

TUGAS AKHIR

**PROSES PENANGANAN *REPAIR CONTAINER*
DALAM MEMINIMALISIR KERUSAKAN MUATAN
PADA PROSES EXPOR OLEH PT. PRIMA
INDONESIA LOGISTIK**

*Sebagai Salahsatu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Studi Diploma
IIIKETATALAKSANAAN PELAYARAN NIAGA*



Oleh :

GABERIEL SIANTURI

8303211235

**PROGRAM STUDI D-III KETATALAKSANAAN
PELAYARAN NIAGA JURUSAN KEMARITIMAN
POLITEHNIK NEGERI BENGKALIS**

2023/2024

LEMBAR PENGESAHAN
PROSES PENANGANAN REPAIR CONTAINER DALAM
MEMINIMALISIR KERUSAKAN MUATAN PADA PROSE
EXPOR OLEH PT. PTIMA INDONESIA LOGISTIK

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

Gabriel Sianturi
NIT. 830321235

Disetujui Oleh Tim Penguji Tugas Akhir : Tanggal Ujian : 14 agustus 2024

Periode Wisuda : 2024

1. Jon Hendri, SH.,MH

(Pembimbing I)

2. Handro Okta Prianus, S. S. T. Pel. M. M

(Pembimbing II)

3. Nur Rahmahi, S.E., M.Si

(Penguji I)

4. Robyansyah, S.Tr.,MM

(Penguji II)

5. Zulyan, S.E.I.,M.M

(Penguji III)

Bengkalis, 23 Agustus 2024
Ketua Jurusan Kemaritiman
Politeknik NegeriBengkalis

Zulyan, S.E.I., M.M
NIP 198503112018031001

ACCEPTANCE SHEET
CONTAINER REPAIR HANDLING PROCESS IN MINIMIZING LOAD
DAMAGE IN THE EXPORT PROCESS BY PT. PRIMA INDONESIA
LOGISTIK

*In Partial Fulfillment of a Three-Year Diploma Program of Management of
comercial Shipping of State Polytechnis of Bengkalis By :*

Gabriel Sianturi
NIT. 8303211235

This final project has been accepted by examiners: Date : 14 agustus 2024

Graduation period : 2024



1. Jon Hendri, S.H.,M.H

(Advisor I)



2. Handro okta priantus, S. S. T. Pel. M. M

(Advisor II)



3. Nur Rahmani, S.E., M.Si

(Examiner I)



4. Robyansyah, S.Tr.,M.M

(Examiner I)



5. Zulyani, S.E.I.,M.M

(Examiner III)

**Bengkalis, 23 August 2024 Head of
the Maritime Department of Bengkalis State
Polytechnic**



Zulyani, S.E.I.,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 persyaratan untuk memperoleh gelar Ahli Madya (A.Md).

Tanda Tangan :



Nama Penguji I

: Nur Rahmani, SE., M.Si

: 14 Agustus 2024

Tanggal Penguji

Tanda Tangan :



Nama Penguji II

: Robhyansyah, S.Tr., M.M

: 14 Agustus 2024

Tanggal Penguji

Tanda Tangan :



Nama Penguji III

: Zulyani, S.E.I., M.M

: 14 Agustus 2024

Tanggal Penguji

ACCEPTANCE SHEET

We certify that we have read the whole of this final project and we agree that this final project fulfill the requirements for three- year Diploma Program.

Signature

:



Name of Examiner I : Nur Rahmani, S.E., M.Si

Date of Examination : 14 Agustus2024

Signature

:



Name of Examiner II : Robyansyah, S.Tr., M.M

Date of Examination : 14 Agustus 2024

Signature

:



Name Examiner III : Zulyani, S.E.I., M.M

Date of Examination : 14 Agustus 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, 23 Agustus 2024



The image shows a handwritten signature in black ink over a yellow official stamp. The stamp features the Garuda Pancasila emblem at the top, the text 'SEKOLAH PUBLIK BENGKALIS' on the left, and 'KETERANGAN' and 'METERAI' on the right. Below the emblem is the alphanumeric code 'ACALX276663794'. The signature is written in a cursive style across the stamp.

Gaberiel Santuri
NIT. 830321122

**PROSES PENANGANAN *REPAIR CONTAINER* DALAM
MEMINIMALISIR KERUSAKAN MUATAN PADA PROSES
EXPOR OLEH PT. PRIMA INDONESIA LOGISTIK**

Nama Taruna : Gaberiel Sianturi
NIT : 8303211235
Dosen Pembimbing : Handro Okta Prianus,S.S.T.Pel.MM

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan aktivitas repair container dan mengetahui kendala yang terjadi pada proses kegiatan repair container serta mengetahui kerusakan atas kualitas barang yang disebabkan repair container yang tidak layak. Adapun lokasi penelitian ini yaitu di PT Prima Indonesia Logistik yang dilakukan pada bulan april sampai juli 2024 dengan menggunakan metode penelitian yang bersifat kualitatif deskriptif dan menggunakan metode pengumpulan data melalui observasi,wawancara dan dokumentasi di PT Prima Indonesia Logistik. Adapun hasil penelitian bahwa proses penanganan *repair container* dalam meminimalisir kerusakan muatan pada proses *expor* oleh PT. Prima Indonesia Logistik berjalan dengan baik. Kendala yang terjadi pada saat kegiatan *repairing container* yakni penginputan data dari surveyor memakan waktu yang cukup lama,terjadinya keterlambatan dokumen *container*,terjadinya banjir dilapangan,adapun kerusakan atas kualitas barang akibat yang di sebabkan *repairing container* yang kurang layak yaitu,sobek dan basah,membusuk,muatan mencair akibat terkontaminasi dengan suhu panas.

Kata Kunci : *Repair, Container Export*

**CONTAINER REPAIR HANDLING PROCESS IN MINIMIZING LOAD
DAMAGE IN THE EXPORT PROCESS BY PT. PRIMA INDONESIA
LOGISTIK**

Nama Taruna : Gaberiel Sianturi
NIT : 8303211235
Dosen Pembimbing : Handro Okta Prianus,S.S.T.Pel.MM

Abstrak

This research aims to describe container repair activities and determine the obstacles that occur in the process of container repair activities as well as determine the damage to the quality of goods caused by improper container repairs. The location of this research is at PT Prima Indonesia Logistik which was carried out from April to July 2024 using descriptive qualitative research methods and using data collection methods through observation, interviews and documentation at PT Prima Indonesia Logistik. The research results show that the repair container handling process minimizes cargo damage during the export process by PT. Prima Indonesia Logistics is running well. Obstacles that occur during container repairing activities include inputting data from surveyors that takes quite a long time, delays in container documents, flooding in the field, and damage to the quality of goods caused by inadequate repair of containers, namely, torn and wet, rotting, The load melts due to contamination with hot temperatures.

Keywords : *Repair, Container, Export*

KATA PENGANTAR

Puji syukur senantiasa penulis ucapkan kehadiran TUHAN Yang Maha Esa, yang telah memberikan rahmat dan karunianya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir (TA).

Penulis 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 penulis sehingga penulisan Tugas Akhir (TA) ini dapat terselesaikan dengan baik.

Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan rasa terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Yang istimewa buat keluarga terutama Orang Tua, serta seluruh keluarga besar yang telah memberikan dukungan material.
2. Bapak Johny Custer, S.T., M.T. Selaku Direktur Politeknik Negeri Bengkalis
3. Bapak Zulyani, M.M. Selaku Ketua Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Bengkalis.
4. Bapak Jon Hendri, S.H., M.H. Selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga.
5. Handro Okta Prianus, S.S.T.Pel.MM selaku Dosen Pembimbing yang telah banyak memberikan bimbingan, masukan, saran serta tata cara penulisan Tugas Akhir ini.
6. Segenap Dosen Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Bengkalis yang telah memberikan ilmunya kepada penulis.
7. Seluruh civitas akademika Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Bengkalis yang telah memberikan dukungan moril kepada penulis.
8. Terima Kasih kepada Taruna/l Jurusan Kemaritiman Politeknik Negeri Bengkalis prodi KPN dan Nautika angkatan ke-VII yang Banyak membantu dari segi pemikiran dan informasi selama penyusunan Proposal

Tugas Akhir (TA).

9. Terima kasih kepada Jeni Hotma Uli Purba yang telah memberikan dukungan moril, banyak membantu dari segi pemikiran, informasi dan semangat kepada saya selama penyusunan Tugas Akhir (TA).

Semoga TUHAN yang maha esa memberikan imbalan yang setimpal kepada mereka atas amal baik yang diberikan. Penulis berharap tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi penulis khususnya bagi pembaca pada umumnya untuk menambah pengetahuan, serta menjadi semangat dan motivasi bagi rekan-rekan yang akan melaksanakan penelitian. Penulis menyadari banyak kekurangan dari tugas akhir ini, baik dari materi penyajiannya mengingat kurangnya pengetahuan penulis, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan.

Bengkalis, 18 Maret 2024

Gabriel Sianturi
8303211235

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN PROPOSAL TUGAS AKHIR	i
<i>ACCEPTANCE SHEET FINAL PROJECT PROPOSAL.....</i>	i
Abstrak	ii
<i>Abstract</i>	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	9
DAFTAR GAMBAR	9
BAB I PENDAHULUAN	10
1.1 Latar Belakang.....	10
1.2 Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	13
1.3 Perumusan Masalah.....	14
1.4 Pembatasan Masalah.....	14
1.5 Sistematika Penulisan	14
BAB II LANDASAN TEORI.....	16
2.1 Tinjauan Teoritis.....	16
2.1.1 Pengertian <i>Repair Container</i>	16
2.1.2 Pengertian Gudang Penumpukan <i>Container</i>	17
2.1.3 Pengertian Depo	19
2.1.4 Pengertian <i>Container Yard</i>	20
2.2 Pengertian <i>Container</i>	22

2.2.1 Jenis-Jenis <i>Container</i>	23
2.2.2 Ukuran <i>Container</i>	24
2.2.3 Biaya Perbaikan <i>Container</i>	25
2.3 Pengertian <i>Ekspor</i>	26
2.4 Studi Penelitian Terdahulu	27
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	28
3.1 Waktu dan Tempat Penelitian.....	28
3.2 Teknik Pengumpulan Data	28
3.3 Teknik Analisa Data	29
3.4 Jadwal Penelitian	29
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	34
4.1 Deskripsi Data	34
4.2 Analisis Data.....	34
4.2.1 Proses Aktivitas <i>Repair Container</i> di PT. Prima Indonesia Logistik.....	34
4.2.1.1 Kode Kerusakan Dalam Penulisan Estimator.....	42
4.2.3 Kode Perbaikan <i>Container</i> Dalam Penulisan Estimator.....	47
4.2.2 Kendala Yang Terjadi Pada Aktivitas <i>repairing Container</i>	50
4.2.3 Kerusakan Barang Yang Di Sebabkan <i>repairing Container</i> Yang Tidak Layak.....	52
4.5 Alternatif Pemecahan Masalah	55
4.6 Evaluasi Pemecahan Masalah.....	57
BAB V PENUTUP	59
5.1 Kesimpulan.....	59

5.2 Saran	60
DAFTAR PUSTAKA	62
BIODATA PENULIS	64
LAMPIRAN	65

DAFTAR TABEL

Tabel 2 .1 Penelitian Terdahulu	28
Tabel 3 .2 Tabel Jadwal Penelitian	32
Tabel 4 .1 Kode Kerusakan Container	41
Tabel 4 .2 Kode Perbaikan Container	42
Tabel 4 .3 Data masuk container 40 feet	47
Tabel 4 .4 Data masuk container 20 feet	47
Tabel 4 .5 Data kesimpulan masuk dan keluar container 20 dan 4o feet	48
Tabel 4 .6 Jumlah SDM <i>repairing container</i>	48
Tabel 4 .7 Jumlah alat <i>Shifthing</i>	49
Tabel 4 .8 Evaluasi Pemecahan Masalah	55
Tabel 4 .9 Evaluasi Pemecahan Masalah	56

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4 .1 Container Masuk Dari Get IN Depo	36
Gambar.4 .2 Survei Container	37
Gambar 4 .3 Dokumen EOR	38
Gambar 4 .4 Join Survei	40
Gambar 4 .5 Penggantian Komponen Container	50
Gambar 4 .6 Dokumen Container	51
Gambar Lampiran	

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pelabuhan di Indonesia mempunyai peranan penting dalam pertumbuhan ekonomi dan berkontribusi bagi pembangunan nasional. Hal yang dapat dilakukan pelabuhan di Indonesia adalah memberi pelayanan terhadap kapal dan pelayanan terhadap muatan. Seiring perkembangan zaman, pelabuhan - pelabuhan di Indonesia juga melayani kapal muatan petikemas yang merupakan salah satu bentuk kapal muatan yang dapat mengangkut barang lebih banyak dari kapal cargo dan biasanya digunakan oleh *eksportir* untuk mendistribusikan barangnya. Dalam proses *ekspor* melibatkan beberapa tahapan. Tahapan pertama adalah proses kontrak penjualan, di mana eksportir dan pembeli dari luar negeri sepakat tentang spesifikasi produk, harga, kondisi barang, pembayaran dan melakukan proses pengiriman barang yang melibatkan pengemasan dan pengiriman fisik barang. Terakhir, ada proses negosiasi dokumen pengiriman yang melibatkan negosiasi antara eksportir dan *Importir* terkait dokumen-dokumen yang diperlukan untuk mengklaim pembayaran. Proses pengiriman barang tersebut banyak dilakukan oleh perusahaan pelayaran dengan menggunakan *container* atau petikemas. *container* atau petikemas tersebut merupakan suatu kemasan yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu serta dapat digunakan secara berulang dalam pengiriman suatu barang, petikemas ini digunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya dengan aman dan meminimalisir terjadinya kerusakan. Mula – mula *container* atau petikemas ini dipergunakan untuk mengirim barang elektronik, komoditi ekspor yang ber nilai tinggi. Namun, saat ini hampir semua pengiriman barang atau komoditi dimuat menggunakan petikemas seperti makanan, minuman kaleng, tekstil, keramik, tembakau dan

masih banyak lainnya.

PM/53/2018 tentang kelaikan peti kemas dan berat kotor peti kemas terverifikasi Pasal 2 Ayat (1) menyatakan peti kemas atau *container* merupakan salah satu bagian dari alat angkut dalam kapal yang berfungsi sebagai pengangkutan internasional dan dapat masuk dalam kawasan pelabuhan Indonesia. Sehingga berdasarkan pernyataan tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwasannya *container* merupakan salah satu alat angkut yang sah serta dapat digunakan tidak hanya dalam kawasan pelabuhan di Indonesia namun juga sah digunakan untuk aktivitas pengiriman baik didalam atau diluar pelabuhan Indonesia atau dapat dikatakan sah secara internasional. Pengiriman barang yang dilakukan melalui jalur laut dengan menggunakan *container* tidak dapat dihindarkan dari berbagai risiko yang kemungkinan dapat terjadi, seperti risiko *container* rusak yang diakibatkan oleh kencangnya gelombang laut sehingga mengakibatkan kapal mengalami goncangan besar, kondisi *container* yang sudah tidak layak dari negara asal, serta kesalahan dalam proses pemuatan barang. Dengan berbagai faktor penyebab terjadinya kerusakan *container* dalam pengiriman ataupun berasal dari faktor kualitas *container* maka *container* perlu dilakukan perbaikan atau *repair*, dalam PM/53/2018 tentang kelaikan peti kemas dan berat kotor peti kemas terverifikasi Pasal 3 ayat (1) dinyatakan bahwasannya setiap *container* yang digunakan untuk alat pendistribusian barang wajib memenuhi persyaratan kelayakan *container*, sehingga *container* yang tidak memenuhi standar kelayakan tidak dapat digunakan untuk aktivitas pengiriman, karena dikhawatirkan dapat mempengaruhi kualitas barang pada saat proses pengiriman berlangsung.

Perawatan serta penanganan *container* sangat penting untuk dilakukan karena barang yang akan dimuat dalam *container* memiliki tingkat kesensitifan yang berbeda serta memerlukan perlakuan yang sesuai dengan sifat barang masing-masing (*nature of goods*). Tentunya

dalam proses pengiriman barang pihak factory tidak menginginkan barang milik mereka mengalami penurunan kualitas yang disebabkan oleh kegiatan pendistribusian, sehingga pihak shipping line serta depo *container* wajib memastikan sarana angkutannya tetap dalam kondisi yang layak untuk digunakan. Kegiatan repair *container* dilakukan agar *container* tetap dalam kondisi siap dipakai dan memiliki kualitas yang sama dengan standar internasional yang telah ditetapkan. Hal ini juga selaras dengan PM/53/2018 tentang kelaikan peti kemas dan berat kotor peti kemas terverifikasi pasal 17 ayat (1) bahwa setiap *container* individu harus melakukan pengecekan serta pengujian untuk mendapatkan sertifikat pengecekan serta pengujian *container* individual.

Maka dalam melakukan aktivitas penanganan *container* memerlukan peran dari suatu depo *container* atau tempat bongkar. Menurut peraturan menteri perhubungan PM/83/2016 tentang penyelenggaraan dan perusahaan depo peti kemas pasal 1 ayat (2), depo memiliki beberapa fungsi yaitu sebagai tempat perbaikan serta perawatan (*maintenance and repair*), penyimpanan dan penumpukan (*storage*), pembersihan atau pencucian (*washing*), pemuatan (*stuffing*), pembongkaran (*stripping*), dan kegiatan lain yang dapat membantu kelancaran proses penanganan *Container (full Container)*.

Dalam kegiatan pelayaran ASDEKI memiliki beberapa fungsi diantaranya mengatur mengenai tarif yang ditetapkan untuk memberikan pelayanan LOLO (*lift off lift on*). Depo *container* adalah salah satu rantai pasok (*supply chain*) utama yang penting peranannya karena depo dapat menghubungkan rangkaian pasokan dari produsen hingga barang sampai kepada konsumen dengan baik. Aktivitas penanganan repair *container* yang ada di dalam depo memiliki pengaruh terhadap kegiatan ekspor dan impor dikarenakan ketika depo *container* telah memberikan bukti autentik seperti foto dan dokumen secara cepat ketika terjadi kerusakan pada *container* serta kegiatan

survey dilakukan secara detail maka kerusakan yang terjadi dapat ditangani secara cepat dan bahkan dapat memberikan peluang untuk meminimalisir kerusakan yang dapat terjadi sehingga biaya perbaikan yang digunakan juga akan lebih kecil. Dengan adanya percepatan aktivitas tersebut maka akan berdampak pada kelancaran kegiatan *ekspor* yang berlangsung karena barang yang akan dimuat dapat lebih cepat masuk ke dalam *container* serta resiko kerusakan barang kemungkinan sangat kecil terjadi selama dalam proses pengiriman karena telah dapat dipastikan bahwa *container* yang digunakan merupakan *container* dalam kategori layak untuk dipakai serta telah memenuhi standar *container* yang telah ditentukan oleh sistem Pengelolaan *container* serta identifikasi kerusakan dan perbaikan *container* lewat implementasi *CEDEX*. Berdasarkan uraian diatas, penulis ingin mengangkat suatu masalah khususnya tentang “Proses Penanganan *Repair Container* Dalam Meminimalisir Kerusakan Muatan Pada Proses *Export* Oleh PT. Prima Indonesia Logistik”.

1.2 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.2.1 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini yaitu :

1. Untuk mengetahui proses penanganan *repair container* di PT Prima Indonesia Logistik
2. Untuk mengetahui kendala yang terjadi pada proses penanganan *repair container* di PT. Prima Indonesia Logistik.
3. Untuk mengetahui kerusakan atas kualitas barang yang disebabkan *repering container* yang tidak layak PT. Prima Indonesia Logistik

Adapun kegunaan penelitian ini yaitu :

- 1 Sebagai tambahan pengetahuan bagi taruna dan taruni di Politeknik Negeri Bengkalis, Jurusan Kemaritiman mengenai

proses penanganan *repair container* dalam meminimalisir kerusakan muatan pada proses *expor*.

2. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan guna dijadikan bahan acuan untuk referensi dalam penelitian selanjutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian akurat dan efektif.

1.3 Perumusan Masalah

Adapun permasalahan yang akan dibahas didalam melaksanakan penelitian ini adalah :

1. Bagaimana Proses penanganan *repair container* di PT. Prima Indonesia Logistik ?
2. Apa saja kendala yang terjadi dalam proses kegiatan penanganan *repair container* di PT. Prima Indonesia Logistik ?
3. Apa saja kerusakan atas kualitas barang yang disebabkan *repair container* yang tidak layak di PT. Prima Indonesia Logistik?

1.4 Pembatasan Masalah

Untuk mengarahkan pengamatan agar dapat spesifik dan tidak terlalu luas serta untuk mencegah kekaburan masalah yang akan diamati, serta mengingat luasnya pembahasan ini. Penulis menyadari akan keterbatasan ilmu pengetahuan serta pengalaman yang dimiliki dan dikuasai penulis maka penulis membatasi permasalahan tentang “Proses Penanganan *Repair Container* Dalam Meminimalisir Kerusakan Muatan Pada Proses *Expor*”.

1.5 Sistematika Penulisan

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

Halaman Judul

Acceptance

Lembar Pengesahan

Abstrak(Indonesia)

Abstract (English)

Kata Pengantar

Daftar Isi

Daftar Tabel

Daftar Gambar

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.2 Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

1.3 Rumusan Masalah

1.4 Pembatasan Masalah

1.5 Sistematika Penulisan

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teoritis

2.2 Studi Penelitian Terdahulu

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Waktu Dan Tempat Penelitian

3.2 Teknik Pengumpulan Data

3.3 Teknik Analisis Data

3.4 Jadwal Penelitian

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Data

4.2 Analisa 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

Menjelaskan teori – teori yang berkaitan dengan Analisis Operasional *Repair container* Dalam Meminimalisir Kerusakan Muatan Pada Proses *Expor* Dan *Impor*, untuk mempermudah pembacaan dalam memahami isi dari Proposal Tugas Akhir ini.

2.1.1 Pengertian *Repair Container*

Repair container adalah sebuah perbaikan yang di lakukan pada komponen komponen *container* yang tidak memenuhi standar *container* yang telah di tentukan yaitu berupa standard *IICL (International Institute Container Lessors)*, *cargo worthy*, *sea worthy* dan bisa di perbaiki lagi. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, perbaikan berasal dari kata dasar “baik” yang berarti, apik, rapi, teratur, tidak ada celanya. Sedangkan perbaikan berarti suatu tindakan perubahan yang mengakibatkan penggunaan alat dapat lebih lama untuk menekan biaya produksi. *Repair* adalah tindakan perbaikan *container* yang rusak setelah dilakukan proses *survey*, dan *estimasi of repair / EOR* yang diajukan oleh *surveyor/estimator* dan disetujui oleh manajemen atau pemilik *container*. Perbaikan *container* dilakukan apabila pada saat pengecekan/*survey container* oleh *inspecture* saat *container* berada di *gate in* depo ditemukan kerusakan-kerusakan yang termasuk dalam kriteria pada Standar Survei Cargo Meratus Line untuk *repair container*, atau dengan 12 memperhatikan minimal kelayakan *container* kedap udara, kedap air, dan tidak berbau, dengan memperhatikan hal-hal berikut ini :

- a. Komponen pintu (mudah/sulit untuk dibuka, adanya kerusakan, kedap airdan cahaya, pintu dapat tertutup dengan rapat dan dapat dibuka dengan sempurna)
- b. Interior *container* (bersih, tidak terkena tumpahan

oli/minyak/aspal/zatkimia lainnya, dan tidak berbau).

- c. Melakukan *test light leak* dengan cara menutup pintu *container* untuk melihat *container* kedap cahaya atau tidak.
- d. Eksterior *container* (pemeriksaan bagian luar *container* dari sisi pintu, panel kanan & kiri, *front panel*, *roof* dan *under structure* bila memungkinkan).

Tujuan *Repair container* atau perbaikan *container* merupakan suatu bentuk kesatuan tindakan yang bertujuan untuk menjaga kondisi *container* agar tetap memenuhi standar kelayakan untuk digunakan memuat barang-barang sesuai dengan klasifikasinya. Selain itu, tindakan perbaikan dimaksudkan agar *container* tetap memiliki usia pemakaian yang panjang dimana hal tersebut juga dapat menekan biaya pengeluaran baik untuk penyediaan *container* baru maupun untuk biaya perbaikan kerusakan apabila *container* tersebut rusak parah.

2.1.2 Pengertian Pergudangan

Pergudangan adalah bagian dari sistem logistik perusahaan yang menyimpan produk-produk dan titik konsumsi dan menyediakan informasi kepada management mengenai status kondisi dan disposisi dari item-item yang disimpan dengan menggunakan sistem pergudangan tersebut akan memudahkan penyimpanan barang-barang *Impor* menjadi lebih efisien dan efektif. Di dalam gudang CFS (*container freight station*) mode pengiriman dari Gudang LCL (*Less Than container Load*) negara asal sampai ke Gudang LCL negara tujuan. CFS-CFS menandakan bahwa mode pengiriman barang tersebut dengan cara LCL, pelayanan barang yang cepat, aman dan efisien adalah hal yang sangat dibutuhkan dalam menangani pelayanan gudang, dikarenakan dapat mempengaruhi waktu dan mempengaruhi suatu nilai harga barang tersebut, sehingga harus dapat terus menerus dilakukan pemantauan atau penanganan yang profesional. Beberapa hal penting dalam manajemen pergudangan

1. Pemeriksaan keluar masuk barang

Keluar masuknya barang harus diperiksa terlebih dahulu oleh bagian gudang, mengapa harus demikian? Pemeriksaan ini untuk menghindari adanya retur pembelian dan juga retur penjualan. Pemeriksaan juga difungsikan untuk menguji kelayakan barang yang akan masuk digudang.

2. Administrasi barang

Manajemen pergudangan juga meliputi administrasi yang melibatkan keluar masuknya barang dan juga retur barang. Sangat penting jika administrasi ini dilakukan dengan tepat karena jika administrasi tidak teratur maka proses produksi juga akan berpengaruh. Administrasi ini meliputi penerimaan barang, penyimpanan barang dan pengembalian barang.

3. *Inventory* aktia lancar

Barang yang ada digudang merupakan aktiva lancar yang bisa dilakukan untuk menambah modal. *Inventory* ini dilakukan melalui manajemen pergudangan yang bisa dilaporkan setiap bulan dalam neraca perusahaan.

4. *Stock opname*

Stock opname diperlukan setiap akhir bulan sebagai bagian dari kontrol barang digudang dan mengetahui selisih tidaknya barang tersebut.

5. Tindak lanjut sistem pergudangan yang adil

Jika dirasa perlu manajemen pergudangan ini difungsikan untuk menilai baik buruknya pengelolaan gudang yang ada. Jika diasa merugikan perusahaan maka manajemen gudang bisa dirubah menjadi lebih baik lagi dengan metode yang berbeda.

Untuk menjaga mutu, kualitas dan efisiensi waktu rangka memberikan pelayanan kegiatan *stripping* dan *stuffing* di gudang CFS dengan baik dan sangat berpengaruh pada kepuasan pelanggan, maka gudang CFS harus memperhatikan kinerja para petugas / karyawan

memperhatikan alat bongkar muat supaya *performance* bisa maksimal, memperhatikan lama waktu yang dibutuhkan pada *stripping dan stuffing*.

Menurut Amir (2014) *stuffing* adalah penyusunan peti kemas di dalam kapal maupun terminal peti kemas atau pemadatan pemuatan di dalam peti kemas. Dalam proses *stuffing* dibagi menjadi dua bagian yaitu proses *stuffing* luar dan *stuffing* dalam. Proses *stuffing* dalam adalah memasukkan barang ke dalam petikemas yang dilakukan di dalam depo petikemas. Proses *stuffing* luar adalah proses memasukkan barang ke dalam petikemas yang dilakukan di area luar depo petikemas

Stuffing adalah proses barang dimuat ke dalam wadah atau *container* untuk kemudian dikirim ke lokasi tujuan. Muatan tersebut tidak dimasukkan ke dalam *container* secara acak atau yang penting kapasitasnya terpenuhi. Namun, ada banyak perencanaan yang harus dilakukan dengan proses bongkar muat serta lokasi tujuan sebagai bahan pertimbangannya. Ukuran dan berat muatan adalah hal yang perlu untuk dipertimbangkan. Hal ini karena ada banyak negara yang mempunyai batasan berat untuk mendapatkan izin jalan, baik itu melalui jalur udara, darat, maupun laut. (Anjarwati, Julia, 2022).

Kegiatan pergudangan harus memiliki sistem penyimpanan yang baik agar dapat menunjang proses produksi maupun aktivitas-aktivitas pergudangan. Manajemen pergudangan sangat penting untuk kelangsungan usaha, dikarenakan gudang berkaitan langsung dengan penjualan.

2.1.3 Pengertian Depo

Depo *container* adalah tempat penumpukan petikemas baik berupa muatan penuh (FCL), maupun kosong yang akan dikapalkan, maupun yang sudah melakukan bongkar dari kapal. Penumpukan dapat dilakukan dari dua sampai lima tingkat (*Tier*), dalam pengambilan petikemas yang ditempatkan di beberapa tingkat (*Tier*) terbawah, maka

tingkat (*tier*) di atasnya harus dipindah dahulu memiliki gang-gang baik memanjang ataupun melintang sebagai tempat beroperasinya alat berat petikemas untuk memindahkan petikemas selain sebagai penumpukan petikemas.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.PM/83/2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas, tertulis bahwa Depo Peti Kemas atau *container* adalah suatu tempat di dalam atau di luar Daerah Lingkungan Kerja (DLK) pelabuhan yang berfungsi untuk kegiatan penyimpanan, penumpukan, pembersihan, pencucian, perawatan, perbaikan peti kemas, pemuatan (*stuffing*), pembongkaran (*stripping*), serta kegiatan 13 lain yang mendukung kelancaran penanganan peti kemas isi (*full* dan/ atau peti kemas kosong (*empty*). Depo peti kemas atau *container* memiliki operasional kegiatan yang meliputi penyimpanan, penumpukan, pembersihan, dan perbaikan *container*. Dalam depo *container*, terdapat juga kegiatan seperti penerimaan dan pemasukan *container*, pengeluaran *container*, pemasukan barang dari luar ke dalam *container* (*stuffing*), pengeluaran barang dari dalam ke luar *container* (*stripping*, perpindahan *container* menggunakan alat berat (*shifting*), kegiatan penghamparan *Container*, juga kegiatan bongkar muat *container* (*lift off* dan *lift on*). Pelaksanaan operasional depo berada diluar daerah lingkungan kerja pelabuhan dan dioperasikan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), maupun Perseroan Terbatas (PT). Pelaksanaan kegiatan operasional depo harus memiliki izin usaha dari Gubernur Provinsi dimana perusahaan berdomisili setelah memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan. Depo *container* memiliki peran penting dalam mendukung efisiensi dan kelancaran proses logistik terkait pengiriman barang serta pemeliharaan kontainer. Dengan adanya depo *container*, pengiriman barang dapat dilakukan dengan lebih efisien, *container* dapat terjaga kondisinya, dan penggunaan ruang penyimpanan dapat dioptimalkan.

2.1.4 Pengertian *Container Yard*

Container yard adalah lapangan untuk mengumpulkan, menyimpan dan menumpuk petikemas di area pelabuhan. Sebagaimana di ketahui bahwa setelah tiba di pelabuhan, petikemas di letakkan sementara waktu di lapangan penumpukan. Lapangan penumpukan di bagi menjadi beberapa bagian yaitu bagian khusus peti kemas untuk *ekspor/Impor*, bagian untuk petikemas yang di tolak/di kembalikan, bagian untuk peti kemas yang di anggap berbahaya dan (*gerousgood*) dan bagian untuk peti kemas kosong, petikemas yang berisi muatan di serahkan ke penerima barang dan petikemas kosong di ambil oleh pengirim barang.

Perhitungan pemakaian lapangan penumpukan peti kemas merupakan perbandingan antara pemakaian fasilitas lapangan penumpukan peti kemas dengan kapasitas tersedia yang dinyatakan dalam persentase. Indikator ini berkaitan dengan penggunaan lapangan penumpukan peti kemas (*yard occupancyratio*) dengan tujuan untuk menghitung penggunaan tambatan yang tersedia di suatu pelabuhan. Sebagaimana di ketahui bahwa setelah tiba di pelabuhan, petikemas di letakkan sementara waktu di lapangan penumpukan. Lapangan penumpukan di bagi menjadi beberapa bagian yaitu bagian khusus peti kemas untuk *ekspor/Impor*, bagian untuk petikemas yang di tolak/di kembalikan, bagian untuk peti kemas yang di anggap berbahaya (*gerous good*) dan bagian untuk peti kemas kosong.

Di beberapa pelabuhan yang memiliki terminal petikemas, lapangan penumpukan juga terdapat *Container Freight Station (CFS)* yaitu kantor yang khusus melayani “*stripping*” dan “*stuffing*”. *Stripping* adalah proses untuk barang barang yang di *Impor* di dalam satu peti kemas tetapi memiliki daerah tujuan yang berbeda. Sedangkan *stuffing* adalah ketika terdapat berbagai barang dari berbagai daerah yang di angkut di dalam satu peti kemas untuk kemudian di *ekspor*.

2.2 Pengertian *Container*

Peti kemas atau *container* adalah suatu kotak, persegi yang terbuat dari logam yang mempunyai pintu atau lubang untuk memasukan suatu muatan atau barang agar aman dan terhindar dari pengaruh cuaca yang dilengkapi dengan alat- alat untuk membuka dan mengunci. Peti kemas / *container* merupakan peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai international. Sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang yang bisa digunakan berbagai moda, mulai dari moda jalan dengan truk peti kemas, kereta api dan kapal peti kemas. Biasanya ke gudang pemilik barang (*Exportir Dan Importir*). Pergerakan *container* dari suatu tempat ke tempat yang lain. Tanpa adanya pembatasan teritorial / wilayah. Pengangkutan dengan menggunakan peti kemas, membuat muatan (cargo) di dalamnya aman, serta lebih efisien. Selain itu dapat juga berpindah-pindah dari jenis angkutan yang satu ke jenis angkutan lain. Oleh karena itu *container* harus dalam kondisi laik laut mampu menahan getaran pada waktu dalam pengangkutan di jalan raya, *truck trailer*. Pergerakan barang dan Petikemas dimulai saat Kapal sandar di Dermaga, kemudian melalui alat *Gantry crane*, Petikemas tersebut diangkat dari Kapal ke Dermaga (*stevdoring*), dan diletakan diatas *truck trailer* yang sudah dipersiapkan dan selanjutnya dibawa kelapangan penumpukan Petikemas (CY) atau langsung ke pemilik barang. (Akbar E Yunitasari, 2017) .

Berdasarkan ISO (*International Organization for Standardization*) pengertian “Angkutan Peti Kemas” dirumuskan dan harus memenuhi persyaratan internasional sebagai berikut:

1. Mempunyai sifat-sifat yang tetap, dan karena itu harus cukup kuat untuk digunakan berulang kali.
2. Dibangun sedemikian rupa sehingga dapat digunakan untuk menyimpan barang, selanjutnya dengan menggunakan berbagai jenis alat angkut (Intermoda) dimungkinkan tanpa pemindahan isi peti kemas.

3. Dilengkapi dengan suatu peralatan khusus yang memungkinkan untuk siap diangkut terutama pemindahan dari satu jenis alat pengangkutan ke jenis alat pengangkutan lainnya.
4. Dirancang sedemikian rupa sehingga mudah untuk melakukan pengisian atau untuk dikosongkan
5. Mempunyai volume minimum sebesar 1 (satu) meter Kubik.

2.2.1 Jenis-Jenis *Container*

Adapun jenis-jenis *Container* adalah :

1. *Dry Container*

Merupakan peti kemas yang digunakan untuk memuat berbagai muatan kering, seperti muatan yang dibungkus karton dan lain sebagainya.

2. *Open top Container*

Merupakan peti kemas yang dapat dibuka dan ditutup bagian atasnya. Biasa juga disebut *top-loading container* karena melakukan *stuffing/ stripping* melalui bagian atas peti kemas.

3. *Open side Container*

Merupakan peti kemas yang dapat dibuka dan ditutup bagian sampingnya untuk *menstuffing* dan *menstripping*.

4. *Flat rack Container*

Merupakan peti kemas yang terbuka bagian atas dan bagian sampingnya. Biasa digunakan untuk memuat alat-alat berat seperti mesin dan lain-lain.

5. *Bulk Container*

Merupakan peti kemas yang digunakan untuk memuat muatan curah, seperti biji-bijian, tepung dan sebagainya. Selain itu peti kemas jenis ini bisa juga digunakan untuk memuat barang umum (*general cargo*).

6. *Tank Container*

Bentuk *container* ini berdimensi suatu tangki dalam kerangka kontainer yang telah sebanding bersama dimensi yang dicetuskan oleh ISO. Kontainer ini biasanya dipakai mengangkut muatan yang berbentuk cair.

7. *Refrigerated Container*

Peti kemas ini adalah peti kemas yang memiliki pendingin yang suhunya dapat diatur hingga suhu terendah. *container reefer* ini hanya berguna untuk mengangkut muatan yang mudah busuk seperti buah dan sayur. *container* ini perlu digunakan untuk mengirim barang yang peka terhadap suhu. *container* ini bergantung pada *Freezer* yang terletak di bagian *external container*.

8. *Tunnel Container*

Container ini mirip dengan *container dry container*, yang menjadi pembedanya yaitu, *Tunnel container* memiliki dua akses pintu, proses pemuatan cargo bisa lebih cepat dan dapat berjalan seefisien mungkin.

9. *Half Container*

Container ini tidak seperti *container* pada umumnya, *container* ini memiliki tinggi setengah dari *container* pada umumnya. *container* ini dapat digunakan untuk mengangkut cargo yang berat dan padat seperti bahan material konstruksi bangunan pasir semen.

2.2.2 Ukuran *Container*

1. 20' (20 Feet)

Panjang: 6,058 m

Lebar: 2,48 m

Tinggi: 2,391 m

Namun perlu diingat bahwa standar yang diperbolehkan otoritas pelabuhan tidak sama di tiap – tiap negara. Bagi Indonesia, rata – rata

untuk pengiriman internasional hanya di perbolehkan sampai maksimum 20 ton, demikian jugasebagian besar wilayah Asia.

2. 40' (40 Feet)

Panjang: 12,192 m

Lebar: 2,448 m

Tinggi: 2,591 m

Kapasitas muat sampai 60 metrik kubik dan 40 feet *high cube* dengan tinggi 9'6 feet dengan kapasitas muat sampai 70 metrik kubik. batas berat yang diijinkan biasanya sampai 27-28 ton. Jika diwilayah Amerika Serikat hanya 25 ton.

3. 45' (45 Feet)

Panjang: 13,716 m

Lebar: 2,438 m

Tinggi: 2,896 m

Kapasitas muat sampai 86 meter kubik. Batas berat yang diijinkan biasanya sampai 30 ton.

2.2.3 Biaya Perbaikan *Container*

Biaya perbaikan *container* yaitu :

1. Terminal *handling charges*

Terminal *handling charges* (THC) adalah biaya *handling* FCL *container* dipelabuhan atas kegiatan:

- a. peti kemas dari kapal
- b. Menyerahkan kepada *consignee*
- c. Menerima peti kemas dari *shipper*
- d. Menyerahkan peti kemas ke kapal.

2. LCL *service charge*

LCL *service charge* adalah biaya yang harus dibayar oleh pemilik barang untuk *handling* LCL *container* di pelabuhan, seperti *stuffing*, *unstuffing*, *delivery*, *receiving*, dan pemakaian alat mekanik.

3. *Demurrage Container.*

Demurrage container merupakan denda (penalty) yang harus dibayar oleh pemilik barang karena pemakaian peti kemas melebihi masa *free time* yakni waktu yang diberikan oleh perusahaan pelayaran untuk mengosongkan atau mengembalikan peti kemas.

4. *Detention Container*

Detention adalah denda (penalty) yang dibayar oleh pemilik barang apabila pengembalian peti kemas atau peralatan peti kemas melewati waktu yang diizinkan.

5. Deposit

Deposit adalah sejumlah uang yang diserahkan oleh *consignee* kepada agen pelayaran jaminan diperlukan oleh agen pelayaran atas kemungkinan kekurangan pembayaran *demurrage / detention* dan untuk jaminan perbaikan peti kemas apabila ternyata pada waktu peti kemas kosong dikembalikan terdapat kerusakan.

6. *Repair / Cleaning*

Pada waktu *empty container* dikembalikan ke depo, pemilik barang harus membayar biaya cleaning dan repair. *Repair container* adalah proses perbaikan *container* yang rusak setelah dilakukan proses pencucian, *survey estimasi of repair/ EOR* yang diajukan oleh *estimator* disetujui oleh pemilik *container*. *Repair container* dilakukan agar *container* tersebut bisa digunakan untuk muat cargo dan aman waktu pengiriman barang.

2.3 Pengertian Ekspor

Ekspor dapat diartikan sebagai pengiriman dan penjualan barang-barang dari dalam negeri ke luar negeri. Menurut Murni dalam Farina dan Husaini (2017), *ekspor* adalah suatu kegiatan ekonomi menjual produk dalam negeri ke pasar di luar negeri. Keuntungan melakukan *ekspor* menambah devisa negara, memperluas lapangan kerja.

Impor merupakan pembelian dan pemasukan barang dari luar ke

dalam negeri. Murni dalam Farina dan Husaini (2017) menyatakan bahwa *Impor* merupakan kegiatan ekonomi membeli produk luar negeri untuk keperluan atau dipasarkan di dalam negeri. Kecenderungan kegiatan *Impor* yang besar tidak sepenuhnya buruk bagi sebuah negara karena *Impor* juga akan merangsang kegiatan investasi, apabila barang yang di*impor* merupakan barang modal, barang mentah, barang setengah jadi untuk keperluan perindustrian. Pengembangan industri substitusi *Impor* di Analisis Perkembangan *Ekspor Impor* Barang Ekonomi di Provinsi Sumatera Utara | 33 dalam negeri harus sejalan dengan penggalakan *ekspor*". *Ekspor Impor* adalah suatu kegiatan bisnis yang berskala internasional yang sangat berperan penting dalam menyokong pertumbuhan ekonomi suatu negara maupun wilayah. Dalam hal ini kondisi ekonomi suatu negara sangat mempengaruhi aktivitas bisnis internasional atau ekspor *Impor*. Dikatakan demikian karena apabila kondisi ekonomi suatu negara dalam keadaan baik maka akan berdampak positif pada kegiatan bisnis yang berskala internasional termasuk *ekspor* barang ekonomi.

2.4 Studi Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu ini menjadi salah satu acuan penulis dalam melakukan penelitian sehingga penulis dapat memperkaya dan mengetahui teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Dari penelitian terdahulu, penulis tidak menemukan penelitian dengan judul yang sama seperti dengan penelitian Proposal Tugas Akhir yang di buat oleh penulis. Namun penulis mengangkat beberapa penelitian sebagai referensi dalam memperkaya bahan kajian pada penelitian penulis. Berikut merupakan penelitian terdahulu berupa beberapa jurnal terkait dengan penelitian yang dilakukan penulis.

Tabel 2 .1 Studi penelitian terdahulu

Nama penelitian	Judul penelitian	Hasil
Tameko roma Dormawaty Retno Sawitri,2021	Pengaruh Penanganan <i>RepairContainer</i> Guna Memenuhi Kebutuhan <i>Ekspordi</i> PT.Evergreen Shipping Agency Indonesia	Pengaruh proses penanganan <i>container Import</i> terhadap biaya perbaikan kontainer di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia dapat berpengaruh pada proses penanganan <i>container Import</i> , maka dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut:
		<ol style="list-style-type: none"> 1. Biaya perbaikan <i>container Impor</i> di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia tidak sesuai perencanaan. 2. Kurangnya pengetahuan cara penanganan <i>container Impor</i> di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia. 3.Kurangnya informasi petikemas di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia
Nurhidayati 2020	Analisis manajemen operasional repair container di depo PT. Karana panorama logistik	Hasil penelitian manajemen operasional secara umum adalah sebuah usaha pengelolaan secara maksiamal dalam penggunaan berbagai faktor produksi, mulai dari sumber day manusia (SDM), Mesin peralatan (tools), bahan mentah (rawmaterial) dan faktor produksi lainnya dalam proses mengubahnya menjadi beragam produk

		barang atau jasa
Ariesanto Akhamd ,ahn Mas izudin,Ekka Pujo (2021)	Alur Kegiatan Empaty Container Dalm Kelancaran Ekspor Dan Impor Di Depo PT. Citra Prima Container Surabaya.	<p>Hasil penelitian yang telah di teliti mengenai alur kegiatan empaty container dalam kelancaran ekspor dan impor di depo PT. Cintra prima container surabaya dapat di tarik kesimpulan.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Proses pengembalian container yang di kenal dengan lift off yaitu kegiatan container masuk depo setelah melakukan kegiatan <i>Impor</i> maupun <i>reposition in</i> 2. Pihak <i>Shipper</i> melakukan <i>request order</i> ke pihak pelayaran untuk melakukan <i>order container empty</i>. Disini pihak <i>Shipper</i> mencantumkan jenis cago dan rencana tujuan. 3. Untuk mengetahui letak posisi <i>container</i> ada beberapa bagian untuk bisa membedakan letak setiap <i>container TIER</i>, yaitu tanda nomor tegak dimulainya dengan angka, lalu <i>ROW</i>, yaitu tanda nomor melintang dimulai dari tengah dan dilihat dari arah belakang. 4. Mengklasifikasikan Grade <i>container</i> untuk menjaga

		<p>kualitas <i>container</i> dibagi menjadi 4 kategori</p> <p>a. Grade C: kondisi eksterior dan interior kurang lebih 25% untuk karat biasanya bekas muatan pakan ternak, kulit, dll.</p> <p>b. Grade B: kondisi eksterior dan interior cukup bagus kurang lebih 10% untuk karat biasanya bekas muatan kertas.</p> <p>c. Grade A: kondisi eksterior dan interior bagus tidak ada karat dan baru.</p> <p>d. <i>Food Grade</i>: kondisi fisik <i>container</i></p>
--	--	--

Adapun perbandingan penelitian terdahulu yang pertama dengan judul penulis sebelumnya menggunakan metode pengumpulan data dengan metode Penelitian ini adalah penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian ini mendeskripsikan manajemen operasional *repair container* di depo PT. Prima Indonesia Logistik manajemen operasional yang dimaksud yaitu mengetahui fungsi manajemen operasional *repair container* yang diterapkan dalam perusahaan dengan melakukan *survey* secara langsung ke perusahaan PT. Prima Indonesia Logistik. Sedangkan untuk perbandingan penelitian terdahulu yang kedua dengan judul penulis sebelumnya, adapun proses penelitian mencakup beberapa pengambilan data-data peran yang lebih spesifik terutama pada Proses penanganan *Repair container* Dalam Meminimalisir Kerusakan Muatan Ekspor Oleh PT. Prima Indonesia Logistik.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Waktu dan Tempat Penelitian

Waktu yang digunakan peneliti untuk penelitian ini , dimulai dari April 2024 hingga Agustus 2024. Tempat pelaksanaan penelitian ini adalah di Perusahaan Pelayaran PT Prima Indonesia Logistik yang beralamat di jl. Raya Pelabuhan, Pos II Road VI Ujung Baru, Belawan, Belawan I, Medan Kota Belawan, Kota Medan, Sumatera Utara 20411.

3.2 Teknik Analisa Data

Untuk mendapatkan kesimpulan yang akurat dalam penelitian ini, maka peneliti melakukan beberapa metode untuk mengumpulkan data yang diperlukan. Adapun metode metode – metode yang dipakai adalah sebagai berikut:

1. Pengamatan langsung (*observasi*)

Pengumpulan dat dengan melakukan pengamatan secara langsung di tempat penelitian yaitu PT Prima Indonesia Logistik dan dilapangan repair *container* serta mengikut rangkain pengamatan kerusakan komponen *container* dan mencatat secara sistematis terhadap hal terkait penelitian.

2. Wawancara (*interview*)

Proses memperoleh keterangan data dan informasi untuk penelitian dengan cara tanya jawab antar pewawancara dengan narasumber sambil bertatap muka dari petugas karyawan PT Prima Indonesia Logistik dan petugas repair terkait perbaikan kerusakan serta pemeliharaan *container* untuk digunakan dalam proses pengiriman barang logistik kedalam atau keluar negeri.

3. Dokumentasi (*Documentation*)

Salah satu tahapan yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk arsip, dokumen, foto yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian.

3.3 Teknik Analisa Data

Penelitian ini bersifat ini bersifat penjelasan terhadap fenomena yang ada dengan mengembangkan konsep dan menghimpun fakta, tetapi tidak melakukan hipotesa. Jadi disini bermaksud menganalisis data yang ada dan menjelaskan fenomena yang terjadi dilokasi penelitian.

Kemudian data-data tersebut dianalisa secara kualitatif yang selanjutnya dijabarkan secara deskriptif atau dijabarkan sesuai dengan kenyataan di lapangan. Kemudian di bandingkan 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 penulis telah menyiapkan rencana kegiatan. Ini berfungsi agar semua kegiatan penelitian dapat berjalan sesuai denganyang diharapkan dan selesai tepat waktu.

Tabel 3.1 Tabel Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	Tahun 2024				
		April	Mei	Juni	Juli	Agustus
1	Penulisan Proposal TA	✓	✓			
2	Pengumpulan Data			✓	✓	✓

3	Penulisan Tugas Akhir			✓	✓	✓
---	--------------------------	--	--	---	---	---

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Data

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif, data 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 yang di gunakan sebagai metode untuk memperoleh data tentang proses penanganan *repair container* dalam meminimalisir kerusakan muatan apda proses *expor* oleh PT, Prima Indonesia Logistik serta kendala yang terjadi dan mengetahui kerusakan muatan yang di akibatkan *repair container* yang tidak layak. Metode wawancara tersebut digunakan untuk memperkuat data yang di peroleh dari observasi. Selanjutnya metode dokumentasi yang digunakan untuk memperoleh data-data tambahan sebagai pendukung dan pelengkap, yang di peroleh melalui metode observasi dan wawancara. Berdasarkan metode-metode tersebut, penulis memperoleh objek penelitian yaitu proses penanganan *repair container* dalam meminimalisir kerusakan muatan pada proses *expor* oleh PT. Prima Indonesia Logistik.

4.2 Analisis Data

4.2.1 Proses Penanganan *Repair Container* Di PT. Prima Indonesia Logistik.

Repair container adalah suatu proses proses perbaikan *container* yang rusak setelah dilakukan pencucian, survey dan membuat estimasi of repair oleh estimator dan diajukan dan disetujui oleh pemilik *container*. Kerusakan *container* bisa terjadi karena factor usia/kondisi

alam, *cargo*, insiden dan perbaikan dengan tidak standar. *Repair container* dilakukan agar *container* tersebut bisa digunakan untuk pengiriman barang dengan aman sehingga *cargo* tidak rusak.

Adapun hal yang harus diperhatikan dalam melaksanakan perbaikan *container* adalah :

1. Sebelum melakukan perbaikan *container* seorang *repairing* wajib membaca EOR (*Estimate Of Repair*) yang telah disetujui oleh pemilik *container* supaya tidak terjadi kesalahan dalam melakukan perbaikan.
2. Sebelum melakukan perbaikan, pihak *repairing* mempersiapkan alat-alat perbaikan yang layak sesuai dengan perbaikan item kerusakan yang terjadi pada *contaiener*.
3. Melakukan perbaikan sesuai dengan EOR(*Estimate Of Repair*) dengan standar *IICL (International Institute Container Lessors)* /*Cargo warty* atau sesuai dengan kebijakan yang telah di setujui oleh pemilik *container*.
4. Melepaskan komponen yang lain bila berdekatan dengan (item mn), kerusakan sehingga komponen yang lain tidak ikut rusak.
5. Menggunakan material komponen *container* yang baru untuk mengganti komponen yang rusak.

Sistem kinerja perbaikan *container* di PT. Prima Indonesia Logistik mengikuti sistem penentuan alokasi dan simbol kerusakan *container* yang telah di tetapkan oleh *ISO CEDEX 2014*, dimana setelah melakukan survey dan penetapan lokasi kerusakan *container*, data tersebut akan di masukkan ke satu file dokumen *EOR (Estimate Of Repair)* sebagai tarif tagihan perbaikan kerusakan *container* yang akan di bayar oleh pemilik *container* ke kantor PT. Prima Indonesia Logistik dan dikirim kepada pemilik *container*. Secara keseluruhan alur pengerjaan perbaikan *container* di PT. Prima Indoensia Logistik berlaku sperti.

1. *Gate In*

Merupakan proses masuknya petikemas ke dalam depo PT. Prima Indonesia Logistik di lengkapi dengan dokumen lengkap container dan moda trucking yang bertanggung jawab pad container selama perjalanan menuju depo, Kemudian dilakukan penurunan petikemas dari atas truckking ke lapangan penumpukan yang disebut *liff off*. Adapun Dokumen Yang di perlukan yaitu :

- 1 *Otobon*
- 2 *Job Order (Reciving)*
- 3 D/O Bongkar container



Gambar. 4.1 *Container* Masuk Dari *Get IN* Depo

Sumber : Dokumen Pribadi

2. *Survei Container*

Surveyor harus teliti dan kredibel serta dibuktikan dengan sertifikat, sehingga mempunyai keahlian dalam memahami berbagai kerusakan dan kode lokasi pada *container*, serta kode cara memperbaikinya. Dalam melakukan pengecekan *container* yang masuk kedepo di butuhkan keterampilan dan pengetahuan (*skill*) yang kuat mengenai *container* dan bentuk fisik *container*. Setelah *container* masuk ke depo PT. Prima Indonesia Logistik *container* akan di bawa

ke lapangan perbaikan dan di lakukan pengecekan *container* atau survei untuk menentukan kerusakan yang terjadi *container*. Hala yang harus di perhatikan pada saat survei container yaitu :

1. Komponen yang rusak.
2. Ukuran lebar dan panjang kerusakan komponnya.
3. Melakukan dokumentasi terhadap kerusakan komponen container.
4. Mencatat komponen yang rusak dan jenis kerusakan yang dialami container

Kerusakan yang terjadi pada *container* disebabkan oleh proses pemakaian dan faktor usia container,yang mana biaya perbaikan dalam kerusakan di tanggung oleh pihak penyewa petikemas dan berkolsultasi kepada pihak pelayaran atau pemilik container.



Gambar 4.2 Survei *Container*

Sumber : Dokumen Pribadi

3. Estimate Of Repair (EOR).

Team estimator *container* mendapatkan data keseluruhan *container* dari seorang surveyor yang sebelumnya telah melakukan *survey* atau melakukan pengecekan terhadap kerusakan petikemas. Data tersebut di masukkan ke dokumen *EOR (Estimate Of Repair)* yang berisi item kerusakan komponen *container* yang dituangkan dalam form survei, gambar – gambar kerusakan yang diambil dengan kamera digital dan dilakukan penamaan terhadap gambar – gambar tersebut sesuai dengan *frefik container*. setelah data terkumpul maka dilakukan analisa ulang terhadap hasil survei dan gambar yang telah

ESTIMATE OF REPAIR											
PRINCIPAL : ANCHORAGE											
NO.	Equipment No	SIZE	G/I Depe	Item	Component Descriptions	Damaged Loc	Repair Method	Hours	Lab	Materials	Sub Total
1	WEDU3521983	20'	20-Mar-24	1	Plywood broken	BR23	Section 60x120cm	1,50	3,75	44,25	\$ 48,00
				2	Plywood crack	BL23	Section 120x120cm				\$ -
B/L : ASLJEABLW20024											Discharged
											DAYA MAJU/DM1173N
											Consignee
Total :								2	3,75	44,25	\$ 48,00
Grand Total :											\$ 48,00
D/M :		Ventilation : 2									
Approve Date : 25/03/2024 Kurs USD : Rp.15.851,86 Total Amount : Rp.760.889,28 Approve By : Email Repair Date :											
PT. Samudera Lautan Luas						Belawan, Maret 2024 Estimator					
Customer Signature						Supteno Harefa					

diambil oleh *surveyor*.

Gambar 4.3 Dokumen EOR

Sumber. PT. Prima Indonesia Logistik

4. Pengajuan *Repairing Container*

Dokumen *EOR* adalah *Estimate Of Repair* yang berisikan detail komponen *container* yang akan di perbaiki yakni :

1. Komponen *container* yang rusak
2. Metode perbaikan yang akan di laksanakan
3. Jenis bahan pengganti komponen yang rusak
4. Ukuran perbaikan yang akan di kerjakan

5. Biaya perbaikan yang akan dikenakan kepada pemilik container

6. Foto / dokumentasi komponen yang rusak

Setelah penerbitan dokumen *EOR* (*Estimate Of Repair*) selesai pihak PT. Prima Indonesia Logistik mengajukan langsung kepada pemilik container untuk mendapat persetujuan perbaikan *container* serta evaluasi perbaikan yang akan dikerjakan oleh estimator PT. Prima Indonesia Logistik.

4. Join Survei

Join survei adalah suatu kegiatan survey bersama antara surveyor dari pemilik container atau disebut dengan surveyor *independent* dengan surveyor PT. Prima Indonesia Logistik.. Estimator akan menyiapkan *EOR* (*Estimate Of Repair*) beserta foto-foto *damage* peti kemas, yang di hasilkan pada saat *container* masuk dan disurvei oleh *surveyor* depo PIL, lalu menghubungi pihak *Survey Independent* untuk melakukan pengamatan dan pengecekan secara bersama sesuai data *container* yang tercantum di dokumen *EOR* (*Estimate Of Repair*). Adapun langkah dan tahapan dalam melakukan *joint survey container* yaitu :

1. Memastikan prefik atau nomor peti kemas di dokumen sama dengan di fisik di lapangan, dan pastikan peti kemas tersebut di tujukan untuk dibongkar di depo sesuai kontrak yaitu depo PT Prima Indonesia Logistik.
2. Mengetahui standar kriteria *container* yang akan di gunakan dalam proses perbaikan, yaitu standar perbaikan *IIC*.(*International Institute Container Lessors*)
3. *Surveyor independent* mencocokkan data survey yang ada di dalam dokumen *EOR* (*Estimate Of Repair*) dengan eskisting yang ada di lapangan bersama *surveyor* depo.



Gambar 4.4. *Joint Survey*

Sumber : Dokumen Pribadi

5. *Approval*

Setelah proses survey selesai dan pembuatan *EOR* telah dilaksanakan maka akan di setujui oleh pihak penanggung jawab baik dari pihak penyewa atau pemilik *container* untuk segera di lakukan perbaikan pada kerusakan yang dialami oleh *container* dilapangan perbaikan. Jika proses *repair* telah selesai maka surveyor PT. PIL mengubah status *container* yang awalnya *container* berstatus *Damage* (rusak) di ubah ke status AV (*Available*) dan di beritahukan kepada pihak penyewa atau pemilik peti kemas bahwasanya *container* telah selesai di perbaiki dan dapat di gunakan kembali dalam proses *expor* barang logistik.

6. *Quality Control (QC)*

Proses persetujuan telah selesai disepakati dan *container* telah selesai di perbaiki sesuai dengan dokumen *EOR* dan di perbaiki sesuai dengan standar yang diminta oleh pemilik *container* di sepakati kepada estimator PT. Prima Indonesia Logistik.

4.2.1.1 Tahapan Perbaikan Container

Dalam kegiatan repair *container* di PT. Prima Indonesia Logistik, terdapat tahapan dalam proses melaksanakan perbaikan di lapangan perbaikan. Adapun tahapan perbaikan container di PT. Prima Indonesia Logistik yaitu :

1. Menentukan kerusakan yang dialami oleh *container*.

Dalam menentukan kerusakan yang terjadi pada *container* estimator PT. Prima Indonesia Logistik menentukan kode kerusakan berdasarkan *ISO CEDEX container* yaitu :

Tabel 4.1 kode kerusakan pada *container*

Kode	Deskripsi
BT	<i>Bent</i> = Bengkok
BN	<i>Burn</i> = Terbakar
BR	<i>Broken</i> = Pecah
CH	<i>Corroded Hole</i> = Berkarat &Berlubang
CO	<i>Corroded</i> = Berkarat
CT	<i>Contamination</i> = Terkontaminasi
CK	<i>Craked</i> = Retak
CU	<i>Cut</i> = Sobek
DL	<i>Delemination</i> = Terkelupas
DT	<i>Dent</i> = Penyok
DY	<i>Dirty</i> = Kotor
FZ	<i>Frozen</i> = Beku/Seret

GD	<i>Gouged</i> = Terkoak
HO	<i>Hole</i> = Lubang
IR	<i>Improper Repair</i> = Kesalahan Perbaikan
LO	<i>Loose</i> = Lepas
MS	<i>Oil Stain</i> = Noda Minyak
PI	<i>Push In</i> = Pesok Ke Dalam

2. Menentukan Perbaikan yang akan dikerjakan Pada container.

Setelah estimator menentukan kerusakan yang terjadi pada *container*, kemudian estimator PT. Prima Indonesia logistik, menentukan bagaimana proses perbaikan yang akan di laksanakan pada *container* yang rusak. Dalam menentukan perbaikan yang akan dilaksanakan pada *container* estimator PT. Prima Indonesia Logistik mengikuti standar perbaikan *ISO CEDEX container* yaitu;

Tabel 4.2 Kode Perbaikan *Container*

Kode	Keterangan
AB	<i>Abrasive Clean And Paint</i>
BU	<i>Blank Out Vent</i>
CC	<i>Chemical Clean</i>
FR	<i>Free Seized Comp</i>
GS	<i>Straighten</i>
GW	<i>Straighten And Weld</i>
IT	<i>Insert</i>
MK	<i>Remark</i>
MV	<i>Remove Mark/Nails</i>

OP	<i>Overlap Part Sec</i>
PR	<i>Partial Refurbishment</i>
PS	<i>Surface Prep & Paint</i>
PT	<i>Patch</i>

Setelah penentuan kerusakan dan metode perbaikan yang akan dilaksanakan pada *container*, maka akan dilanjutkan dengan pengerjaan perbaikan, dimana pada saat pengerjaan, estimator PT. Prima Indonesia Logistik melaksanakan *repairing container* secara detail dan intensif, dimana jika *container* yang rusak menggunakan material *corten steel* maka estimator PT. Prima Indonesia Logistik harus menggunakan bahan pengganti bermerek *corten steel* atau material lain yang ketahanan dan kualitasnya sama dengan material aslinya baik dari segi ketahanan material dan ketebalannya. Dalam proses perbaikan, estimator melaksanakan perbaikan setelah keluarnya surat SPK (surat perintah kerja) yang di keluarkan oleh PT. Prima Indonesia Logistik kepada estimator. Dalam melaksanakan kegiatan perbaikan *container* di PT. Prima Indonesia Logistik, Estimator beserta *crew* memakai peralatan perbaikan seperti. Genset, Mesin bor, Mesin gergaji, Meter, kuas, ciping, martil, godam, dongkrak, skor besi, pisau, kotrek, travo, blender potong, refit, besi congkel, brus kawat, gerenda, skrap, pahat, kunci angrgis, gun silicon .Proses perbaikan *container* oleh estimator di PT. Prima Indonesia Logistik yaitu:

1. *Straightening/ Pelurusan*

Straightening adalah proses perbaikan dengan cara meluruskan kembali komponen *container* yang bengkok sehingga kembali ke bentuk aslinya dengan menggunakan jack hidrolik atau palu dan *backing plate*

2. *Welding or Straightening and welding.*

Proses perbaikan ini adalah pekerjaan perbaikan dengan menggunakan metode mngelas komponen *container* dan

memastikan ketahanan pengelasannya sama seperti komponen aslinya. Adapun jenis kerusakan dengan menggunakan metode pekerjaan seperti ini adalah *crack* atau *cut*.

3. *Inserting and Patching*.

Insertung and patching adalah memperbaiki kerusakan komponen *stell* dengan cara membuang sebagian material yang rusak dan diganti dengan material *stell* yang baru dan menyambungannya. Tipe perbaikan ini dilakukan apabila kerusakan yang diperbaiki tidak bisa dengan pelurusan, maka diperbaiki dengan mengganti komponen kemudian dilas.

4. *Sectioning*.

Sectioning adalah proses perbaikan yang dilakukan dengan cara memotong sebagian dari penampang komponen *container* secara penuh/ *full profile*.

5. *Replacement/ Menganti Baru*.

Adalah cara perbaikan dengan mengganti semua bagian komponen *container* tersebut. Perbaikan ini dilakukan apabila komponen *container* tidak bisa diperbaiki dengan cara pelurusan, pengelasan, *insert* atau *patching*

Dalam proses perbaikan yang dilakukan di lapangan perbaikan setiap komponen yang dikerjakan atau diperbaiki memiliki ukuran tertentu yang masuk kategori bisa diperbaiki. Apabila komponen *container* yang rusak melebihi standar ukuran yang akan diperbaiki, maka komponen tersebut akan diganti langsung. Adapun standar perbaikan untuk tahap *repair* komponen *corner post* yang dapat diperbaiki minimal 30 cm dan maksimal 120 cm. Untuk standar pengerjaan side panel minimal ukuran 15cm maksimal *replace* 1pc. Dalam proses pengerjaan side panel, tidak boleh sembarangan dalam mengganti ukuran komponen yang akan diperbaiki, karena sudah memiliki ketentuan yang pasti dan ditetapkan didalam peraturan ISO

CEDEX ukuran yang dapat di perbaiki sesuai dengan standar yang telah di tentukan dalam ISO CEDEX container yaitu:

1. Ukuran kerusakan 15 cm maka perbaikan akan yang di lakukan yaitu:

- 1 15 x 30 cm
- 2 15 x 45 cm
- 3 15 x 60 cm
- 4 15 x 75 cm
- 5 15 x 90 cm
- 6 15 x 120 cm

2. Ukuran kerusakan 30 cm, maka perbaikan yang akan di lakukan yaitu;

- 1 30 x 30 cm
- 2 30 x 45 cm
- 3 30 x 60 cm
- 4 30 x 75 cm
- 5 30 x 90 cm
- 6 30 x 120 cm

3. Ukuran kerusakan yang terjadi 45 cm maka perbaikan yang akan dilakukan yaitu:

- 1 45 x 45 cm
- 2 45 x 60 cm
- 3 45 x 75 cm
- 4 45 x 90 cm
- 5 45 x 120 cm

4. Ukuran kerusakan yang terjadi 60 cm maka perbaikan yang akan dilakukan yaitu;

- 1 60 x 60 cm

- 2 60 x 75 cm
- 3 60 x 90 cm
- 4 60 x 120 cm

5. Ukuran kerusakan yang terjadi 75cm maka perbaikan yang dilakukan yaitu :

- 1 75 x 75 cm
- 2 75 x 90 cm
- 3 75 x 120 cm

6. Ukuran kerusakan yang terjadi 90 cm maka perbaikan yang akan dilakukan yaitu:

- 1 90 x 90 cm
- 2 90 x 120 cm

7. Ukuran kerusakan yang terjadi 120 cm ,maka perbaikan yang akan dilakukan yaitu:

- 1 120 x 120cm

Jika ukuran kerusakan yang dialami container melebihi ukuran standar yang sudah di tetapkan sesuai dengan *ISO CEDEX* maka, komponen tersebut akan di ganti 1 pc.

4.2.3 Kerja Sama *Repairing Container* PT. Prima Indonesia Logistik

PT. Prima Indonesia Logistik adalah salah satu perusahaan yang bergerak di bidang jasa logistik, khusus nya menyediakan jasa layanan kegiatan penanganan perbaikan container. Dalam kegiatan *repairing container*, PT. Prima Indonesia Logistik menjalin kerja sama dengan perusahaan- perusahaan penyedia *container* dimana setiap *container* dari perusahaan tersebut yang mengalami kerusakan akan di perbaiki di PT. Prima Indonesia Logistik. Adapun perusahaan yang bekerja sma dengan PT. Prima Indonesia Logistik tersebut yaitu;

1. SLL (Samudera Lautan Luas)
2. Kanszabar

3. Infinity

4. Global Network Lines

Dalam setiap upaya perbaikan *container* milik perusahaan tersebut di perbaiki di PT. Prima Indonesia logistik, baik kerusakan yang terjadi akibat faktor usia atau kerusakan yang terjadi akibat proses pemakaian dalam *expor*. Jumlah pemasukan dan pengeluaran *container* dari PT. Prima Indonesia Logistik yakni dengan jumlah per *container* dalam kurung satu bulan yang akan di perbaiki dan sudah selesai di perbaiki / di *repairing* doleh pihak perbaikan PT. Prima Indonesia Logistik. Dalam penagihan tarif perbaikan yang di kenakan ke pada custamer di masukkan dalam dokumen *OER* dikirim melalui e-mail kepada custamer. Adapun jumlah pemasukan dan pengeluaran *container* setiap bulannya yaitu :

1. *Container* 40 feet

NO	<i>Container</i> 40 feet	Agst	Sept	Okt	Nov	Des
1	Masuk	11	15	17	16	23
2	Keluar	19	26	31	29	13

Adapun *container* yang telah selesai di *repairing* dalam kurung waktu setiap bulan yaitu:

Tabel 4.3 Data masuk dan keluar *container* 40 feet

2. *Container* 20 feet.

A
d
a
p
un *container* yang telah selesai di perbaiki dalam kurung waktu sertiap bulan yaitu :

NO	Container 20 feet	agustus	Septem ber	Okto ber	Novem ber	Desem ber
----	----------------------	---------	---------------	-------------	--------------	--------------

1	Masuk	34	17	19	25	18
2	Keluar	49	22	26	24	35

b

el 4.4 Data masuk dan keluar container 20 feet

Dari data diatas, dapat kita simpulkan bahwa *container* yang masuk dan keluar setiap bulan yang akan di *repairing* dan sudah selesai di *repairing* di PT. Prima Indonesia Logistik yaitu :

Tabel 4.5 Data masuk dan keluar container 20 feet dan 40 feet

No.	Ukuran <i>container</i> 20 & 40 feet	Agus Tus	Septem ber	Okto ber	Novem Ber	Desem ber
1	Masuk	45	32	36	41	41
2	Keluar	68	48	57	53	48

Dalam proses pemasukan dan pengeluaran *container* tersebut sangat membutuhkan tenaga kerja / Sumber daya manusia yang cukup untuk mengerjakan perbaikan di lapangan *rapairing*, untuk melaksanakan perbaikan sesuai dengan kesepakatan waktu *container* selesai di perbaiki kepada pemilik *container*. Adapun jumlah sumber daya manusia dalam ruang lingkup *rapairing container* di PT. Prima Indonesia Logistik yaitu :

Tabel 4.6 Jumlah SDM perbaikan di PT. Prima Indonesia Logistik

No.	Posisi	Jumlah
1.	Estimator	1 Orang
2.	Surveyor	1 Orang
3.	<i>Crew</i> Perbaikan	12 Orang

Setiap personil memiliki porsi masing dalam proses pengerjaan perbaikan *container*. Dalam setiap satu Perbaikan *container* di area perbaikan dikerjakan oleh 4 *crew* pekerja perbaikan yang di awasi oleh surveyor dilapangan perbaikan PT. Prima Indonesia Logistik. Dalam kegiatan *repairing container* tentunya

tidak bisa berjalan dengan sempurna jika tidak ada fasilitas alat yang mendukung proses keberlangsungan *repairing container* untuk melakukan *shifthing container* di lapangan perbaikan PT Prima Indonesia Logistik, yakni :

Tabel 4.7 Jenis dan jumlah alat *shifthing*

No.	Nama Alat	Jumlah
1.	<i>Fork lift</i>	3
2.	<i>Side Loader</i>	2
3.	<i>Reach Stacker</i>	2

4.2.2 Kendala Yang Terjadi Pada Proses Kegiatan Penanganan *Repairing Container* Di PT. Prima Indonesia Logistik.

Dalam pelaksanaan kegiatan *repairing container* membutuhkan waktu yang panjang dan pengerjaan yang beresiko pada diri sendiri maupun lingkungan depo, baik dari faktor *container* atau faktor lingkungan lapangan perbaikan. Namun, kendala tersebut kami jadikan sebuah patokan untuk terus memperbaiki diri dan semakin maju serta mampu bersaing dalam bidang *repair container*. Berdasarkan observasi peneliti menemukan kendala manajemen operasional *repair container* di depo PT. Prima Indonesia Logistik yakni :

1. Proses Pembuatan Dokumen *EOR (Estimate Of Repair)*

Dalam penanganan perbaikan *container* dokumen *EOR (Estimate Of Repair)* adalah sebagai acuan yang di lihat oleh estimate dan surveyor dalam memperbaiki kerusakan yang terjadi pada *container*. Setiap komponen *container* yang rusak dimasukkan kedalam dokumen tersebut serta dengan code perbaikan apa yang akan di lakukan pada *container* berapa panjang dan lebar kerusakan yang terajdi pada *container*. Seluruh data kerusakan *container* di tulis tangan oleh surveyor yang akan di berikan kepada estimator, di tambah dengan foto dokumentasi yang dikirim oleh surveyor kepada estimator. Dalam

pembuatan dokumen estimate memakan waktu berkisar 30- 35 menit dalam satu *estimate*, sedangkan dalam kurung satu hari harus menyelesaikan 30 *estimate*. Pada saat pembuatan *estimate*, yang memakan banyak waktu yaitu saat penginputan data yang di tulis tangan oleh surveyor dilapangan perbaiki jadi seorang estimator jika tidak jelas dalam membaca data yang ditulis tangan oleh estimator lebih baik di tanyakan langsung dan proses penginputan jumlah tarif perbaikan yang di kenakan kepada pemilik *container*, karena jika ada kesalahan penginputan data sangat berakibat fatal kepada perusahaan.

2. Standar perbaikan diminta pemilik *container* tidak sesuai dengan *IICL (International Institute Container Lessors)*

Dalam memperbaiki *container*, standar perbaikan PT. PIL mengikuti standar perbaikan yang di tetapkan di dalam *IICL, (International Institute Container Lessors)* menganjurkan penggantian komponen yang rusak dengan komponen yang baru dengan sama merek dan kualitas ketahanan dan ketebalan. Namun terkadang pada saat penentuan perbaikan *container*, namun banyak pemilik *container* meminta untuk perbaikan biasa saja, ini yang menjadi faktor penyebab *container* yang sudah di perbaiki tidak bertahan lama dan ketahanan *container* yang tidak terjamin kualitasnya. Jika kerusakan yang terjadi akibat lobang pada bagaian *container* yang besar, pihak perbaikan PT. PIL menganjurkan untuk di *paching* namun pemilik *bncontainer* merevisi untuk di *weld* saja.



Gambar 4.5 Penggantian komponen *container*

Sumber : Dokumen Pribadi

3. Keterlambatan Dokumen *Container*

Sebelum *Container* masuk ke dalam depo, di perlukan dokumen *container* yang lengkap. Namun sering terjadi ketidak lengkapan dokumen yang di bawa oleh moda trucking sehingga *container* belum bisa di turunkan dari atas trucking sehingga memperlama proses survei dan perbaikan *container*, karena jika *container* masuk ke dalam depo namun dokumen *container* tidak lengkap maka pihak *repairing* dan survei PT. Prima Indonesia Logistik tidak bisa melakukan kegiatan pada *container*. Adapun dokumen yang di maksud yaitu :

1. Job order.

Adalah sebagai dokumen penunjuk kepada pihak multi moda *container* yang di bawa akan di bongkar di depo Dan di cek oleh pihak depo PT. Prima Indonesia Logistik.

2. D/O Bongkar

D/O bongkar adalah dokumen yang yang berisikan secara detail *container* yang akan di bongkar di PT. Prima Indonesia Logistik, yakni mulai dari .

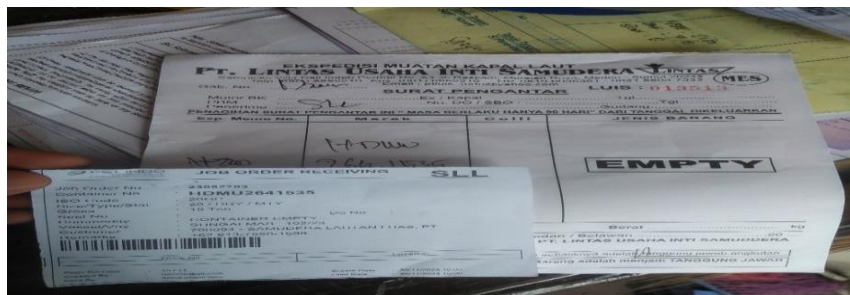
1. *Frefik* atau nomor *container*

2. Nama kapal yang membawa *container*

3. Jenis *Container*.

3. Otobon

Otobon adalah dokumen yang menunjukkan EMKL (ekspedisi muatan kapal laut) yang menangani *container* untuk di bongkar ke PT. Prima Indonesia Logistik.



Gambar 4.6 Dokumen *Container*

Sumber : Dokumen Pribadi

4. Lapangan perbaikan banjir

PT. Prima Indonesia Logistik sangat dekat dengan laut. Sehingga lapangan perbaikan *container* di saat cuaca hujan terkena banjir yang berdampak buruk pada kegiatan perbaikan *container* dan sangat beresiko disaat pengerjaan *container*, karena sangat banyak menggunakan kabel listrik untuk pengerjaan perbaikan, dan proses pengerjaan perbaikan *container* sangat memakan waktu yang lama hingga aktifitas tidak bisa efektif saat cuaca hujan.

4.2.3 Kerusakan Atas Kualitas Barang Yang Di Sebabkan *Repairing Container* Yang Tidak Layak Di PT. Prima Indonesia Logistik.

Dalam aktivitas logistik barang *expor*, sangat membutuhkan pengiriman yang aman dan terjamin kualitas barang yang ada di dalam *container*, namun sangat sering terjadi *customer* komplain akibat barang yang di *expor* mengalami kerusakan atau pun terkontaminasi uap yang membuat kualitas harga yang juga ikut terpengaruh yang di akibatkan *repairing container* yang tidak layak. Adapun jenis kerusakan barang yang terjadi sesuai dengan barang logistik yang di *expor* yaitu :

1. Muatan tisu mengalami basah hingga sobek..

Tisu adalah barang *expor* yang sangat sensitif dengan gangguan, baik dari gangguan cuaca atau selama *container* dari lapangan penumpakan hingga di muat ke atas kapal. Kerusakan yang dialami barang jenis tisu seperti, tisu basah dan rusak koyak terkena air akibat *Container* bocor, air mengalir dari celah kebocoran *container* saat perjalan *expor* ke negara yang di tuju.

2. Barang fumigasi beras berganti uap dari uap aslinya.

Beras adalah barang *expor* yang sangat sering di jalankan dalam bisnis logistik. Beras memiliki sifat yang mudah terkontaminasi

dengan uap udara atau bahkan hujan. Barang jenis beras mengalami kerusakan pertukaran bau beras akibat uap beras terkontaminasi pada barang *expor* lainnya seperti uap bau muatan pupuk atau bahan organik lainnya yang diangkut dalam satu kapal, yang di akibatkan *container* bocor atau koyak pada saat pemuatan barang kedalam *container*.

3. Muatan *expor* jenis sayuran dan buah buahan membusuk.

Sayuran dan buah buahan adalah bahan *expor* segar yang di muat dalam *container* khusus yaitu *container reefer*. Sayuran dan buah yang *expor* mengalami kerusakan busuk akibat perbaikan pendingin *container reefer* tidak bagus atau tidak sesuai standar IICL (*International Institute Container Lessors*), dipacu oleh cuaca yang berganti sehingga barang *expor* sayur dan buah busuk selama perjalanan *expor* ke negara tujuan

4. Barang *expor* mesin pabrik mengalami kerusakan akibat lantai lapuk dan penahan yang keropos.

Alat produksi pabrik sangat banyak di kirim menggunakan *container* karena barang atau keperluan pabrik yang di beli oleh customer sangat banyak dari luar negeri, dan di tuju ke pabrik penerima *importir*. Mesin pabrik mengalami kerusakan pecah, berkarat dan tidak berfungsi lagi karena mesin pabrik terjatuh dari dalam *container* akibat perbaikan lantai dan komponen penahan bagian bawah *container* tidak sesuai dengan standar bahan dan ukuran IICL (*International Institute Container Lessors*) *container* yang di pasang, sehingga lantai *container* bolong dan muatan terjatuh pada saat proses bongkar muat *container* dari atas kapal ke lapangan penumpukan atau sebaliknya. dan ada kebocoran *container* yang mengakibatkan air masuk yang mengakibatkan barang jenis besi jadi berkarat.

5. Barang *expor* garam mencair akibat cuaca dan suhu udara yang telalu panas di dalam *container*

Garam adalah salah satu barang *expor* yang di bisniskan dalam pengiriman logistik. Barang *expor* jenis garam adalah muatan yang

sangat sensitif pada cuaca panas dan udara di dalam container sangat panas yang mengakibatkan garam bisa mencair selama perjalanan pengiriman barang karena cuaca panas yang masuk dari celah kebocoran *container* yang tidak bagus di perbaiki atau tidak memenuhi standar *IICL (International Institute Container Lessors)*.

4.5 Alternatif Pemecahan Masalah

Pemecahan masalah atau 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 4.8 Alternatif Pemecahan Masalah

No.	Permasalahan	Deskripsi	Alternatif pemecahan masalah
1	Proses pemasukan data yang memakan bnyak waktu.	Pada saat pembuatan estimate, yang memakan banyak waktu yaitu saat penginputan data yang di tulis tangan oleh surveyor dilapangan perbaikan, yang berakibat fatal kepada perusahaan jika terjadi kesalahan saat pemasukan data ke komputer.	Membuat suatu sistem aplikasi atau website penghung komunikasi antara surveyor dengan estimator. Guna memperlancar dan mempercepat proses penginputan data dari surveyor kepada estimator guna menghindari kesalahan saat penginputan data container yang akan di perbaiki.
2	Kualitas perbaikan <i>container</i> yang	Perbaikan <i>container</i> yang tidak sesuai	1.Melakukan perbaikan sesuai dengan standar <i>iso</i>

	tidak layak.	dengan standar perbaikan, yang diinginkan oleh pihak pemilik container, sehingga banyak barang logistik yang rusak akibat faktor dari <i>container</i> yang di sewa.	<i>cedex container, IICL (International Institute Container Lessors)</i> baik pada kerusakan <i>container</i> yang ringan mau pun berat demi menjaga keselamatan barang yang akan di <i>expor.</i> Serta memberikan pemahaman terhadap customer yang merisivi pengerjaan perbaikan yang tidak sesuai dengan standar perbaikan guna menjaga ketahanan <i>container</i> dalam jangka waktu yang panjang. 2.Mengganti bahan komponen <i>container</i> yang rusak sesuai dengan standar internasional <i>container.</i>
3	Keterlambatan dokumen dan tidak lengkapnya dokumen <i>container.</i>	Proses pengantaran <i>container</i> ke depo pihak moda <i>trucking</i> tidak membawa kelengkapan dokumen <i>container</i> yang mengakibatkan <i>container</i> tidak bisa di survey langsung.	Menghubungi pihak pemilik <i>container</i> untuk mengirimkan dokumen <i>container</i> secara file dan di cetak di kantor <i>office</i> PT. Prima Indonesia Logistik. Supaya <i>container</i> dapat disurvey dan di tumpuk di lapangan penumpukan <i>container (DM) /rusak.</i>

4	Area Perbaikan mengalami banjir saat cuaca hujan	Kegiatan repairing container terhambat akibat cuaca hujan sehingga lapangan perbaikan mengalami banjir yang diakibatkan area tanah yang rendah sehingga kegiatan repiar sangat beresiko dan tidak berjalan efektif.	Melakukan perbaikan pada lapangan repairing dengan cara menimbun speace area dengan tanah supaya lapangan lebih tinggi.
---	--	---	---

4.6 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. Berikut akan dirangkum dan disajikan dalam bentuk tabel mengenai hasil evaluasi pemecahan masalah :

Tabel 4.9 Evaluasi Pemecahan Masalah

No.	Permasalahan	Solusi	Evaluasi
1	Proses pemasukan data yang memakan banyak waktu.	Membuat suatu sistem aplikasi atau website penghung komunikasi antara surveyor dengan estimator. Guna memperlancar dan mempercepat proses	Dalam melaksanakan kegiatan penginputan data <i>repairing container</i> bisa menjadi lebih maksimal, juga dapat mengerjakan dokumen estimate sesuai dengan target yang ingin

		<p>penginputan data dari surveyor kepada estimator guna menghindari kesalahan saat penginputan data <i>container</i> yang akan di perbaiki.</p>	<p>di capai dan tidak perlu memakan waktu yang lama satu persatu dokumen estimate <i>container</i> selesai dikerjakan.</p>
2	<p>Kualitas perbaikan <i>container</i> yang tidak layak.</p>	<p>1.Melakukan perbaikan sesuai dengan standar <i>iso cedex container, IICL</i> baik pada kerusakan <i>container</i> yang ringan mau pun berat demi menjaga keselamatan barang yang akan di <i>expor</i>. Serta memberikan pemahaman terhadap customer yang merisivi pengerjaan perbaikan yang tidak sesuai dengan standar perbaikan guna menjaga ketahanan <i>container</i> dalam jangka waktu yang panjang.</p> <p>2.Mengganti bahan komponen <i>container</i> yang rusak sesuai dengan standar internasional <i>container</i>.</p>	<p>1.Kualitas perbaikan <i>container</i> yang di hasilkan di PT. Prima Indonesia Logistik akan sangat labih bagus dan baik, serta memuaskan <i>exportir</i> dalam menjaga keselamatan barang <i>expor</i>.</p> <p>2. Hasil penggantian komponen <i>container</i> yang rusak akan jauh lebih tahan lama dari hasil sebelumnya, atau hasil <i>container repairing</i> dari perusahaan lain.</p>

3	Keterlambatan dokumen dan tidak lengkapnya dokumen <i>container</i> .	Menghubungi pihak pemilik <i>container</i> untuk mengirimkan dokumen <i>container</i> secara file dan di cetak di kantor <i>office</i> PT. Prima Indonesia Logistik. Supaya <i>container</i> dapat disurvei dan di tumpuk dilapangan penumpukan <i>container</i> (DM) /rusak.	Dalam pengantaran peti kemas kedalam depo, bisa berjalan dengan baik . Tanpa dokumen di bawak oleh moda <i>trucking</i> diserahkan kepihak PT.PIL dan dapat mengerjakan secara langsung perbaikan <i>container</i> dilapangan perbaikan.
4.	Area perbaikan mengalami banjir pada saat cuaca hujan.	Melakukan perbaikan pada lapangan <i>repairing</i> dengan cara menimbun area dengan tanah supaya lapangan lebih tinggi dari sebelumnya.	Proses kegiatan <i>repairing container</i> dapa berjalan lebih cepat, karena tidak terganggu dan tergantung lagi pada situasi cuaca hujan pada sahat melaksanakan <i>repairing</i>

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, Proses penanganan *container* dalam meminimalisir kerusakan muatan pada proses *expor* oleh PT. Prima Indonesia dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Proses kegiatan Penanganan *repair container* kegiatan Penanganan *repair container* di PT. Prima Indonesia Logistik, belum berjalan maksimal, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yang mempengaruhi kegiatan yaitu kondisi lapangan perbaikan, proses kerja, serta manajemen waktu pada saat kegiatan berlangsung, sehingga proses *repairing container* di PT.PIL belum sepenuhnya sempurna yang dapat berdampak buruk pada muatan yang akan di angkut oleh *container*.

2. Kendala yang dihadapi dalam proses penanganan *repairing container* dalam meminimalisir muatan *expor* di PT. Prima Indonesia Logistik antarlain : 1.penginputan data surveyor yang memakan waktu lama. 2.perbaikan yang tidak memenuhi standar *IICL (International Institute Container Lessors)*. 3.keterlambatan dokumen *container* yang akan di perbaiki.4.pengaruh cuaca hujan yang mengakibatkan lapangan perbaikan mengalami banjir. 5pentingnya penerapan perbaikan *container* sesuai dengan standar *IICL. (International Institute Container Lessors)* guna menjaga kualitas dan keselamatan barang *expor* yang akan dimasukkan kedalam *container* dan juga ketahanan *container* dengan jangka panjang.

3 Adapun kerusakan atas kualitas barang yang disebabkan repair *container* yang tidak layak di PT. Prima Indonesia Logistik yaitu : 1. muatan tisu mengalami sobek dan basah yang diakibatkan air masuk dari selah kebocoran *container*. 2.barang fumigasi yang berganti uap dari uap aslinya akibat terkontaminasi dari uap muatan lain yang masuk dari selah kebocoran *container*. 3.muatan berjenis barang *expor*

segar membusuk karena udara dan uap yang masuk kedalam container tidak stabil. 4 Muatan mencair akibat terkontaminasi dengan suhu panas kedalam container. 5. muatan alat produksi pabrik mengalami kerusakan akibat terjadi dari dalam *container* yang disebabkan lantai *container* yang lapur serta tiang penahan lantai *container* yang keropos.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan tersebut, berikut adalah beberapa saran yang dapat diberikan untuk meningkatkan penanganan *repairing container* dalam meminimalisir kerusakan muatan *expor* oleh PT. Prima Indonesia Logistik.

1. Pelatihan dan Pengembangan SDM

Berdasarkan kesimpulan diharapkan perusahaan menyediakan pelatihan yang berkelanjutan bagi para pekerja untuk meningkatkan kompetensi dan keterampilan dalam kegiatan *repairing container*. Ini termasuk untuk menerapkan kepada setiap pemilik *container* betapa penting nya penerapan perbaikan sesuai standar internasional

2. Pemeliharaan Rutin

Berdasarkan kesimpulan diharapkan perusahaan melakukan pemeliharaan rutin pada peralatan *repairing container* serta lapangan perbaikan untuk mencegah keterlambatan kesiapan *container* sesuai dengan yang di sepakati di dokumen *EOR*.

3. Optimalisasi Proses Kerja

Berdasarkan kesimpulan diharapkan perusahaan memperbaiki dan mengoptimalkan prosedur *repairing container*, untuk mengurangi waktu yang tidak produktif dan meningkatkan aliran kerja. Hal ini bisa melibatkan penjadwalan yang lebih baik dan koordinasi yang lebih efektif antara tim yang terlibat dalam proses perbaikan *container*. Melakukan peningkatan terhadap kebutuhan dalam perbaikan serta memerhatikan kendala yang di hadapi oleh

estimator dilapangan untuk mendapat hasil yang memuaskan di PT Prima Indonesia Logistik secara signifikan, yang pada akhirnya akan meningkatkan produktivitas dan kepuasan pelanggan.

4. Penelitiselanjutnya dan kampus.

Berdasarkan kesimpulan yang dilakukan peneliti, diharapkan taruna yang selanjutnya melakukan penelitiann lebih dalam lagi, guna menambah wawasan pengetahuan tentang layanan jasa logistik.

5. Berdasarkan kesimpulan yang dilakuklan peneliti diharapkan taruna yang akan melakukan penelitian selanjutnya, memberikan pemecahan masalah dan solusi yang bisa diterapkan oleh perusahaan guna memberikan penilaian yang positif dan mendukung pada pembelajaran kampus kemaritiman.

DAFTAR PUSTAKA

- Alamsyah, Sajudi, Muhammad Rangga Tony (2018) *Proses Peningkatan Pelayanan Gudang Container Freight Station Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Akademi Pelayaran Nasional Surakarta, Surakarta, Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional*vol 1, No 1, Oktober 2018.
- Ariesanto Akhmad, Ahmad Wahyu, Mas Izudin, Ekka Pujo. (2021) *Alur Kegiatan Empty Container Dalam Kelancaran Ekspor Dan Impor Di Depo Pt. Citra Prima Container Surabaya, Program Studi Manajemen Pelabuhan, Program Diploma Pelayaran, Universitas Hang Tuah. Jalan A. R. Hakim 150, Surabaya, Surabaya.*
- Buwono Koco, Yogi Fetriansyah, Haryo (2019), *Analisis Kebutuhan Lapangan Penumpukan (Container Yard) Pada Pelabuhan Pulau Baai Bengkulu, Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jakarta, Jurnal.Umj Seminar Nasional Sains Dan Teknologi, 16 Oktober 2019.*
- Hidatati Nur.(2020) *Analisis Menejemen Operasional Repair Container Di Depo PT. Karana Panorama Logistic. Stia Dan Manajemen Kepelabuhan (Stiamak) Barunawati Surabaya, Surabaya. 2020*
- Jacobus1, Steyssi I. W. Sumarauw, Jacky S. B. (2018) *Analisis Sistem Manajemen Pergudangan Pada Cv. Pasific Indah Manado, Jurnal Emba, Vol.6 No.4 September 2018.*
- Lasse, D,A (2014), *Manajemen Muata Aktivitas Rantai Pasok Di Aarea Pelabuhan.Pt.Rajagrafindo Persada,Jakarta Rajawali Pers,2014,ISBN 978-979-769-477-7 Hal 82-91.*
- Maulana Ikhsan Yazid, Najla Saifana, Gaizka Aqshal Razzandi Suryaningrat2 Tesar Agnia Arifian (2023) *Analisis dari Prosedur Kegiatan Stuffing Pada Area 225X PT,IPC Terminal Petikemas Area Tanjung Priok, Sarjana Terapan Manajemen*

Pelabuhan dan Logistik Maritim, Universitas Negeri Jakarta, DKI Jakarta, Indonesia ,JAKARTA, Jurnal Ilmiah UNTAG Semarang, Vol. 12 No. 1, APRIL 2023.

Sari Lubis, Sari Wulandari, (2019) *Analisis Perkembangan Ekspor Impor Barang Ekonomi Di Provinsi Sumatera Utara*, Fakultas Ekonomi Universitas Muslim Nusantara Al Washliyah, Medan, Indonesia, Medan, Jurnal Administrasi Bisnis, Volume 8, Nomor 1, Maret 2019.

Sumarauw Jacky S.B.Herry Williams, Waraney Pitoy Arrazi Bin Hasan Jan (2020), *Analisis Manajemen Pergudangan Pada Gudang Paris Superstore Kota mobagu*, Fakultas Ekonomi Dan Bisnis, Jurusan Manajemen Universitas Sam Ratulangi Manado, Manado, Jurnal Emba Vol.8 No.3 Juli 2020.

Tim Penyusun,(2017) *Panduan Penyusunan Tugas Akhir Dan Skripsi Program Diploma Tiga Dan Sarjana Terapan*, Politehnik Negeri Bengkalis, Bengkalis 2017.

BIODATA PENELITI



A. Data Pribadi

Nama : Gabriel \Sianturi
NIT : 8303211235
Jurusan : Kemaritiman
Program Studi : D-III Ketatalaksanaan
Pelayaran Niaga
Tempat/Tanggal Lahir : Siambalo 26 Desember 2002
Alamat : Purba Baringin Kec. Pakkat
Kab. Humbang Hasundutan,
Prov. Sumatera Utara
Telepon/Hp : 0895423591399
Email : gaberielsianturi26@gmail.com

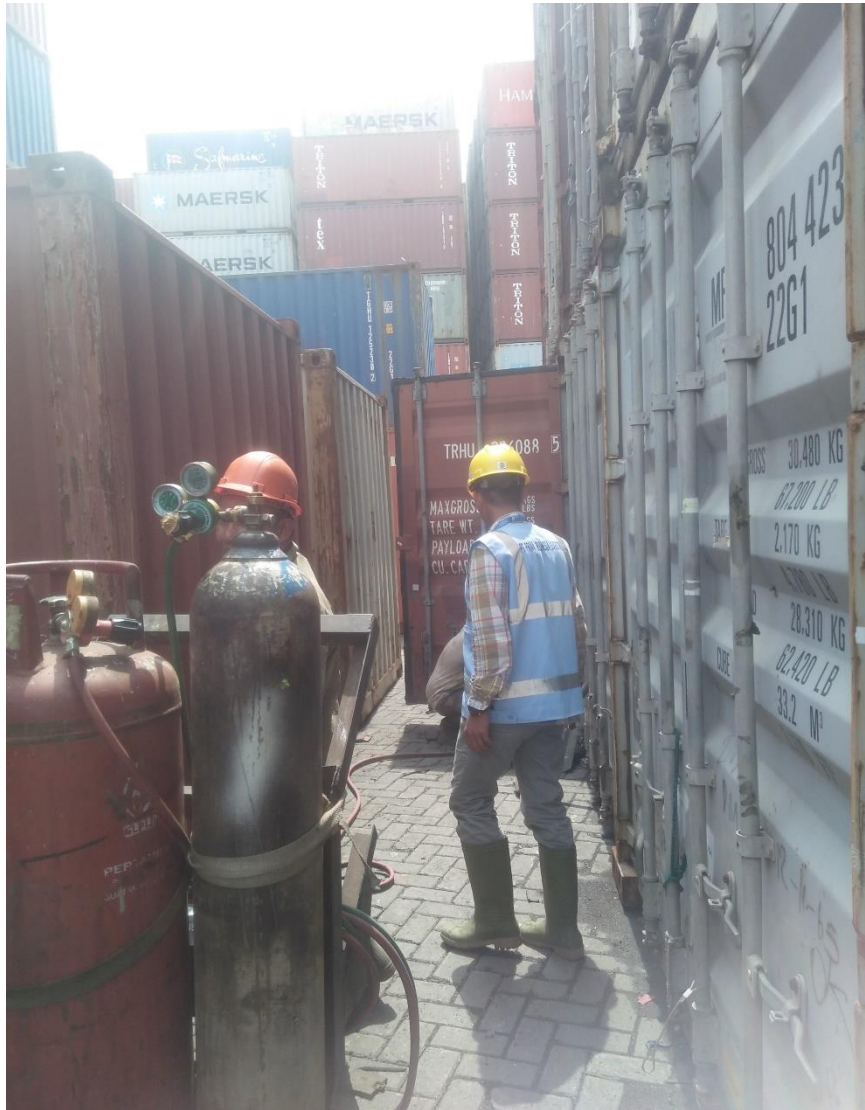
B. Riwayat Pendidikan Formal

2009– 2015 (SDN 173533 Sitinjak baringin Kab. Humbang
Hasundutan)
2015- 2018 (SMP N 8 Pakkat)
2018- 2021 (SMK N 1 Pakkat)
2021 - Sekarang (Politeknik Negeri Bengkalis)

C. Pengalaman Praktek Darat

PT. Prima Indonesia Logistik (03 Juli 2023 – 30 November
2023)

LAMPIRAN



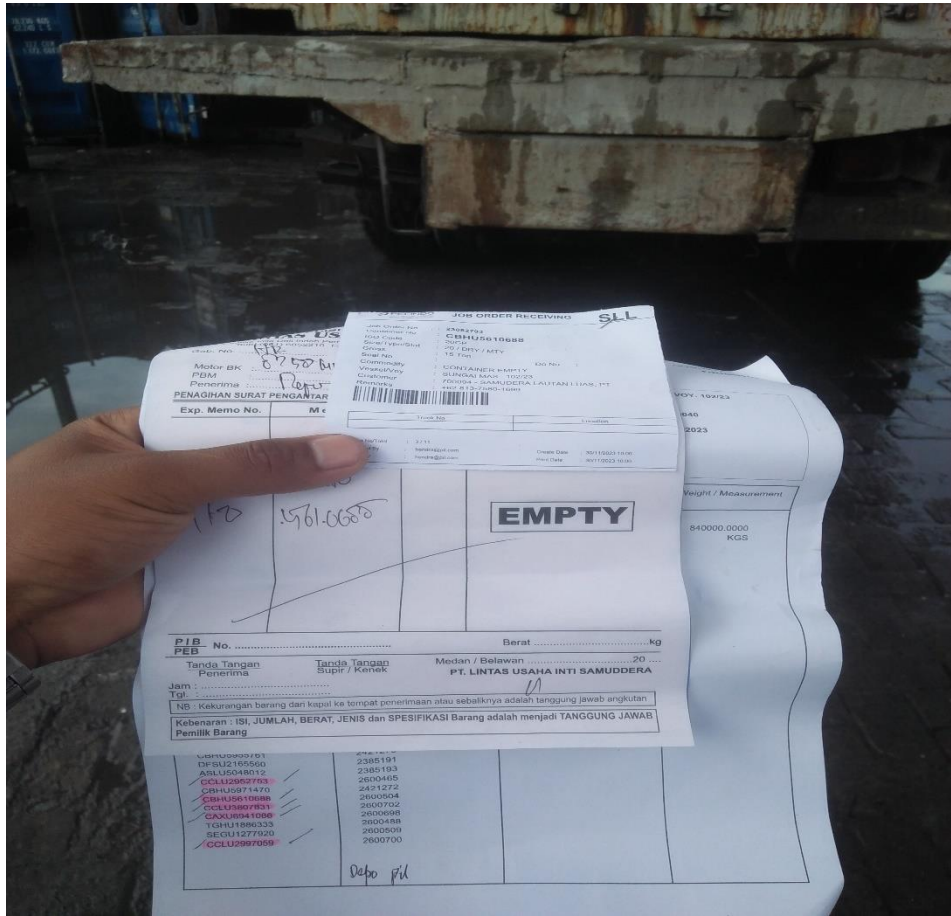
Sumber : Dokumen Pribadi



Sumber : Dokumen Pribadi



Sumber : Dokumen Pribadi



Sumber : Dokumen Pribadi



Sumber : Dokumen Pribadi

DAFTAR WAWANCARA



Sumber : Dokumen Pribadi

Adapun yang saya wawancarai dalam penelitian di PT. Prima Indonesia Logistik yaitu;

Nama ; Supteno Harefa

Jabatan ; Surveyor

Daftar Pertanyaan :

1. Bagaimana Aktivitas *Repair Container* Di Pt. Prima Indonesia Logistik.?

Jawab : aktivitas *repiaring container* adalah adalah suatu proses perbaikan *container* yang rusak setelah dilakukan proses pencucian, survey dan membuat *estimasi of repair* oleh estimator dan diajukan

dan disetujui oleh pemilik *container*. Kerusakan *container* bisa terjadi karena factor usia/kondisi alam, cargo, insiden dan perbaikan dengan tidak standar. *Repair container* dilakukan agar *container* tersebut bisa digunakan untuk pengiriman barang dengan aman sehingga cargo tidak rusak. Ada beberapa hal yang diperhatikan dalam

melaksanakan perbaikan *container* yaitu :

- a. Sebelum melakukan perbaikan *container* seorang *repairing* wajib membaca *EOR* yang telah disetujui oleh pemilik *container* supaya tidak terjadi kesalahan dalam melakukan perbaikan.
- b. Sebelum melakukan perbaikan, seorang *repairing* mempersiapkan alat-alat perbaikan yang layak sesuai dengan perbaikan item kerusakan
- c. Melakukan perbaikan sesuai dengan *EOR* dengan standar *IICL/Cargo warty* atau sesuai dengan kebijakan pemilik *container*.
- d. Melepaskan komponen yang lain bila berdekatan dengan item kerusakan sehingga komponen yang lain tidak ikut rusak
- e. Menggunakan material yang baru untuk mengganti komponen yang rusak

2. Apa saja Kendala Yang Terjadi Pada Saat Aktivitas *Repair Container* Di PT. Prima Indonesia Logistik.?

Jawab : kendala yang sering kami hadapi yaitu ,

- a. Penginputan data dari surveyor memakan waktu lama untuk di masukkan ke dokumen estimate.
- b. Perbaikan yang tidak standar. Sesuai yang diajukan seharusnya di *patching* karena lobangnya besar tapi pihak pemilik *container* merevisi untuk di *weld* saja.
- c. Keterlambatan dokumen *container*.

d. Lapangan perbaikan banjir pada saat cuaca hujan

3. Apa Saja Kerusakan Barang Yang Di Sebabkan *Repair Container* Yang Kurang Layak?

Jawab : Setelah melakukan perbaikan di PT. Pima Indonesia Logistik tiadak ada cusatmer yang komplek dengan kualitas perbaikan kami,semuanya rata rata sangat puas dengan pelayanan perbvaikan yang kami berikan.

4. Apa saja alat yang digunakan untuk memperbaiki container?

Jawab: alat yang digunakan yaitu;

Genset, Mesin bor, Mesin gergaji, Meter, kuas, ciping, martil, godam, dongkrak, skor besi, pisau, kotrek, travo, blender potong, refit, besi congkel, brus kawat, gerenda, skrap, pahat, kunci anggris, gun silicon.

5. Bagaimana Proses Pengajuan Repair Container Yang Rusak Sehingga Dapat dilakukan Proses Perbaikan di PT. Prima Indonesia Logistik.?

Jawab : Pada waktu container in depo maka surveyor mengecek seluruh bagian dan komponen container Ketika terdapat ada yang rusak maka surveyor membuat estimasi sesuai dengan komponen, Lokasi, kerusakan, perbaikan dan ukuran yang akurat, setelah itu dilaporkan kepada estimator dan estimator membuat harga perbaikan sesuai dengan kerusakan yang akan diperbaiki dan tarif yang sudah disepakati oleh pemilik container. Setelah itu estimator mengajukan estimasi of repair (EOR) kepada pemilik container untuk disetujui untuk segera diperbaiki. Ketika sudah ada konfirmasi persetujuan maka sudah bisa diperbaiki sesuai EOR yang sudah disetujui.

6. Bagaimana cara menentukan kerusakan sesuai EOR.?

Jawab. Ada beberapa yang harus diperhatikan yaitu.

1. Componen yang rusak. Adalah Item yang rusak yang akan diperbaiki

2. Lokasi adalah area kerusakan yang akan diperbaiki
3. Kerusakan adalah Jenis kerusakan apa saja yang akan diperbaiki
4. Perbaikan adalah bagaimana cara perbaikan sesuai dengan kerusakan
5. Ukuran adalah berapa ukuran yang harus diperbaiki
7. Bagaimana Tahapan Pembuatan Tarif Harga Perbaikan Container?

Jawab. Pembuatan tarif disepakati oleh 2 pihak yaitu pihak pemilik container dan pihak depo (MNR). Dengan adanya tarif yang sudah disepakati maka pihak MNR boleh melakukan perbaikan sesuai dengan instruksi pemilik container. Dalam pembuatan tarif ada beberapa hal yang harus diperhatikan

- a. Harga material container. = Harga material harus tahu berapa harga dipasaran supaya bisa disesuaikan dengan kesepakatan.
- b. Jam kerja = upah perjam harus disepakati 1 jam Rp. 25.000 atau 1 jam Rp. 30.000.
- c. Banyaknya atau ukuran componen= semakin banyak componen yang diperbaiki maka semakin besar tarifnya dan sebaliknya.

8. Apa perbedaan kerusakan container factor usia dan incident?

Jawab. Perbedaannya yaitu Kerusakan container yang disebabkan factor usia adalah kerusakan container karena usia, unit tersebut sudah berkali-kali dipakai untuk pengiriman barang sehingga terjadi perubahan bentuk seperti lantai lapuk dan side panel corroded hole. Sedangkan incident bisa terjadi pada waktu dimuat atau diturunkan atau didalam perjalanan yang disengaja atau tidak disengaja. Kerusakan tersebut terlihat jelas atas benturan atau kerusakan pada bagian container.

9. Bagaimana cara mengatasi jika perbaikan container tidak sesuai dengan standart/ improper repair (IR) sehingga memungkinkan dapat merusak barang.?

Jawab. Caranya adalah di PT. Prima Indonesia Logistik setelah

melakukan perbaikan container wajib melakukan Quality control (QC) untuk memastikan hasil perbaikan container dan item yang rusak sudah diperbaiki sesuai *EOR* dengan standart *IICL*, kecuali ada kebijakan dari pemilik container untuk meminimalisir harga maka diperbaiki tidak sesuai standart *IICL*, case tersebut diluar tanggungjawab pt. prima indonesia logistik

10. Bagaimana cara penentuan lokasi kerusakan pada container sesuai *iso cedex* ?

Jawab. Penentuan lokasi di tentukan sesuai dengan kerusakan yang dialami *container*.