

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Mengingat keadaan geografis Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan yang dimana lebih luas lautannya dibandingkan dengan luas daratannya, serta mempunyai letak geografis yang sangat strategis dan berbatasan dengan dua benua dan dua samudera yakni benua Asia dan benua Australia serta samudera Pasifik dan juga samudera Hindia. hal ini sangat wajar jika pembangunan dan pengaturan transportasi laut ini mendapatkan perhatian yang sangat besar dan sejalan dengan adanya penerapan pembangunan di negara Indonesia yang target utamanya pada perkembangan ekonomi, bahwa dari itu perdagangan merupakan kegiatan pada bagian pembangunan ekonomi yang harus dikembangkan, terutama perdagangan melalui sarana angkutan laut yang peranannya sangat berpengaruh dalam memperlancar arus barang dan jasa di dalam menghubungkan baik antar pulau maupun antar negara (Amrin, 2021).

Sebagai negara yang terdiri dari banyak pulau, maka terhadap kebutuhan akan barang yang saling terhubung antar pulau satu dengan pulau lainnya. Aliran perdagangan di negara Indonesia pada saat ini sedang mengalami peningkatan, yang disebabkan karena banyaknya kebutuhan masyarakat Indonesia yang menjadi salah satu faktor utamanya. Dalam arus perdagangan di Indonesia ini sangat membutuhkan sebuah transportasi sebagai sarana guna untuk memperlancar fasilitas di dalam perdagangan, dan

adapun transportasi yang dapat mendukung kegiatan perdagangan yaitu transportasi laut, transportasi udara dan transportasi darat. Di dalam pengiriman barang, transportasi yang paling sering digunakan yakni transportasi laut menggunakan peti kemas karena transportasi laut ini dapat mengangkut muatan secara banyak. Dalam pemuatan barang melalui transportasi laut bisa menggunakan peti kemas atau *container* yang digunakan sebagai sarana dalam pengangkutan barang. (Harera, 2019)

Dengan meningkatnya volume perdagangan antar pulau, dan penting bagi barang-barang yang dikirim dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan untuk terus dalam kondisi baik atau minimal mengalami kerusakan kecil. Penggunaan peti kemas ini menjadi efektif dan efisien untuk pengangkutan barang yang tidak tahan air atau memiliki nilai yang tinggi. Bahkan *Shipper* dan *consignee* sangat tertarik untuk menggunakan peti kemas karena proses bongkar muat barang lebih efisien dan barang lebih aman dari risiko kehilangan, karena setiap peti kemas telah dilengkapi dengan segel pada pintunya. Dan dengan menggunakan peti kemas ini sangat memudahkan dalam mengetahui akan keberadaan posisi peti kemas tersebut serta tak akan menyatu oleh muatan barang yang lainnya, dikarenakan disetiap peti kemas tersebut itu mempunyai sebuah tanda dan nomer peti kemas nya masing masing. Peti kemas atau *container* merupakan salah satu kemasan yang sudah dipertimbangkan secara khusus mulai dari ukuran tertentu dan dapat dipakai berulang kali serta bisa digunakan untuk menyimpan dan mengangkut muatan barang yang ada di dalamnya Menurut Suyono dalam (Wiyarwanti, dkk 2022).

Menurut Lawalata dalam (Wiyarwanti, dkk 2022) Di Indonesia peti kemas merupakan sebuah sebutan untuk *container* yang terbuat dari bahan logam dan tersedia dalam berbagai jenis dan ukuran serta peti kemas digunakan dalam transportasi untuk memudahkan pengangkutan barang secara efisien dan aman. Sebagai alat pengangkut barang, peti kemas memiliki sebuah nomor atau kode yang unik dan tidak boleh sama di antara sesama *owner*. Kode atau tanda peti kemas memiliki 4 abjad dan 7 nomor. Seperti 3 abjad pertama merupakan kode *owner* container tersebut, sementara huruf berikutnya menandakan kategori peti kemas yaitu J untuk *detachable freight container* serta U buat *all freight container*, dan Z buat *trailer*. Sedangkan 7 huruf 6 nomor pertama merupakan kode nomor seri yang membedakan satu pemilik dengan pemilik lainnya. Tidak ada kesamaan antara kode ini dengan peti kemas lainnya. Digit terakhir merupakan sebuah petunjuk validasi untuk kombinasi karakter sebelumnya. Sistem penomoran pada *container* atau peti kemas sudah diatur oleh BIC (*Bureau International des Containers*), merupakan perusahaan yang berada di Paris, yang menggunakan sistem penomoran otomatis.

Setiap tahunnya pengiriman barang menggunakan peti kemas mengalami peningkatan volume. Karena moda transportasi peti kemas ini dapat memungkinkan dalam menggabungkan berbagai muatan jadi satu tempat dalam peti kemas, kemudian proses bongkar muat dapat diotomatisasi dan kapasitas muatan barang dapat ditingkatkan. Penggunaan peti kemas juga dapat menyingkat waktu dalam pelaksanaannya. Proses pengiriman muatan dengan peti kemas terbagi menjadi dua jenis yakni *Less Container Load*

(LCL) dan *Full Container Load* (FCL). Pada FCL, semua muatan peti kemas dipunyai oleh seorang pengirim, sementara pada LCL, peti kemas membawa muatan dari beberapa pengirim berbeda. (Arifin, 2022)

Mobilitas peti kemas di sebuah pelabuhan atau *container yard* dilakukan dengan menggunakan sistem *block* agar dapat mempermudah dalam pengambilan serta penempatan peti kemas. Barisan container di lapangan disebut sebagai *slot*, *row*, dan *tier*. Di area penumpukan, *block* merupakan kumpulan *slot* yang tertumpuk rapi dan setiap *block* mempunyai huruf alfabet yang telah ditentukan sebelumnya. *Slot* merujuk pada susunan panjang di lapangan yang ingin ditaruhkan dalam zona *block* dan diberikan angka urut seperti 01, 02, 03, dan berikutnya hingga sisa angka terpenuhi. Setiap *slot* terdiri dari sebagian *row*, yaitu penahan barisan yang membentang dari *slot* yang berurutan. Total baris atau *row* dapat beragam tergantung pada alat yang dipakai. Sedangkan *Tier* mengacu pada barisan container dari bagian bawah lapangan penumpukan hingga bagian atas, diberi dengan penyebutan *tier* 1, 2, 3, 4, dan seterusnya, bergantung pada peralatan bongkar muat yang dipakai untuk menumpuk container di lapangan tersebut (Arifin, 2022).

Dalam operasional peti kemas atau *container*, penting untuk memiliki sebuah depo container dalam kegiatan bongkar muat barang, seperti menyimpan, serta melakukan prosedur penerimaan, pengeluaran, serta perbaikan terhadap *container*. Depo juga harus mencukupi syarat yang telah ditetapkan oleh Asosiasi Depo Kontainer Indonesia (ASDEKI), pemerintah, dan pemilik *container*. Dengan kehadiran depo peti kemas (depo *container*)

ini akan sangat membantu perusahaan pelayaran dan pemilik barang. karena jika tanpa adanya depo ini proses ekspor dan impor dapat terhambat terlebih kecepatan bongkar muat sangat dipengaruhi oleh luasnya lahan di depo, semakin luas lahan depo, maka semakin banyak jumlah peti kemas atau container yang dapat diterima.

Depo peti kemas atau *container* yang semakin banyak di wilayah Jakarta memiliki peran yang sangat penting dalam menyempurnakan rantai pasok (*Supply Chain*) melalui produsen kepada konsumen, dan prosesnya berlangsung secara lancar. Secara umum depo peti kemas merupakan area terbuka di dalam atau di luar lingkungan kerja pelabuhan yang digunakan untuk berbagai kegiatan seperti penumpukan dan penyimpanan (*Storage*), pencucian (*Washing*), perawatan serta perbaikan (*Maintenance and repair*) peti kemas, pembongkaran (*Stripping*), pemuatan (*Stuffing*), dan berbagai aktivitas lainnya untuk membantu kelancaran pengerjaan container yang berisi muatan (*Container Full*) dan *container* yang tidak berisi muatan (*Empty*) (Kennedy, Dkk 2018)

Di dalam operasional depo container, selain kegiatan *Storage*, *Washing*, *Maintenance and Repair*, *Stripping*, dan *Stuffing*, terdapat juga kegiatan bongkar muat container. Kegiatan bongkar yaitu melibatkan pemindahan peti kemas atau *container* dari *head tractor trailer* menuju *container yard*. Sebaliknya, untuk memuat peti kemas di depo merupakan proses memindahkan peti kemas dari *container yard* ke *head tractor trailer*. Untuk melihat aktivitas operasional di depo serta proses bongkar dan muat peti kemas sangat penting karena pelayanan manajemen yang bagus akan

berpengaruh kepada dukungan terhadap inisiatif karyawan di depo *container*. Pengelola depo *container* juga harus memantau semua kegiatan yang sedang berjalan dan memberikan pelayanan, kepedulian, serta dukungan terbaik. Penanganan peti kemas di depo juga memerlukan petugas yang berkompeten dengan sebuah keterampilan, pengetahuan, serta perilaku kerja sesuai standar yang sudah ditentukan (Hadi et al., 2021). Kompetensi ini penting agar tujuan depo dapat bersaing dengan depo lainnya.

Dalam dunia pelayaran terkait pengurusan *container* ini umumnya di percayakan kepada perusahaan pelaksana manajemen peti kemas atau yang biasa sering disebut dengan depo *container*. Hal ini juga terjadi pada PT. Ritra Konnas Freight Centre yang berjalan pada bagian depo *container* serta *warehouse* atau pergudangan. Untuk bidang depo *container* nya perusahaan mengadakan jasa layanan yang berupa penumpukan dan penyimpanan *container*, bongkar muat *container*, pembersihan dan pencucian, dan juga perawatan atau perbaikan. Perusahaan terdapat melayani beberapa pelanggan yakni seperti perusahaan yang bergerak di bagian pelayaran, perusahaan pengguna *container*, perusahaan logistik serta perusahaan *leasing container*. Upaya yang dilaksanakan oleh perusahaan dalam memukau para pelanggan yaitu menjaga ikatan yang baik, dengan cara memberikan sebuah pelayanan yang terbaik kepada pelanggan dan memberikan informasi dalam meminimumkan biaya serta juga memberikan solusi. Namun dalam kegiatan *container handling* memiliki resiko terjadinya kerusakan *container* sebagaimana gambar berikut ini :



Gambar 1.1 *Container* rusak akibat benturan dan faktor usia

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2023

Berdasarkan gambar 1 diatas kegiatan *container handling* memiliki resiko terjadinya kerusakan pada *container*, pada saat dilakukan oleh *container crane* maupun operasional alat berat *Side Loader* yang kurang teliti dari operator sehingga terkadang bisa dapat menimbulkan terjadinya benturan atau karena penempatan *container* yang tidak sesuai dengan jumlah dan kerusakan *container* bisa juga di sebabkan karena faktor usia pada *container* seperti kerusakan pada item *container* karena karatan dan keropos.

No	Description	Qty	Labor		Material Cost	
			Hours	Cost		
1	1200 PLATE LOOSE SCREW REPAIR	1.00	0.25	0.50	2.00	
2	2x2 FLOOR BOARD # 4 BROKEN 60x120CM SECTION	1.00	2.50	5.00	45.00	
Total LH/LC/MC					2.75	52.50
Total Amount						52.50

Gambar 1.2 Dokumen EOR (*Estimate Of Repair*)

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2023

Sebagaimana gambar 2 diatas terdapat dokumen kerusakan *container* (*Estimate Of Repair*) adalah sebuah harga estimasi kerusakan yang telah ditotal sesuai dengan nilai yang telah ditentukan.

kerusakan. Maka dari itu sehingga PT. Ritra Konnas Freight Centre menyediakan layanan *repair container* di depo untuk menangani kerusakan yang terjadi terhadap *container* setiap harinya. Pada PT. Ritra Konnas Freight Centre kegiatan *repair container* dilakukan di depo *container*, sehingga setiap adanya kerusakan yang terjadi pada *container* langsung dialihkan ke depo. Berdasarkan data *repair container* di depo PT. Ritra Konnas Freight Centre memperbaiki *container* atau peti kemas yang rusak setiap harinya rata-rata 4 *container* dan waktu pengerjaan *repair* nya ada yang 1-3 hari tergantung kondisi kerusakan *container* nya.

Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik melakukan penelitian ini dengan mengambil judul yaitu “ **Fungsi Manajemen Pada Proses *Repair Container* di Depo *Container* PT. Ritra Konnas Freight Centre**”

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka terdapat perumusan masalah sebagai berikut :

- 1.2.1. Bagaimana fungsi manajemen pada proses *repair container* di depo *container* PT. Ritra Konnas Freight Centre?
- 1.2.2. Faktor-faktor kendala dalam fungsi manajemen pada proses *repair container* di depo *container* PT. Ritra Konnas Freight Centre?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang ditulis ini merujuk kepada rumusan masalah sebagai berikut :

1.3.1. Untuk mendeskripsikan fungsi manajemen pada proses *repair container* di depo *container* PT. Ritra Konnas Freight Centre.

1.3.2. Untuk mendeskripsikan faktor-faktor kendala dalam fungsi manajemen pada proses *repair container* di depo *container* PT. Ritra Konnas Freight Centre.

1.4. Kegunaan Penelitian

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

a. Bagi Peneliti

Penelitian ini dilakukan untuk memenuhi sebuah syarat dalam menyelesaikan studi untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan (D4) Jurusan Manajemen Dan Administrasi Logistik Universitas Diponegoro. Serta untuk dapat memahami tentang manajemen operasional terkait proses *repair container* di depo dan hal ini mempunyai manfaat yang sangat berarti dalam memperdalam dan mengembangkan pengetahuan yang telah diperoleh dari teori-teori yang telah dipelajari selama perkuliahan dengan pengalaman dan praktik di lapangan

b. Bagi Prodi

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi penambahan ilmu pengetahuan, khususnya bagi prodi Manajemen dan Administrasi Logistik serta menjadi bahan baca dan dapat memberikan referensi bagi mahasiswa lain.

c. Bagi Perusahaan

Sebagai bahan informasi masukan saran dan kritik bagi perusahaan guna mengetahui bagaimana fungsi manajemen pada proses repair container yang baik yang harus dilakukan oleh tenaga kerja agar dapat diperbaiki demi kelancaran kegiatan dan mengurangi hambatan hambatan pekerjaan.