gunakan tangki penyimpanan yang tahan korosi dan dirancang khusus untuk menampung POME.
- Pastikan Lokasi penyimpanan jauh dari sumber air untuk mencegah pencemaran.

2. Pengolahan Limbah

- Terapkan teknologi pengolahan limbah seperti anaerobic digester untuk mengurangi kandungan bahan organik dan menghasilkan biogas sebagai sumber energi terbarukan.
- Gunakan sistem pengolahan biologis untuk menurunkan kadar polutan sebelum dibuang ke lingkungan.

3. Pemantauan dan Pengawasan

- Lakukan pemantauan rutin terhadap kualitas limbah yang dihasilkan dan air di sekitar lokasi penyimpanan.
- Implementasikan sistem pengawasan untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan lingkungan yang berlaku.

4. Penerapan Teknologi Ramah Lingkungan

- Gunakan teknologi seperti kolam aerobik, filtrasi membran, atau proses oksidasi lanjutan untuk mengurangi dampak lingkungan dari POME.
- Pertimbangkan penggunaan POME sebagai pupuk organik setelah melalui proses pengolahan yang sesuai.

5. Pelatihan dan Kesadaran

- Berikan pelatihan kepada pekerja mengenai penanganan yang aman dan prosedur darurat.
- Tingkatkan kesadaran tentang dampak lingkungan dari POME dan pentingnya pengolahan yang tepat.

6. Pengurangan dan Pemanfaatan Limbah

- Upayakan untuk mengurangi jumlah POME yang dihasilkan melalui peningkatan efisiensi proses produksi.
- Memanfaatkan POME sebagai bahan baku untuk produk lain, seperti biogas atau pupuk

Dengan langkah-langkah ini, resiko dari muatan berbahaya POME dapat diminimalisir, serta manfaatnya bagi lingkungan dan ekonomi dapat ditingkatkan.

4.2.2 Hambatan yang dihadapi dalam pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi

Dalam upaya menciptakan kesinambungan kerja yang baik maka dalam melayani kegiatan bongkar muat barang atau *stuffing* diperlukan suatu hubungan baik antara pihak Depo Peti kemas dan TKBM. Pemilihan TKBM yang terampil dan cakap disertai penempatan pengawas atau *kerani* yang ahli dibidang *stuffing* sangat penting guna mendukung kelancaran kegiatan bongkar muat.

Pada dasarnya TKBM bekerja tanpa adanya suatu tekanan

dari segala pihak, mereka bekerja sesuai dengan aturan mereka sendiri dalam suatu *shift* kerja. Sebagai kepala Depo Petikemas memberikan sedikit kebijakan terhadap aturan yang mereka buat akan tetapi dengan syarat kinerja mereka juga baik pada saat bekerja. Langkah seperti ini merupakan cara agar tercipta hubungan baik antara TKBM dan pihak Depo Peti kemas.

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

Berdasarkan hasil wawancara dari Bapak Haris N. Manuhutu selaku Kepala Operasional PT. Segara Mitra Abadi, dalam pelaksanaan stripping barang tentu tidak berjalan dengan lancar seperti apa yang direncanakan, tapi setidaknya bukan dari kesalahan dalam proses pemuatan. Peneliti akan membahas mengenai hasil-hasil penelitian yang diperoleh berdasarkan kegiatan penelitian yang telah dilaksanakan di PT. Segara Mitra Abadi.

Adapun beberapa permasalahan di tempat kegiatan pelaksanaan pengiriman muatan ekspor di Depo Pelindo tersebut yaitu:

a. Faktor Alat Berat

Dalam kegiatan pembongkaran dan pemuatan sering terjadi masalah, terutama pada peralatan bongkar muat seperti *forklift* dan *reachstacker* yang kadang-kadang mengalami kemacetan akibatnya kurangnya perawatan sehingga akan menghambat proses *stuffing* dan *stripping container*. terfokus pada faktor teknis yaitu akibat peralatan dan faktor kesalahan manusia yang berhubungan langsung dengan peralatan. Faktor teknis tersebut adalah kerusakan alat, sedangkan faktor kesalahan manusia yaitu faktor menunggu kedatangan *container* dan menunggu operator peralatan.

- **Kondisi Alat**

Secara umum, berdasarkan pengamatan, kondisi peralatan dalam kondisi baik dan masih bisa beroperasi. Hanya ada pada peralatan tertentu, terdapat peralatan yang kurang terawat karena kondisi peralatan tersebut yang sudah tua.



Gambar 4.8 Kondisi Alat Yang Sudah Tua
Sumber : Dokumentasi Pribadi

- **Perawatan Peralatan**

Perawatan rutin peralatan hanya dilakukan pada saat alat tersebut mengalami kerusakan. Namun ada juga perawatan rutin yang dilakukan pada peralatan-peralatan tersebut, seperti penggantian oli kendaraan, cek tekanan ban, dan lain-lain.

- **Kerusakan Alat**

Kerusakan alat merupakan suatu kondisi menunggu perbaikan peralatan yang mengalami kerusakan pada saat melakukan bongkar muat. Kerusakan peralatan bongkar muat menyebabkan terhentinya kegiatan bongkar muat selama alat diperbaiki. Kerusakan ini dapat disebabkan oleh faktor-faktor seperti kesalahan operasi, kecelakaan, atau kegagalan mekanis. Kerusakan alat bongkar muat dapat mengakibatkan penundaan dalam proses bongkar muat dan meningkatkan resiko keselamatan kerja.



Gambar 4.9 Kerusakan Alat *Reach Stacker*

Sumber : Dokumentasi Pribadi

b. Faktor Kendaraan (truk)

Dalam kegiatan *stuffing* dan *stripping* sering terjadi keterlambatan angkutan akibat kemacetan yang juga dapat menghambat kelancaran proses bongkar muat karena kendaraan truk yang digunakan tidak bisa datang tepat waktu atau tidak sesuai dengan yang telah direncanakan.

c. Faktor Kendala Alam (hujan/cuaca buruk)

Dalam keadaan hujan maka kegiatan pembongkaran harus dihentikan dengan tujuan untuk menjaga keselamatan minyak tersebut. Pekerjaan diberhentikan khawatir minyak akan tercampur dengan air hujan, kemudian proses *stuffing* diberhentikan dan drum minyak ditutup dengan menggunakan alas tenda/terpal, sesudah hujan berhenti kembali untuk melanjutkan kegiatan bongkar muat yang tertunda.

d. Faktor Sumber Daya Manusia (SDM)

SDM yang kurang profesional atau kurang disiplin dapat berdampak negatif pada kinerja karyawan dan menyebabkan berbagai masalah operasional, seperti tenaga kerja dan supervisor (pengawas TKBM) bongkar muat, sehingga tugas-tugas yang seharusnya selesai tepat waktu menjadi tertunda.

e. Faktor *Idle time* akibat peralatan dan operator

Faktor waktu yang dihabiskan untuk menunggu sementara mesin atau peralatan tidak produktif karena sedang menunggu untuk dijalankan atau tidak dijadwalkan untuk dijalankan.

f. Faktor Kondisi Lapangan

Kondisi lapangan kurang rata sehingga menyebabkan tergenangnya air pada saat hujan di lapangan penumpukan .



Gambar 4.10 Kondisi Lapangan Penumpukan Kurang Rata

Sumber: Dokumentasi Pribadi.

4.2.3 Upaya Perusahaan Selama Pelaksanaan Pengiriman Muatan Ekspor *Palm Oil Mill Effluent* (POME) di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi

Depo Peti kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai merupakan Depo Peti kemas multipurpose dimana pelayanan jasa Peti kemas menunjukkan grafik yang tinggi, namun hal tersebut tidak didukung oleh kegiatan *stuffing* yang kurang maksimal, karena banyaknya EMKL yang tidak konsisten dengan peraturan yang sudah ditetapkan oleh pihak Depo peti kemas.

Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) sangat berperan aktif dalam proses *stuffing* di Depo Peti Kemas, karena mereka yang terjun langsung di Lapangan penumpukan peti kemas, sehingga sangat membantu dalam kelancaran pelaksanaan pengiriman muatan ekspor ke dalam *container*.

Menurut Bapak Haris N. Manuhutu selaku Kepala Staff Operasional PT. Segara Mitra Abadi untuk pelaksanaan pengiriman muatan ekspor yang dilakukan oleh Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi belum berjalan secara menyeluruh. Adapun upaya yang dilakukan Perusahaan selama pelaksanaan pengiriman muatan ekspor di Depo peti kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai, yaitu:

1. Melakukan rekrutmen karyawan-karyawan baru. Alasannya adalah supaya perusahaan lebih fresh dengan kehadiran karyawan-karyawan baru. Bukan berarti karyawan-karyawan lama tidak mampu memberikan “kesegaran” di perusahaan. Ini lebih berkaitan dengan usia dan semangat dalam bekerja.
2. Pendekatan kepada EMKL sebagai langkah awal untuk menimbulkan rasa saling membutuhkan. Merupakan salah satu pendekatan strategis untuk memperbaiki kinerja EMKL dalam beradaptasi secara terus menerus dengan cara meningkatkan kapabilitas pekerjaan kelompok maupun individual yang terdapat di suatu pekerjaan.
3. Melakukan *briefing* kepada kerani *stuffing* untuk lebih meningkatkan kinerjanya serta penanaman rasa tanggung jawab pada tugas masing-masing, dan menekankan kepada kerani *stuffing* untuk melakukan monitoring *container*.
4. Menekan kinerja TKBM diantaranya adalah:
 - a. Mengontrol dan mengecek kesiapan TKBM.
 - b. Memberlakukan sistem borongan kerja.
 - c. Secara berkala melakukan pelatihan-pelatihan, sehingga ketika proses *stuffing* berlangsung para buruh sudah siap dan terampil dalam kegiatan *stuffing*.
 - d. Seharusnya ada suatu peraturan yang mengatur tentang kewenangan PBM terhadap buruh secara langsung, sehingga dalam proses *stuffing*, jika terjadi suatu kesalahan/kekeliruan,

PBM mempunyai kewenangan menegur atau memberi sanksi terhadap buruh.

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

Dari hasil wawancara bersama Bapak Ardian Sukma selaku Kepala Operasional Depo Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai untuk pelaksanaan pengiriman muatan ekspor yang dilakukan oleh Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi belum berjalan secara menyeluruh. Adapun upaya yang dilakukan Perusahaan selama pelaksanaan proses pemindahan pengiriman muatan ekspor di Depo peti kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai, yaitu:

1. Kepala Operasional Depo Peti kemas harus sering melakukan koordinasi dengan petugas lapangan untuk merencanakan dan memastikan kebutuhan alat angkat atau angkut mekanis agar kegiatan di Depo Peti kemas dapat berjalan lancar, untuk rencana melihat kegiatan kapal, untuk memastikan pihak koordinator melakukan komunikasi dengan operator alat angkut atau angkut mekanis
2. Melakukan identifikasi jumlah bongkar kapal dengan melakukan komunikasi verbal bersama foreman B/M PBM dan *marine* operasional pelayaran agar dapat ditentukan alokasi stack peti kemas

sesuai tujuan.

3. Memastikan permintaan muatan peti kemas keluar Depo Peti kemas dengan melakukan koordinasi bersama foreman B/M PBM *marine* operasional pelayaran agar proses muat kapal berjalan sesuai dengan target B/M yang telah ditentukan.
4. Memastikan *stack* dan hampar peti kemas untuk kegiatan *stuffing* dalam sesuai dengan koordinasi *foreman stuffing* agar terjamin ketersediaan peti kemas siap dikerjakan.
5. Memastikan tidak terdapat peti kemas *damage* di lokasi hampar dengan melakukan pengecekan fisik secara periodik di lapangan agar peti kemas *damage* segera ke lokasi perbaikan (*repair*) peti kemas.
6. Memastikan penataan peti kemas *empty available* (MTA) sesuai kategori *grade* peti kemas yang mengacu pada standar yang berlaku agar mempermudah dalam pemilihan peti kemas oleh EMKL atau pelanggan.
7. Memastikan dan mengawasi personil dalam bagiannya untuk bekerja sesuai dengan tugas dan tanggung jawab.
8. Mengontrol kegiatan *stuffing* peti kemas mengacu pada standar yang berlaku agar biaya operasional dapat lebih efisien.
9. Memeriksa dan menandatangani formulir *tally* alat berat SPK alat berat setiap pergantian *shift* operator alat berat agar jam operasional alat berat sesuai.
10. Memastikan pendistribusian *load list* dan SPK relokasi peti kemas (muatan) ke kerana lapangan agar berjalan lancar.

4.3 Alternatif Pemecahan Masalah

Pemecahan masalah atau *Problem Solving* adalah suatu tindakan yang dilakukan untuk menyelesaikan suatu permasalahan dengan cara mendefinisikan masalah. Menentukan penyebab utama dari suatu permasalahan. Mencari sebuah solusi dan alternatif untuk pemecahan masalah dan mengimplementasikan solusi tersebut sampai masalah benar-benar dapat terselesaikan dengan baik dan efisien.

Tabel 4.2 Alternatif Pemecahan Masalah

No	Permasalahan	Deskripsi	Alternatif Pemecahan Masalah
1.	Alat-alat bongkar muat tidak bekerja secara optimal dan kurang memadai.	Kurangnya perawatan terhadap peralatan bongkar muat.	Perusahaan harus melakukan perawatan yang lebih intensif dan terhadap peralatan yang sudah rusak seharusnya diganti dan tidak dipergunakan lagi.
2.	Keterlambatan truk yang mengangkut <i>container</i> akibat kemacetan dari proses bongkar muat <i>container</i> .	Kurangnya komunikasi pihak EMKL dengan supir truk karena kendaraan truk yang digunakan tidak bisa datang tepat waktu atau tidak sesuai dengan yang telah direncanakan.	Para pekerja dilapangan Depo menyusun <i>container</i> yang akan dimuat dilapangan penumpukan terlebih dahulu.
3.	Musim hujan mengakibatkan kegiatan pembongkaran harus dihentikan dengan tujuan untuk menjaga keselamatan barang dan buruh.	Kurangnya akses tempat bongkar muat di lapangan terutama dalam musim hujan.	Menghentikan sementara kegiatan proses bongkar muat hingga memungkinkan kembali untuk melanjutkan kegiatan bongkar muat yang tertunda.

4.	SDM yang kurang profesional atau kurang disiplin, seperti Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan supervisor (pengawas TKBM) bongkar muat.	Kurangnya kedisiplinan karyawan dalam melaksanakan bongkar muat.	Harus lebih sering melakukan pembinaan dan pelatihan-pelatihan terhadap Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan supervisor.
5.	<i>Idle time</i> akibat peralatan dan operator lapangan penumpukan yang sering banjir dan tidak rata.	Menunggu kedatangan operator alat bongkar muat.	Meningkatkan kedisiplinan karyawan dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat dilapangan penumpukan.
6.	Kondisi lapangan kurang rata sehingga menyebabkan tergenangnya air pada saat hujan di lapangan penumpukan.	Kurangnya pengawasan terhadap kondisi lapangan penumpukan <i>container</i> di depo.	Melakukan perbaikan lapangan penumpukan.

4.4 Evaluasi Pemecahan Masalah

Evaluasi dapat diartikan sebagai kegiatan mengumpulkan informasi tentang kinerja manusia sistem, atau alat yang kemudian digunakan untuk menentukan alternatif terbaik dalam membuat keputusan. Sedangkan evaluasi pemecahan masalah adalah proses identifikasi untuk mengukur atau menilai apakah solusi atau pemecahan masalah yang dilaksanakan sesuai

perencanaan dan berhasil mencapai tujuan atau tidak. Evaluasi dilakukan dengan membandingkan hasil akhir dengan yang seharusnya dicapai.

Tabel 4.3 Evaluasi Pemecahan Masalah

No	Permasalahan	Alternatif Pemecahan Masalah	Evaluasi Pemecahan Masalah
1.	Alat-alat bongkar muat tidak bekerja secara optimal dan kurang memadai.	Perusahaan harus melakukan perawatan yang lebih intensif dan terhadap peralatan yang sudah rusak seharusnya diganti dan tidak dipergunakan lagi.	Dengan adanya ketersediaan alat-alat bongkar muat sehingga semakin meningkatkan kinerja TKBM di lapangan Depo.
2.	Keterlambatan truk yang mengangkut <i>container</i> akibat kemacetan dari proses bongkar muat <i>container</i> .	Para pekerja dilapangan Depo menyusun <i>container</i> yang akan dimuat dilapangan penumpukan terlebih dahulu.	Dengan adanya teguran dari Perusahaan yang diberikan kepada buruh/TKBM yang tidak patuh terhadap aturan yang berlaku.
3.	Cuaca buruk mengakibatkan kegiatan pembongkaran harus dihentikan dengan tujuan untuk menjaga keselamatan barang	Menghentikan sementara kegiatan proses bongkar muat hingga memungkinkan kembali untuk melanjutkan kegiatan bongkar	Dengan adanya penundaan kegiatan bongkar muat dilapangan pada saat cuaca buruk dapat meminimalisir resiko yang tidak diinginkan jika tetap dipaksakan akan sangat beresiko

	dan buruh.	muat yang tertunda.	dan membahayakan.
4.	SDM yang kurang profesional atau kurang disiplin, seperti Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan supervisor (pengawas TKBM) bongkar muat.	Harus lebih sering melakukan pembinaan dan pelatihan-pelatihan terhadap Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan supervisor.	Adanya rasa tanggung jawab SDM akan menambah rasa kepedulian terhadap kegiatan selama melakukan proses bongkar muat dan kegiatan dapat berjalan dengan baik.
5.	<i>Idle time</i> akibat peralatan dan operator lapangan penumpukan yang sering banjir dan tidak rata.	Meningkatkan kedisiplinan TKBM/operator lapangan dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat dilapangan penumpukan.	Adanya rasa tanggung jawab bagi para TKBM/operator lapangan untuk lebih meningkatkan kedisiplinan dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat dilapangan penumpukan.
6.	Kondisi lapangan kurang rata menyebabkan tergenangnya air di lapangan penumpukan.	Melakukan perbaikan lapangan penumpukan.	Dengan adanya kesadaran bagi Perusahaan untuk melakukan perbaikan dari lapangan penumpukan.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai pelaksanaan pengiriman muatan ekspor yang dilakukan di Depo Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai PT. Segara Mitra Abadi yang telah diuraikan di bab-bab terdahulu maka pada bab yang terakhir ini peneliti merumuskan kesimpulan pembahasan sebagai berikut:

1. Pelaksanaan pengiriman muatan ekspor di Depo Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai tidak selamanya berjalan dengan prosedur yang ada, dikarenakan terkadang masih ada hambatan yang menjadi kendala dalam proses bongkar muat barang diantaranya kerusakan alat *Reach Stacker* (RS) atau mesin pompa air (robin). Dalam proses bongkar muat barang mesin *Reach Stacker* (RS) dan mesin pompa air (robin) mempunyai peran yang sangat penting dalam proses bongkar muat barang, jika mesin mengalami kerusakan maka kegiatan bongkar muat barang akan diberhentikan. Pada Depo Pelabuhan Indonesia I (Persero) juga mengalami kekurangan tenaga kerja bongkar muat (TKBM), sehingga menjadi terhambat karena tenaga kerja bongkar muat yang kurang memadai.
2. Hambatan-hambatan dalam pelaksanaan pengiriman muatan ekspor yang ada di Pelabuhan Indonesia I (Persero) belum bisa dikatakan berjalan dengan baik dikarenakan kurangnya komunikasi/koordinasi dan kerja sama antara pihak operasional Depo Petikemas dengan para EMKL sangatlah dibutuhkan pada saat proses *stuffing*. Serta banyaknya EMKL yang tidak konsisten dengan peraturan yang sudah ditetapkan oleh pihak Depo peti kemas dan pada saat melaksanakan kegiatan bongkar muat adalah alat-alat bongkar muat tidak bekerja secara optimal dan kurang memadai.

3. Upaya perusahaan dalam mengatasi muatan yang bermasalah selama pelaksanaan pengiriman muatan ekspor *palm oil mill effluent* yaitu dengan melakukan peremajaan pada tenaga kerja bongkar muat yang telah memasuki usia lanjut, memberikan perintah langsung muat tanpa menunggu muatan lain datang, memberikan pelatihan dan pengetahuan kepada tenaga kerja bongkar muat (TKBM), melakukan pengecekan dan perawatan peralatan secara berkala, menyediakan kelengkapan *spare part*, perawatan transportasi truk tanki, pengadaan armada baru dan pengadaan alat bongkar muat baru.

5.1 Saran

Adapun saran-saran yang diberikan oleh peneliti menurut permasalahan yang terjadi di Depo Peti kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai adalah sebagai berikut:

1. Pentingnya kerjasama dan koordinasi antara pihak operasional Depo peti kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai dengan para pengguna jasa peti kemas atau EMKL sangatlah dibutuhkan dalam kegiatan *stuffing*, dengan adanya kerjasama tidak ada yang dirugikan melainkan saling menguntungkan
2. Upaya pendekatan dengan buruh harus lebih ditingkatkan guna terjalin kerjasama yang lebih baik sehingga produktifitas buruh dapat ditingkatkan dan upaya kesejahteraan para pegawai atau operasional peti kemas sangat diperhatikan.
3. Untuk saran bagi karyawan termasuk tenaga kerja bongkar muat agar dapat menangani hambatan yang terjadi pada muatan *palm oil mill effluent* di Depo peti kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai adalah dengan cara *direct loading* untuk menjaga suhu dan kondisi dari muatan saat proses pemindahan muatan dari truk tanki menuju kedalam tongkang dan diadakannya jadwal pelaksanaan pengecekan list secara rutin, akan membantu mengetahui dalam hal kondisi dari sebuah peralatan yang ada di Pelabuhan setiap harinya.

4. Masukan untuk Perusahaan dalam upaya menangani proses kegiatan bongkar muat di Pelabuhan yaitu dengan meningkatkan kegiatan operasional dan rencana yang telah dibuat untuk dapat berjalan sehingga para tenaga kerja tidak lalai dalam melaksanakan tanggung jawab dan tugasnya dengan adanya pengawasan lebih ketat.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah dalam Suyanto, (2014). Pelaksanaan Pendidikan di Indonesia Memasuki Millenium II. Yogyakarta: Adi Cita. Hlm 151.
- Akhmad, E. P. A. (2018). Pengembangan Media Berbasis Komputer Untuk Pembelajaran Pengisian Pemberitahuan Ekspor Barang dan Pemberitahuan Impor Barang: Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan, 9(1), 1-12.
- Antoni, Siregar, Y. I & Suwondo. (2020). Strategi pemanfaatan Palm Oil Mill Effluent (POME) Sebagai sumber energi berkelanjutan di pabrik kelapa sawit PT. Meridan Sejati Surya Plantation Kabupaten Siak: Jurnal Lingkungan, 50.
- Azis, A., Budiarmo Analisis Pemungutan dan N, Rifandi Abd Azis, A. Budiarmo, N. (2016). Analysis of Collection and Tax Reporting Income Tax Article 22 on Imports Goods of Customs Office and Supervision Manado: Jurnal EMBA, 753(1), 753-762.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Siak. 2018. Kecamatan Tualang dalam Angka. Siak Sri Indrapura.
- Fernanda, B. S. (2020). Pelaksanaan Stuffing In Dan Stripping In Di Depo Prapat Kurung Oleh PT. Mitra Dharma Laksana Surabaya. Karya Tulis, 11.
- Hafidz, I. A. (2019). Proses Bongkar Muat Garment Pada Sistem Pengangkutan Container Di Kapal Oleh PT. Wahyu Mandiri Semarang. Karya Tulis, 10-11.
- Ilmannafian, G. A, Lestari, E & Khairunisa, F. (2020). Pengolahan limbah cair pabrik kelapa sawit dengan metode filtrasi dan fitoremediasi menggunakan tanaman eceng gondok (*eichhornia crassipes*): Jurnal Teknologi Lingkungan, 244-245.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (Online). (<https://kbbi.web.id/pelaksanaan>), diakses 25 April 2024.
- Kementerian Perhubungan RI. (2016). Nomer PM 86 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas. Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.
- Langga, F. M., & Setiono, B. A. (2022). Analisis Faktor Penghambat Stuffing In pada Pemuatan Barang di Depo Petikemas PT. Sarana Bandar Nasional Surabaya: Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan, 12(2), 124-127.

- Mazmanian, Sebatier dalam Solihin, (2014). Pengantar Analisis Kebijakan Publik. UPT Penerbitan Universitas Muhammadiyah, Malang. Hlm 68. (Online) diakses 18 Maret 2024.
- Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 Tentang Kepelabuhanan.
- Purwanto, F. X., & Munir, T. M. (2012). Optimalisasi Stuffing Dalam Terhadap Kelancaran Pemuatan Peti Kemas Ke Kapal di Depo Peti Kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya: Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan, 2(1), 12.
- Putera, D. A, Matondang, A. R, Sembiring, M. T, & Dermawan, A. A. (2022). Penerapan Seven Tools Untuk Mengidentifikasi Kadar Limbah Cair (POME) Di Perusahaan Kelapa Sawit, 5(1), 23.
- Politeknik Negeri Bengkalis 2017. Panduan Penyusunan Tugas Akhir Politeknik Negeri Bengkalis.
- Saifana, N., Suryaningrat, G. A. R., Arifian, T. A., & Yazid, M. I. (2023). Analisis dari Prosedur Kegiatan Stuffing Pada Area 225X PT IPC Terminal Petikemas Area Tanjung Priok: Jurnal Ilmiah, 12(1), 133-137.
- Sahara, S., & Annas Ruli Pradana. (2021). Optimalisasi Penggunaan Forklift Terhadap Kelancaran Proses Bongkar Steel Coil Di PT. Daisy Mutiara Samudra. Logistik, 14(1), 57-68.
- Sahara, S., Hadi, W., & Ptra, Y. R. (2022). Analisis Faktor Penyebab Kesalahan Penetapan HSCode (Studi Kasus: Impor Ball ValvePT. Global Cargo System). Jurnal Logistik, 15(1), 49.
- Samekto, A. A., & Soejanto, S. (2014). Peningkatan Kinerja Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut Melalui Diversifikasi Usaha: Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG), 1(1), 1.
- Sinaga, N, & Nasution, A. (2016). Simulasi Pengaruh Komposisi Limbah Cair Pabrik Kelapa Sawit (POME) Terhadap Kandungan Air Biogas Dan Daya Listrik Yang Dihasilkan Sebuah Pembangkit Listrik Tenaga Biogas: Jurnal Teknik Energi, 11(3), 66-67.
- Sriantini, A. (2019). Susunan Dewan Redaksi: Jurnal Integrasi Kesehatan & Sains, 1.
- Tjokroadmudjoyo dalam Dwi, P. W, (2014). Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Pendidikan Agama Islam Terhadap Guru Pendidikan Agama Islam. Lampung: Universitas Lampung. Hlm 7.
- Wiestra dalam Febriyanti, (2014). Pelaksanaan Pemberian Izin Oleh Kepolisian. Lampung: Universitas Lampung. Hlm 12.

BIODATA PENELITIAN

A. Data Pribadi

Nama : Pratiwi
NIT : 8303211232
Jurusan : Kemaritiman
Program Studi : Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga
Tempat/Tanggal Lahir : Bangko Sempurna, 25 Juli 2001
Alamat : Balam km 21, Kec. Bangko Pusako,
Kab. Rokan Hilir, Prov. Riau
Telepon/HP : 0853-2492-6526
Email : tiwiiiiaz@gmail.com



B. Riwayat Pendidikan Formal

2006 - 2007 TK Karya Sempurna
2007 - 2013 SDN 015 Karya Sempurna
2013 - 2016 MTS As-Syakirin
2016 - 2019 Pondok Qur'an Al-Majidiyah
2021 - Sekarang Politeknik Negeri Bengkalis

C. Riwayat Pendidikan Formal

KSOP Kelas I Dumai
(28 Juli 2023 – 04 Agustus 2023)
PT. Segara Mitra Abadi Cabang Dumai
(07 Agustus – 30 November 2023)

LAMPIRAN

Transkrip Wawancara 1

Daftar pertanyaan wawancara:

Nama : Hariz N. Manuhutu
Jabatan : Kepala Operasional PT. Segara Mitra Abadi
Tempat : Kantor PT. Segara Mitra Abadi

1. Bagaimana sejarah singkat Perusahaan PT. Segara Mitra Abadi?
2. Kapan Perusahaan PT. Segara Mitra Abadi didirikan?
3. Berapa banyak cabang Perusahaan PT. Segara Mitra Abadi?
4. Dimana saja lokasi dari cabang PT. Segara Mitra Abadi?
5. Berapa banyak karyawan perusahaan PT. Segara Mitra Abadi cabang Dumai saat ini?
6. Bagaimana pelaksanaan pengiriman muatan ekspor di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai?
7. Apa saja hambatan-hambatan dalam pelaksanaan pengiriman muatan ekspor di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai?
8. Siapa saja pihak yang terlibat dalam pelaksanaan pengiriman muatan ekspor di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai?
9. Mengapa perusahaan perlu melakukan peremajaan pada karyawan dalam upaya menangani kinerja yang sudah mulai menurun?
10. Bagaimana upaya yang dilakukan Perusahaan dalam mengatasi muatan yang bermasalah selama pelaksanaan pengiriman muatan ekspor di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai?

LAMPIRAN
Transkrip Wawancara 2

Daftar pertanyaan wawancara:

Nama : Ardi Sukma
Jabatan : Kepala Operasional Depo Pelabuhan Indonesia I (Persero)
cabang Dumai
Tempat : Online

1. Berapa banyak jumlah fasilitas alat yang digunakan di Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai?
2. Berapa banyak karyawan yang bekerja di Depo Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai saat ini?
3. Apa saja peralatan yang digunakan pada saat pelaksanaan pengiriman muatan ekspor di Depo Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai?
4. Bagaimana pelaksanaan pengiriman muatan ekspor di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai?
5. Apa saja hambatan-hambatan dalam pelaksanaan pengiriman muatan ekspor di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai?
6. Siapa saja pihak yang terlibat dalam pelaksanaan pengiriman muatan ekspor di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai?
7. Mengapa perusahaan perlu melakukan peremajaan pada karyawan dalam upaya menangani kinerja yang sudah mulai menurun?
8. Bagaimana upaya yang dilakukan Perusahaan dalam mengatasi muatan yang bermasalah selama pelaksanaan pengiriman muatan ekspor di Depo Peti Kemas Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Dumai?



Lampiran 2 : Dokumentasi Wawancara



2. Dokumen PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang)

BC 3.0		PEMBERITAHUAN EKSPOR BARANG				
HEADER	Nomor Pengajuan : 00003083122820230916000086		Halaman ke-1 dari 1			
	A. KANTOR PABEAN 1. Kantor Pabeian Pemuaian : KPPBC DUMAI 2. Kantor Pabeian Ekspor : KPPBC DUMAI		H. KOLOM KHUSUS BEA DAN CUKAI 1. Nomor Pendaftaran : 905102 Tanggal : 17-09-2023 2. Nomor BC 1.1 : Tanggal : Pos/Sub Pos :			
	B. JENIS EKSPOR : EKSPOR BIASA C. KATEGORI EKSPOR : UMUM D. CARA PERDAGANGAN : BIASA E. CARA PEMBAYARAN : BIASA/TUNAI					
F. DATA PERDAGANGAN	PEMILIK BARANG 5. Identitas : 953750346212000 6. Nama : BRONDOLAN INDO JAYA 7. Alamat : JL. SIMPANG PULAI, RT 000 RW 000, TANJUNG PENYEMBAL, SUNGAI SEMBILAN DUMAI - RIAU 8. Status : LAINNYA		PENERIMA 11. Nama : GUANGZHOU EASY TO ACHIEVE ENERGY TECHNOLOGY CO., LTD 12. Alamat : X1301-G022529 (BUILDING NO.1), 106 FENGZE EAST ROAD, NANSHA DISTRICT GUANGZHOU CITY, CHINA 13. Negara : CHINA			
	PPJK 8. NPWP : 831228374225000 9. Nama : SAPUSENG NUSA SERVIS 10. Alamat : RUKO MEGA LEGENDA BLOK A2 NOMOR 18 / BALOI PERMAL BATAM KOTA, KOTA BATAM, KEPULAUAN - RIAU		PEMBELI 14. Nama : GUANGZHOU EASY TO ACHIEVE ENERGY TECHNOLOGY CO., LTD 15. Alamat : X1301-G022529 (BUILDING NO.1), 106 FENGZE EAST ROAD, NANSHA DISTRICT GUANGZHOU CITY, CHINA 16. Negara : CHINA			
	DATA PENGANGKUTAN 17. Cara Pengangkutan : LAUT 18. Nama & Bendera Sarana : ID WAHANA 39 19. No. Pengangkut : V.179PS1 20. Tanggal Perkiraan Ekspor : 24-09-2023		DATA PELABUHAN/TEMPAT MUAT EKSPOR 21. Pelabuhan Muat Asal : DUMAI 22. Pelabuhan Muat Ekspor : DUMAI 23. Tempat Penimbunan : GUDANG LUAR KAWASAN PABEAN LAINNYA (LAIR) 24. Pelabuhan Bongkar : SHEKOU 25. Pelabuhan Tujuan : SHEKOU 26. Negara Tujuan Ekspor : CHINA			
	DOKUMEN PELENGKAP PABEAN 27. No & Tgl Invoice : No. INV001/BU/VIII/2023 tgl. 31-08-2023 28. No & Tgl Packing List : No. 001/BU-PL/VIII/2023 tgl. 31-08-2023 29. Jenis, No & Tgl Dok. Lainnya : - Kantor Bea Cukai Pendaftaran : KPPBC DUMAI		DATA TEMPAT PEMERIKSAAN 30. Lokasi Pemeriksaan : TEMPAT LAIN YANG DIIZINKAN 31. Kantor Pabeian Pemeriksaan : KPPBC DUMAI			
	DATA TRANSAKSI EKSPOR 33. Bank Devisa Hasil Ekspor : BANK MANDIRI 34. Jenis Valuta : US DOLLAR (USD) 35. Nilai Ekspor : 83.378.38		36. Freight : 0.00 37. Asuransi (L/NDI) : 0.00 38. Nilai Maklon (Jika Ada) : 0			
	DATA PETI KEMAS 39. Jumlah Peti Kemas : 5 40. No, Ukuran & Status Peti Kemas : CMAU0224010 / 20 FEET / FCL		DATA KEMASAN 41. Jenis, Jumlah dan Merek Kemasan : 5 BAG, FLEXIBLE CONTAINER/ -			
	DATA BARANG EKSPOR 42. Berat Kotor (kg) : 108.135.0000		43. Berat Bersih (kg) : 107.585.0000			
	44. No. : 45. Pos TarifHS, uraian jumlah dan jenis barang secara lengkap, merk, tipe, ukuran, spesifikasi lain dan kode barang	46. Perizinan Ekspor	47. HE barang dan Tarif BK pada tgl pendaftaran HE:0 BK:5%	48. Jumlah & jenis sat., berat bersih (kg), volume (m3) - 107.585.00 KILOGRAM (KGM) - 107.585.0000 Kg	49. Negara Asal Barang 50. Daerah Asal Barang - INDONESIA (ID) - KOTA DUMAI (1473)	51. Jumlah Nilai FOB 83.378.38
	52. Nilai Tukar Mata Uang : Rp 15.298.00		DATA PENERIMAAN NEGARA 53. Nilai Bea Kehar : Rp. 8.230.000.00 54. PPh Pasal 22 Ekspor : Rp. 0.00 55. Pungutan Sawit : Rp. 8.230.000.00			
	G. TANDA TANGAN EKSPORIR / PPJK Dengan ini saya menyatakan bertanggung jawab atas kebenaran hal-hal yang diberitahukan dalam Pemberitahuan Ekspor Barang ini, serta bersedia dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan di bidang kepabeanan apabila terdapat kesalahan.					
					DUMAI, 17-09-2023 Eksporir/PPJK LUKMAN HAKIM	

3. Dokumen DO (Delivery Order)

	DELIVERY ORDER 287/DO-SMA-IX/2023 DUMAI – INDONESIA				
TO : PT. PELINDO MULTI TERMINAL DUMAI Address : Jalan Datuk Laksamana Attn : <u>Bpk. Yuda Silaban</u> / 0852-6416-4445 RE : Delivery Order					
<u>Please release the containers to</u> : PT. KREASIJAYA ADHIKARYA					
Date : 07 September - 23 Pick Up Date Start : 08 September - 23 Open Stacked : 08 September - 23 Clossing Cargo : 15 September - 23@12.00LT Closing Doc : 15 September - 23@15.00LT Feeder : WAHANA 39 Voyage : 179PS1 Flag : INDONESIA Eta Dumai : 16 September - 23 Etd Dumai : 16 September - 23 Eta Portklang : 16 September - 23					
Reff no	Quantity	Type	Shipping intruction no	Destination	Remarks
TBA	2	20 TK	TBA	PORT KLANG	Pls release good condition
Remarks : Empty available in Depo					
NO CONTAINER	NO SEAL	NO SEAL	NO SEAL		
EOLU8293514	EGT303552	EGT303553	EGT303554		
EOLU8252665	EGT303555	EGT303556	EGT303557		
PT. SEGARA MITRABADI (ON BEHALF OF MIT CARGO)					