

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perekonomian Negara Indonesia pada tahun 2020 mengalami penurunan sebesar -2,07% sehingga hal ini mengakibatkan perekonomian Negara Indonesia pada tahun tersebut mengalami penurunan yang disebabkan oleh adanya pandemi *Covid-19* (Badan Pusat Statistik: 2020). Berbagai upaya dilakukan pemerintah agar dapat mengembalikan kestabilan perekonomian negara. Namun, setelah adanya kebijakan *New Normal* perlahan keadaan perekonomian di Indonesia telah mengalami peningkatan, hal ini dilatarbelakangi oleh banyaknya kebutuhan masyarakat Indonesia yang terus meningkat dan beragam. Banyaknya barang yang berasal dari berbagai penjuru dunia yang memasuki kawasan perekonomian Indonesia menyebabkan aktivitas dalam pelabuhan semakin padat, sehingga pelabuhan di Indonesia memiliki fungsi yang cukup penting dalam perekonomian dan ikut andil dalam pembangunan nasional.

Kegiatan bongkar muat *container* pada kuartal I bulan April tahun 2020 mengalami kenaikan 1% atau senilai 1,6 juta *Twenty foot Equivalent Units* (TEUs) dibandingkan dengan kuartal I bulan April tahun 2019 (PT. Pelindo III: 2020). PM/53/2018 tentang kelaikan peti kemas dan berat kotor peti kemas terverifikasi Pasal 1 ayat (5) menyatakan muatan merupakan benda yang berupa barang dagang, benda mati, perangkat, serta seluruh benda yang diangkut dalam *container*. Dengan adanya peningkatan aktivitas bongkar muat yang ada dalam pelabuhan dapat diartikan bahwasannya aktivitas pengiriman barang dalam pelabuhan yang

menggunakan alat transportasi kapal sangat tinggi meskipun pada saat itu sedang berlangsung pandemi *Covid-19*.

Proses pendistribusian barang dari tempat produsen hingga ke tangan konsumen dapat dijalankan dengan menggunakan berbagai macam sarana transportasi, sarana transportasi penunjang proses pendistribusian barang dapat dilakukan dengan pemilihan transportasi darat, udara, maupun angkutan laut. Alat transportasi kapal merupakan salah satu transportasi yang sangat dibutuhkan untuk menunjang kelancaran kegiatan pendistribusian barang. Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran BAB I Pasal (1) menyatakan bahwa kegiatan pelayaran merupakan salah satu sistem yang terdiri dari angkutan di perairan, kepelabuhan, keamanan dan keselamatan, serta perlindungan lingkungan maritim. Dalam kegiatan perekonomian dunia, angkutan laut memiliki peranan penting dalam kegiatan pendistribusian barang yang berawal dari produsen hingga barang sampai ke tangan konsumen sehingga sarana angkutan laut menjadi pilihan utama dalam pendistribusian barang (Angelica: 2020).

Bulan juni tahun 2022 aktivitas bongkar muat perdagangan di Terminal Umum Curah Kabil meningkat sebesar 33,44% atau sebesar 448,118 ton dibandingkan dengan catatan bongkar muat pada bulan Mei (Badan Pengusahaan Batam/BP Batam 2022). Sebagai pelabuhan bongkar muat dengan penyumbang aktivitas bongkar muat paling besar Terminal Umum Curah Cair Kabil dapat menggambarkan peningkatan aktivitas yang terjadi dalam pelabuhan. Seiring dengan adanya peningkatan aktivitas dalam pelabuhan, pelayanan yang diberikan juga semakin beragam, diantaranya pelayanan kapal *container* yang termasuk dalam kategori salah satu kapal muatan dengan fungsi pengangkutan barang

bervolume besar dan dapat lebih banyak memuat barang dari kapal *cargo* pada umumnya, kapal ini digunakan oleh eksportir dan importir untuk mendistribusikan barang kepada konsumen.

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 angkutan 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 guncangan 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 pengusahaan 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 pengelolaan *container* pihak jasa Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

memberikan kepercayaan kepada perusahaan penanganan *container* atau yang biasa disebut dengan depo *container* yang telah memenuhi persyaratan dari pemerintah, pemilik *container*, serta asosiasi depo *container*/ASDEKI (Asosiasi Depo Kontainer Indonesia) sesuai dengan PM/83/2016 penyelenggaraan dan pengusahaan depo peti kemas pasal 4 ayat (1) yang menyatakan bahwa kegiatan usaha depo *container* harus mendapatkan izin usaha dari gubernur provinsi setempat. 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.

Sawitri dan Tumeko (2021) menyatakan bahwasannya 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 dan impor 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.

PT. Sricon Logistik Indonesia Semarang merupakan salah satu perusahaan layanan depo *container* yang diberikan kepercayaan oleh PT. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Semarang sebagai tempat penumpukan *container empty* dan *container full*, pelayanan *strpping* dan *stuffing*, pelayanan *repair dan maintenance*, pencucian dan pembersihan *container*, pelayanan fumigasi, serta tempat penimbunan sementara. Dengan adanya kerjasama antara PT. Sricon Logistik Indonesia Semarang dengan PT. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Semarang memberikan banyak sekali pengaruh diantaranya, peningkatan kecepatan bongkar muat yang didukung oleh lahan depo yang cukup luas serta banyaknya jumlah *container* yang dapat ditampung di depo milik PT. Sricon Logistik Indonesia Semarang. PT. Sricon Logistik Indonesia Semarang memiliki komitmen untuk memberikan layanan terbaik bagi para *customernya* dengan memberikan layanan *repair container* dengan pelayanan yang terbaik dan menawarkan keunggulan komparatif dalam melakukan *repair container* secara langsung di depo milik PT. Sricon Logistik Indonesia Semarang ketika terdapat *container* yang mengalami kerusakan.

Sistem pengelolaan *container* di PT. Sricon Logistik Indonesia memiliki 4 pergerakan *container*, yaitu penerimaan *container (In Depot)*, pengeluaran *container (Out Depot)*, *movement container* ke beberapa area tertentu untuk dilakukan perbaikan apabila mengalami kerusakan (*To Repair*) serta pergerakan *container* ketika telah dilakukan perbaikan. Perbaikan aplikasi Sistem Pengelolaan *Container* memiliki kegiatan utama yakni penerimaan *container (In Depot)*,

pengeluaran *container* (*Out Depot*), Pembayaran LOLO (*Lift On Lift Off*) dan layanan pencucian (*Cleaning*), EIR (*Equipment Interchange Receipt*) dan EOR (*Estimate of Repair*) dalam proses *M&R* (*Maintenance and Repair*), riwayat *container* dan pelaporan.

Banyaknya faktor yang dapat memicu terjadinya kerusakan *container*, maka harus dapat dipastikan *container* yang digunakan dalam proses pengiriman merupakan *container* dengan kualitas yang baik sehingga barang yang dimuat dapat terjaga kualitasnya. Oleh karena itu, salah satu layanan jasa perusahaan yang diberikan oleh depo *container* milik PT. Sricon Logistik Indonesia Semarang sebagai depo yang memiliki divisi (*M&R*) yaitu layanan *repair container* yang dilakukan pada area depo PT. Sricon Logistik Indonesia Semarang sendiri secara langsung apabila pihak *shipping line* atau *owner container* menghendaki untuk dilakukan proses *repair*. Sehingga peneliti menganalisis bahwasannya aktivitas *repair container* dapat meminimalisir kerusakan barang pada proses pengiriman barang berlangsung.

Berlandaskan dari penjelasan yang telah dikemukakan peneliti, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai kegiatan *repair container* yang secara tidak langsung dapat meminimalisir kerusakan barang pada saat proses pengiriman pada depo PT. Sricon Logistik Indonesia Semarang. Maka dari itu, penulis mengambil judul penelitian yaitu **“MANAJEMEN OPERASIONAL REPAIR CONTAINER UNTUK MEMINIMALISIR KERUSAKAN BARANG PADA PROSES PENGIRIMAN DI DEPO PT. SRICON LOGISTIK INDONESIA SEMARANG”**.

1.2 Rumusan Masalah

PT. Sricon Logistik Indonesia Semarang memiliki berbagai ruang lingkup yang cukup banyak, sehingga supaya pembahasan karya tulis ini tidak keluar dan tidak terlalu meluas dari topik yang telah ditentukan, maka penulis membatasi pada masalah:

1. Bagaimana manajemen operasional *repair container* untuk meminimalisir kerusakan barang pada proses pengiriman di depo PT. Sricon Logistik Indonesia Semarang?
2. Apa saja kendala dalam manajemen operasional *repair container* untuk meminimalisir kerusakan barang pada proses pengiriman di depo PT. Sricon Logistik Indonesia Semarang?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mendeskripsikan manajemen operasional *repair container* untuk meminimalisir kerusakan barang pada proses pengiriman di depo PT. Sricon Logistik Indonesia Semarang.
2. Mendeskripsikan kendala manajemen operasional *repair container* untuk meminimalisir kerusakan barang pada proses pengiriman di depo PT. Sricon Logistik Indonesia Semarang.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Bagi Peneliti

- 1.4.1.1 Menuntun keterampilan mahasiswa berdasarkan pengetahuan yang diperoleh selama menuntut ilmu di Program Studi D-IV Manajemen dan Administrasi Logistik Sekolah Vokasi UNDIP.

- 1.4.1.2 Belajar mengenal praktik manajemen dan administrasi logistik pada unit-unit kerja.
- 1.4.1.3 Menerapkan ilmu yang didapatkan dari bangku kuliah dan menumbuhkan daya inovasi serta kreativitas untuk peningkatan kemampuan baik secara keseluruhan maupun praktik.
- 1.4.1.4 Memberikan gambaran yang nyata tentang tugas yang diberikan oleh sub bagian operasional.
- 1.4.1.5 Mengasah kemampuan diri untuk menjadi pribadi yang profesional, ber-*attitude*, serta berkualitas dalam memasuki dunia kerja yang sesungguhnya.

1.4.2 Bagi Program Studi D IV Manajemen dan Administrasi Logistik

- 1.4.2.1 Memanfaatkan *feed back* untuk memperbaiki bahan ajar dalam perkuliahan sesuai dengan kebutuhan didalam Instansi Pemerintah, BUMN, maupun Swasta.
- 1.4.2.2 Meningkatkan kerjasama yang dinilai dapat menguntungkan serta bermanfaat dengan *stakeholder*.

1.4.3 Bagi PT. Sricon Logistik Indonesia

- 1.4.3.1 Meningkatkan hubungan yang baik antara pihak Sekolah Vokasi Program Studi D-IV Manajemen dan Administrasi Logistik UNDIP dengan pihak PT. Sricon Logistik Indonesia.
- 1.4.3.2 Mahasiswa diharapkan dapat memberikan saran/masukan kepada perusahaan khususnya PT. Sricon Logistik Indonesia.