

**ANALISIS PROSES *STUFFING CONTAINER* MUATAN KARET PADA  
PT. SAMUDERA INDONESIA CABANG JAMBI**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat  
Untuk memperoleh gelar Diploma IV (D.IV)  
Program Studi Transportasi Laut**



**Oleh:**

**DIBYO WIDODO**

**NIT.130403191044**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT  
POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT**

**2023**

	<b>POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT</b>	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-25	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
<b>PERSETUJUAN MENGIKUTI SEMINAR SKRIPSI</b>				

Nama : Dibyo Widodo  
 NIT : 130403191044  
 Program Studi : D-IV Transportasi Laut  
 Judul : Analisis Proses *Stuffing Container* Muatan Karet Pada  
 PT. Samudera Indonesia Cabang Jambi

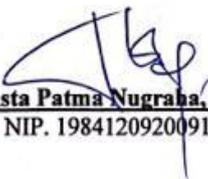
Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Padang Pariaman, Juli 2023

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II

  
Markus Asta Patma Nugraha, S.Si.T., M.T  
 NIP. 198412092009121003

  
Naf'an Arifian, S.Pi., M.Sc  
 NIP. 197811162009121003

Mengetahui :

Ketua Program Studi Transportasi Laut

  
Adhi Pratistha Silen, S.ST., M.M.  
 NIP. 197911072002121001

 	<b>POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT</b>	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-25	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
<b>PENGESAHAN SKRIPSI</b>				

**ANALISIS PROSES *STUFFING CONTAINER* MUATAN KARET PADA PT.  
SAMUDERA INDONESIA CABANG JAMBI**

Disusun oleh :

DIBYO WIDODO

NIT. 130403191044

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

Telah dipertahankan di depan penguji skripsi

Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

Pada tanggal, Juli 2023

Menyetujui :

Penguji I

Penguji II

**Nazarwin, SH., MM.**

NIP. 19630115 198303 1 003

**Langandriansyah Dwi Yatno, S.E. M.M**

NIP. 19770909 201101 1 004

Mengetahui :

Ketua Program Studi Transportasi Laut

**Adhi Pratistha Silen, S.ST., M.M.**

NIP. 19791107 200212 1 001

 	<b>POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT</b>	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-25	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
<b>PERNYATAAN KEASLIAN</b>				

Bismillahirrahmanirrahim

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya.

Nama : Dibyo Widodo

NIT : 130403191012

Program Studi : D-IV Transportasi Laut

Judul Skripsi : Analisis Proses *Stuffing Container* Muatan Karet Pada

PT. Samudera Indonesia Cabang Jambi.

Dengan ini menyatakan bahwa Skripsi ini merupakan hasil karya sendiri dan benar- benar keasliannya. Apabila ternyata dikemudian hari penulisan Skripsi ini merupakan hasil plagiat atau penjiplakan dari karya orang lain, maka saya bersedia mempertanggung jawabkan sekaligus bersedia menerima sanksi berdasarkan aturan hukum yang berlaku. Demikian, pernyataan ini saya buat dalam keadaan dan penuh tanggung jawab.

Padang Pariaman, Juli 2023

Yang Menyatakan

materai

**DIBYO WIDODO  
NIT. 130403191044**

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### Motto

“Nasibmu ditentukan oleh seberapa besar kerja kerasmu”

“Tak pernah ada kata terlambat untuk menjadi apa yang kamu impikan”

### Persembahan

Puji syukur saya ucapkan kepada Allah SWT yang telah memberikan saya kesehatan dan semangat dalam mengerjakan skripsi ini sampai selesai, karena tanpa rahmat dan karunia-Nya, mungkin saya tidak bisa menyelesaikan skripsi ini dalam waktu yang terbatas. Dengan ini akan saya persembahkan skripsi ini kepada:

1. Kedua orang tua, skripsi ini adalah persembahan berharga untuk Bapak Maryoto dan Ibu Mediya Kartini. Terima kasih karena selalu menjaga dalam setiap doa serta hidup saya menjadi begitu mudah dan lancar ketika saya memiliki orang tua sempurna yang lebih memahami diri saya daripada saya sendiri.
2. Kakak dan adik yang terus membangkitkan semangat dalam setiap langkah dan menjadi *support* terbaik dalam semua pencapaian saya. Kehadiran mereka menjadi suatu tantangan untuk menjadikan saya lebih baik lagi. Kebahagiaan mereka adalah tugas utama saya.
3. Bapak/Ibu dosen dan Pembina sekaligus orang tua saya di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat ini, terima kasih untuk semua kemarahan, kritikan, dan bimbingannya.
4. Kepala Cabang PT. Samudera Indonesia Cabang Jambi Bapak Ali Akbar yang telah memberikan saya kesempatan untuk melaksanakan penelitian ini serta mentor saya Bapak Mahsa Rusli yang sudah membimbing dan memberikan pengalaman yang sangat berharga selama melakukan penelitian ini.
5. Senior yang sudah memberikan banyak referensi, rekan-rekan angkatan IV (empat) yang selalu memberikan *support* dan optimis dalam mengerjakan skripsi ini. Terutama kelas Transportasi Laut Charlie yang selalu kompak dalam kegiatan apapun, kelas ternyaman, dan keluarga baru bagi saya.
6. Ns. Nur Idza Laila, S.Kep yang sudah menjadi bagian dari proses hidup saya dan selalu memberikan *support* setiap hari untuk saya.
7. Keluarga dan teman-teman yang selalu mendoakan, mendukung dan membantu saya dalam mengerjakan skripsi ini.

## ABSTRAK

**Dibyو Widodo**, 2023, NIT. 130403191044, “Analisis Proses *Stuffing Container Muatan Karet di PT. Samudera Indonesia Cabang Jambi*” Skripsi. Program Studi *Transportasi, Laut*, Program Diploma IV, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, Pembimbing I: Markus, Asta Patma Nugraha S.Si.T., M.T., Pembimbing II: Naf’an Arifian S.Pi., M.Sc.

*Stuffing* adalah penyusunan peti kemas di dalam kapal maupun terminal peti kemas atau pemadatan pemuatan di dalam peti kemas. PT Samudera Indonesia merupakan perusahaan bongkar muat di pelabuhan Cabang Jambi, pada proses *stuffing* yang cepat, tepat, dan manfaat sebagai motto operasional gudang barang jadi dengan mengedepankan kepuasan pelanggan sebagai sasaran utama, menjadi pendorong untuk mengamati lebih jauh terhadap proses *stuffing* dalam operasional gudang barang jadi.

Penelitian ini dilaksanakan menggunakan metode kualitatif dengan teknik pemilihan informan, utama dan pendukung. Pengumpulan datanya dilakukan dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi yang diuji keabsahannya dengan uji kredibilitas menggunakan triangulasi. Kemudian data dianalisis untuk mengetahui prosedur pelaksanaan *stuffing*, kendala pada proses *stuffing* dan solusi dari kendala tersebut.

Hasil penelitian ini menyatakan bahwa proses *stuffing* dilakukan dari pengecekan surat-surat mobil dan dokumen *Deleivery Order* (DO), jika semua sudah lengkap maka dilakukan proses memasukan mobil ke dalam container, setelah di masukan ke dalam container maka dilakukan pengikatan pada roda mobil yang dilakukan oleh tenaga kerja agar keadaan mobil pada saat pengiriman aman dan tidak terjadi kerusakan. Kendala yang dihadapi adalah tidak optimalnya proses *stuffing*, Konsistensi EMKL dalam penyelesaian proses *stuffing* dalam sering terjadi kurang maksimal, Petugas *stuffing* kesalahan operasional yang sering dilakukan oleh kerani *stuffing* , mengakibatkan kebiasaan buruk EMKL menjadi tidak terkontrol, TKBM (tenaga kerja bongkar muat) kurangnya bimbingan dan sosialisasi dari kepala TKBM sangat berpengaruh bagi kinerja buruh, Karena alam / cuaca hujan akan menghambat proses *stuffing*, Pengurusan dokumen karena masih birokrasi dan perizinan terkadang menyebabkan terjadinya keterlambatan dokumen. Upaya yang harus dilakukan adalah Pendekatan kepada EMKL, Melakukan briefing kepada petugas *stuffing*, Menekankan kinerja TKBM, Selalu memperhitungkan waktu proses *stuffing* dalam dengan kondisi cuaca yang terjadi, Lebih dimudahkan dan dipercepat dalam proses pengurusan dokumen.

**Kata Kunci:** *Stuffing* dan Muatan Karet

## ABSTRACT

***Dibyو Widodo, 2023, NIT. 130403191044, "Analysis of the Rubber Loading Container Stuffing Process at PT. Samudera Indonesia Jambi Branch" Thesis. Transportation, Sea Study Program, Diploma IV Program, West Sumatra Shipping Polytechnic, Supervisor I: Markus, Asta Patma Nugraha S.Si.T., M.T., Supervisor II: Naf'an Arifian S.Pi., M.Sc.***

*Stuffing is the preparation of containers in ships or container terminals or compaction of loading in containers. PT Samudera Indonesia is a loading and unloading company at the Jambi Branch port, in a fast, precise, and useful stuffing process as the operational motto of the finished goods warehouse by prioritizing customer satisfaction as the main target, being a driver to observe further the stuffing process in the finished goods warehouse operations.*

*This research was carried out using qualitative methods with informant selection techniques, main and supportive. The data collection was done by interviews, observations, and documentation that were tested for validity by credibility tests using triangulation. Then the data is analyzed to find out the procedure for implementing stuffing, constraints in the stuffing process and solutions to these obstacles.*

*The results of this study stated that the stuffing process was carried out from checking the car letter and Delivery Order (DO) documents, if everything was complete then the process of putting the car into the container, after being put into the container, tying was carried out on the wheels of the car carried out by the workforce so that the condition of the car at the time of delivery was safe and there was no damage. The obstacles faced are not optimal stuffing process, EMKL consistency in completing the stuffing process often occurs less than optimal, clerk stuffing operational errors that are often done by clerk stuffing, resulting in bad habits of EMKL becoming uncontrolled, TKBM (loading and unloading workforce) lack of guidance and socialization from the head of TKBM is very influential for labor performance. Efforts that must be made are Approach to EMKL, Briefing to stuffing clerks, Emphasizing TKBM performance, Always taking into account the time of the stuffing process in accordance with the weather conditions that occur, More facilitated and accelerated in the process of managing documents.*

***Keyword: Stuffing and Rubber Load***

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur peneliti ucapkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat dan rahmanya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini dengan dengan judul “Analisis Proses *stuffing container* muatan karet pada PT. Samudera Indonesia Cabang Jambi”. Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Transportasi (S.Tr.Tra). Peneliti menyadari dalam menyusun skripsi ini, peneliti banyak mendapatkan arahan, dukungan, masukan, bimbingan dan kemudahan dari berbagai pihak sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. H. Irwan, S.H., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Sumatra Barat yang telah memberikan fasilitas kepada kami untuk menyelesaikan studi kami.
2. Bapak Adhi Pratistha Silen, S.S.T, M.M. sebagai Ketua Program Studi Transportasi Laut yang telah banyak memberi motivasi selama menempuh studi di Politeknik Pelayaran Sumatra Barat.
3. Bapak Markus Asta Patma Nugraha, S.Si.T., M.T. sebagai Pembimbing I yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan peneliti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
4. Bapak Naf'an Arifian, S.Pi., M.Sc. sebagai Pembimbing II yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan peneliti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
5. Bapak Nazarwin, S.H., M.M. sebagai penguji I dan Bapak Langandriansyah Dwi Yatno, S.E. M.M. sebagai penguji II yang telah

memberikan kesempatan untuk menguji peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini.

6. Bapak/Ibu Dosen dan Pengasuh serta Civitas Akademik Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang dengan sabar mendampingi dan mengasuh peneliti selama menjadi Taruna/I.
7. Bapak/Ibu General Manager dan Karyawan PT. Samudera Indonesia Cabang Jambi yang telah mengizinkan peneliti untuk melaksanakan Praktek Darat (Prada) dan penelitian selama ini.
8. Kedua orang tua dan adik-adik yang selalu ada dengan memberikan semangat dan motivasi kepada peneliti selama mengerjakan skripsi ini.
9. Rekan-rekan dan Staff Resimen angkatan IV yang selalu saling mengingatkan dan memberi *support* satu sama lain.
10. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu yang telah banyak membantu penulis dalam do'a dan semangat untuk dapat menyelesaikan skripsi ini. Peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat kekurangan. Dengan segala kerendahan hati, peneliti mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna perbaikan skripsi ini.

Padang Pariaman, Juli 2023

(Dibyو Widodo)  
NIT:130403191044

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN PERSETUJUAN</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>MOTTO DAN PERSEMBAHAN</b> .....	<b>iv</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>v</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xii</b>
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	3
1.3. Tujuan Penelitian .....	4
1.4. Manfaat Penelitian .....	4
1.5. Sistematika Penulisan .....	5
<b>BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>7</b>
2.1 Kajian Teoritis .....	7
2.2 Kajian Penelitian yang Relevan .....	35
2.3 Kerangka Berpikir .....	36
<b>BAB 3 METODE PENELITIAN</b> .....	<b>38</b>
3.1 Pendekatan Jenis Penelitian .....	38
3.2 Waktu dan Tempat Penelitian .....	38
3.3 Sumber Data Penelitian.....	39
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	39
3.5 Teknik Analisis Data .....	41
3.6 Pemilihan Informan .....	43
3.7 Instrumen Penelitian .....	43
<b>BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b> .....	<b>46</b>
4.1 Hasil Penelitian.....	46
4.2 Pembahasan.....	55
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	<b>65</b>
<b>LAMPIRAN</b> .....	<b>69</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b> .....	<b>85</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	<i>General Purpose Container</i> .....	18
Gambar 2.2	<i>Open-Side Container</i> .....	18
Gambar 2.3	<i>Open-Top Container</i> .....	19
Gambar 2.4	<i>Ventilated Container</i> .....	19
Gambar 2.5	<i>Insulated Container</i> .....	20
Gambar 2.6	<i>Reefer Container</i> .....	20
Gambar 2.7	<i>Heated Container</i> .....	21
Gambar 2.8	<i>Tank</i> .....	21
Gambar 2.9	<i>Dry Bulk</i> .....	22
Gambar 2.10	<i>Fixed End Type</i> .....	22
Gambar 2.11	<i>Collapsible Types</i> .....	23
Gambar 2.12	<i>Platform Based Container</i> .....	23
Gambar 2.13	<i>Specials</i> .....	24
Gambar 2.14	Status Petikemas FCL .....	25
Gambar 2.15	Status Petikemas LCL .....	26
Gambar 2.16	Penelitian Terdahulu .....	35
Gambar 2.17	Kerangka Berpikir .....	37
Gambar 4.1	Kantor PT. Samudera Indoensia Cabang Jambi .....	47

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Penelitian Terdahulu.....	34
-----------	---------------------------	----

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Pada era globalisasi seperti sekarang ini, suatu negara tidak akan lepas dari perdagangan internasional yang memegang peranan penting dalam perekonomian suatu negara. Perdagangan internasional merupakan kegiatan transaksi bisnis yang dilakukan oleh dua negara atau lebih yang meliputi perusahaan swasta maupun pemerintah. Berbeda dengan perdagangan dalam negeri, perdagangan internasional memiliki beberapa peraturan yang lebih ketat antara lain dalam hal peraturan kepabeanan, hukum dan politik mitra dagang, standar mutu produk, dan peraturan perdagangan internasional lainnya yang telah ditetapkan setiap negara termasuk Indonesia.

Pada kegiatan perdagangan internasional salah satu yang berperan adalah angkutan laut yang mempunyai kelebihan dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Angkutan barang melalui laut/kapal sangat efektif dan ekonomis, karena kapal mempunyai daya angkut yang jauh lebih besar. Hampir semua barang ekspor, impor, dan muatan lain dalam jumlah yang besar diangkut menggunakan kapal laut.

Kegiatan perdagangan internasional dalam hal ekspor impor khususnya perpindahan barang diperlukan pelabuhan laut. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan RI No.57 Tahun 2020 Pasal 1 Ayat 1, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang

dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.57 tahun 2020 pasal 1 ayat 1 terlihat jelas bahwa pelabuhan sangat berperan dalam hal perpindahan antarmoda maupun barang dalam kegiatan perdagangan internasional. Disamping itu, untuk efektifitas pengiriman muatan melalui pelabuhan sekarang ini banyak menggunakan *container*. Dengan menggunakan *container* muatan akan terjaga dan sekaligus lebih efektif dalam hal pemuatannya. Oleh karena itu *container* menjadi pilihan utama kegiatan ekspor impor.

Memuat barang dalam *container (stuffing)* muatan karet ini harus dilakukan dengan cara yang baik sesuai dengan prosedur agar pemuatan dapat dimaksimalkan, karena jika tidak dilakukan sesuai prosedur maka akan menimbulkan permasalahan seperti kerusakan *container*, kerusakan barang, dan lain-lain. Memuat barang dalam *container (stuffing)* apalagi jenis muatannya karet maka perlu prosedur yang teliti agar tidak menimbulkan kesalahan-kesalahan, permasalahan tersebut akan berujung kepada komplain dari pihak *consignee*. Komplain yang terjadi terus menerus dapat mengakibatkan PT Samudera Indonesia Cabang Jambi kehilangan kepercayaan dari pihak *consignee*.

Namun berdasarkan pada pengalaman yang penulis temukan selama praktek darat selama 10 bulan di PT. Samudera Indonesia Cabang Jambi. merupakan perusahaan bongkar muat di depo Cabang Jambi. Terdapat kegiatan pemuatan barang ke dalam *container* sering mengalami permasalahan sehingga citra dari

perusahaan menurun dimata *consignee* yang berakibat penurunan produktivitas kerja perusahaan. Terjadinya permasalahan seperti proses *stuffing container* muatan karet. Kendala pada saat mengalami proses *stuffing container* muatan karet. *Container* tersebut mengalami kerusakan pada saat melaksanakan proses pemuatan *stuffing container*. Oleh karena itu perlu dikaji lebih dalam faktor-faktor apa saja dalam proses pemuatan *stuffing container* muatan karet tersebut serta upaya apa saja yang dilakukan pihak samudera agar proses *stuffing container* dapat berjalan dengan lancar.

Ketertarikan terhadap kinerja operasional gudang barang jadi terutama pada proses *stuffing* yang cepat, tepat, dan manfaat sebagai motto operasional Gudang barang jadi dengan mengedepankan kepuasan pelanggan sebagai sasaran utama, menjadi pendorong untuk mengamati lebih jauh terhadap proses *stuffing* dalam operasional Gudang barang jadi.

Berdasarkan uraian di atas peneliti tertarik untuk meneliti tentang proses *stuffing* dan kendala-kendalanya dan mengambil judul “ANALISIS PROSES *STUFFING CONTAINER* MUATAN KARET PADA PT SAMUDERA INDONESIA CABANG JAMBI”.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Rumusan masalah dalam penelitian ini dimaksudkan sebagai pedoman untuk melakukan penelitian secara tepat dan sesuai dengan prinsip suatu penelitian ilmiah. Dengan adanya rumusan masalah ini peneliti dapat mengetahui objek-objek yang diteliti, serta dapat membantu peneliti agar tulisan dan ruang lingkup penelitian menjadi terarah pada hal-hal yang berhubungan dengan

masalah yang diteliti. Untuk memudahkan pembahasan masalah dan pemahamannya maka rumusan masalahnya sebagai berikut:

1.2.1 Bagaimana proses *stuffing* muatan karet yang diterapkan oleh PT Samudera Indonesia?

1.2.2 Apa saja kendala yang dialami ketika proses *stuffing* muatan karet pada PT Samudera Indonesia?

1.2.3 Apa saja upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala proses *stuffing* muatan karet pada PT Samudera Indonesia?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Ada beberapa tujuan dari penelitian ini agar dapat memberikan manfaat yang sesuai dengan apa yang dikehendaki, yaitu:

1.3.1 Untuk mengetahui proses *stuffing* muatan karet pada PT Samudera Indonesia.

1.3.2 Untuk mengetahui kendala-kendala yang dialami saat proses *stuffing* muatan karet pada PT Samudera Indonesia.

1.3.3 Untuk mengetahui upaya yang dilakukan PT Samudera Indonesia dalam mengatasi kendala yang terjadi saat proses *stuffing* muatan karet.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini juga memiliki manfaat bagi para pihak yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung. Adapun manfaat penelitian sebagai berikut:

1.4.1 Bagi Perusahaan

Diharapkan mampu memberikan referensi dan masukan bagi perusahaan, sehingga perusahaan dapat mengambil kebijakan yang lebih baik dalam penataan dan persiapan barang sebelum proses *stuffing*.

#### 1.4.2 Bagi Akademis

Sebagai perwujudan sumbangan pemikiran dan pengembangan ilmu pengetahuan di bidang Transportasi laut. Melalui proposal skripsi ini dapat memberikan tambahan referensi dan informasi yang disediakan bagi akademis lainnya yang ingin melakukan penelitian lanjutan terkait proses *stuffing*.

#### 1.4.3 Bagi Pembaca

Hasil penulisan ini diharapkan dapat memberikan ilmu dan informasi pada pembaca tentang proses *stuffing*.

#### 1.4.4 Bagi Penulis

Mengetahui proses *stuffing* berdasarkan tahapan dan juga keselamatan pada muatannya. Penulis dapat memahami bagaimana cara memaksimalkan muatan ke dalam *container*. Sehingga penulis mendapatkan ilmu sekaligus belajar tentang proses *stuffing* dan dapat mengetahui bagaimana pemaksimalannya.

### 1.5 Sistematika Penulisan

Agar penulisan proposal ini lebih sistematis dan mudah untuk dimengerti maka penulis akan menyusunnya ke dalam beberapa bab. Adapun susunannya yaitu:

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab pendahuluan berisi tentang latar belakang penelitian, cakupan masalah, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, dan sistematika penulisan.

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab tinjauan Pustaka berisi tentang kajian Pustaka yang membahas tentang teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul, kerangka teoritis, kajian penelitian yang relevan, dan kerangka berpikir.

## **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Dalam penulisan karya tulis ini, metodologi penelitian merupakan faktor penting dari keberhasilan penyusunan karya tulis. Hal ini berkaitan dengan bagaimana cara mengumpulkan data, siapa sumbernya, dan alat apa yang digunakan.

## **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Dalam Bab ini menjelaskan deskripsi data tentang perusahaan yang menjadi objek dari penelitian yang penulis ambil, pembahasan masalah yang membahas tentang proses *stuffing* muatan karet pada PT Samudera Indonesia, kendala-kendala yang dialami saat proses *stuffing* muatan karet pada PT Samudera Indonesia dan upaya yang dilakukan PT Samudera Indonesia dalam mengatasi kendala yang terjadi saat proses *stuffing* muatan karet.

## **BAB V PENUTUP**

Pada bab ini penulis akan memberikan kesimpulan dari pembahasan dari masalah-masalah yang telah dihadapi dan penulis yang didasarkan pada hasil pembahasan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## BAB 2

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Kajian Teoritis

##### 2.1.1. Analisis

Menurut Nimpuno (2017) analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dsb) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab, musabab, duduk perkaranya, dsb); penguraian suatu pokok atau berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.

Menurut Satori dan Komariah (2017) analisis adalah suatu usaha untuk mengurai suatu masalah atau fokus kajian menjadi bagian-bagian (*decomposition*) sehingga susunan/tatanan bentuk sesuai yang diurai itu tampak dengan jelas dan karenanya bisa secara lebih terang ditangkap maknanya atau lebih jernih dimengerti duduk perkaranya.

Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan analisis adalah aktivitas yang memuat sejumlah kegiatan seperti mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan kembali menurut kriteria tertentu kemudian dicari kaitannya dan ditafsirkan maknanya.

Menurut Amir (2014) *stuffing* adalah penyusunan peti kemas di dalam kapal maupun terminal peti kemas atau pepadatan pemuatan di dalam peti kemas. Dalam proses *stuffing* dibagi menjadi dua bagian yaitu proses *stuffing* luar dan *stuffing* dalam proses *stuffing* luar. Proses *stuffing* dalam adalah

memasukkan barang ke dalam petikemas yang dilakukan didalam depo petikemas. Proses *stuffing* luar adalah proses pemasukkan 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 petimbangannya. 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, <https://ajmcargo.co.id/tips-saat-stuffing-container-yang-harus-anda-ketahui/>, 09 Juni 2022).

Sebuah kegiatan atau pekerjaan tentunya akan dilakukan berdasarkan prosedur atau SOP (Standar Operasional Prosedur). Sebuah prosedur dapat menjadi acuan atau pedoman bagi karyawan untuk tau apa langkah-langkah yang akan mereka kerjakan. Sesuai dengan permasalahan yang peneliti angkat yaitu bagaimana proses *stuffing* di PT. Samudera Indonesia sehingga dapat diketahui langkah-langkah pelaksanaan serta persyaratan yang harus disiapkan.

### 1. *Stuffing In*

*Stuffing In* adalah *customer* atau pengurus EMKL memasukkan atau pemuatan barang ke dalam *container* yang dilakukan di dalam depo

petikemas. *Customer* atau pengurus EMKL melaporkan kepada petugas *stuffing* pada saat proses *stuffing* memerlukan tenaga angkut buruh dan atau alat berat, serta mengisi LPC (Laporan Penyerahan *Container*), bahwa *container* sudah *full* dan keadaan sudah disegel siap muat dan menunggu jadwal kapal. Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan *stuffing* in adalah proses memasukkan barang dari luar *container* ke dalam *container* yang dilakukan di dalam lapangan penumpukan atau depo. Menurut Langga, et al. (2022) kegiatan *Stuffing in* adalah sebagai berikut:

- a. Mendatangi kantor pusat untuk melakukan dan menyelesaikan administrasi, mengambil No Booking atau RO, dan meminta *seal* atau segel *container*.
- b. Mengganti No Booking atau RO menjadi DWI di *Gate In* di depo.
- c. Menghadap petugas *stuffing* di blok yang sudah diarahkan.
- d. Memilih dan mengecek *container* sesuai yang dibutuhkan.
- e. Truk atau mobil box datang dan proses pemasukan barang ke dalam *container*, pemasukan barang dilakukan oleh *customer*, atau buruh dan alat berat *forklift* yang sesuai jenis dan berat barang.
- f. Bila sudah *full*, penutupan pintu *container* dengan rapat lalu di beri segel.
- g. Setelah pemuatan barang, petugas *stuffing* memberikan LPC dan diisi oleh *customer* atau pengurus EMKL (mengisi asal pengirim, nama dan berat barang, tujuan, nomor *seal*).
- h. Melaporkan LPC kepada petugas *stuffing*, petugas melakukan penginputan data LPC.

- i. *Container* siap hampar CY dan muat sesuai jadwal kapal.

## 2. *Stuffing Out*

*Stuffing Out* adalah kegiatan memasukkan atau pemuatan barang ke dalam *container* yang dilakukan *customer* atau pengurus EMKL di luar depo petikemas atau di pabrik, dengan cara mengeluarkan *container empty* atau kosong dinaikkan ke atas *trucking (lift on)*, selanjutnya dibawa ke pabrik diisi sampai *full* dan kembali ke depo dengan keadaan sudah disegel serta menyertakan surat jalan sesuai tujuan dan nama pengirim, selanjutnya *container* kembali ke depo atau terminal guna untuk di inspeksi oleh *checker*. Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan *stuffing out* adalah proses memasukan barang dari luar *container* ke dalam *container* yang dilakukan di luar lapangan penumpukan yang biasa dilakukan di gudang perusahaan terkait. Proses *Stuffing out* adalah sebagai berikut:

- a. Mendatangi kantor pusat untuk melakukan dan menyelesaikan administrasi, mengambil *No Booking* atau RO, dan meminta *seal* atau segel *container*.
- b. Mengganti *No Booking* atau RO menjadi DWI di *Gate In* di depo.
- c. Menghadap dan menyerahkan DWI kepada petugas alat di blok bongkaran yang sudah diarahkan.
- d. Menyiapkan armada *trucking*.
- e. Memilih dan mengecek *container* sesuai yang dibutuhkan.
- f. Petugas alat mengembalikan DWI, dan menaikkan *container (lift on)* ke atas *truck*.

- g. Menukarkan DWI dengan EIR *stuffing out* di *Gate out*.
- h. Menuju dan memasukkan barang di pabrik.
- i. Bila sudah *full* penutupan pintu *container* dengan rapat lalu diberi segel.
- j. Kembali ke depo menuju *Gate in* atau terminal petikemas serta melampirkan surat jalan yang bertuliskan asal pengirim, tujuan dan nomer *seal*.
- k. Inspeksi *container* oleh *checker*.
- l. Pencetakan DWI dan menurunkan *container (lift off)* di blok *stuffing*.
- m. *Container* siap muat dan hampar ke CY sesuai jadwal kapal.

#### 2.1.2.2. Cara *Stuffing*

Ada beberapa cara *stuffing* menurut (Suyono, 2018) dalam *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*:

##### 2.1.2.2.1. Untuk peti karton

Bila berat peti/karton tidak sama, maka peti/karton yang lebih berat diletakkan dan disusun dibawah. Bila susunan peti kartonnya seragam, maka tumpukan pertama disusun dari kanan ke kiri dan tumpukan dua dari kiri ke kanan.

##### 2.1.2.2.2. Untuk muatan karung tidak dapat dipalet

Susunlah karung pada tumpukan pertama dengan baris melintang petikemas dan paling ujung membujur petikemas. Selanjutnya, pada tumpukan kedua, dua baris melintang dimulai dari atas yang membujur dan yang paling ujung disusun membujur.

##### 2.1.2.2.3. Untuk muatan drum/*barrels*

Drum atau barrels harus selalu disusun berdiri, selang satu baris dipergunakan *dunnage*, mulai dari kiri ke kanan atau dari depan ke belakang. Pergunakan *dunnage* diatas tumpukan/susunan pertama untuk mulai tumpukan/susunan kedua. Untuk mengurangi *broken space*, gunakan alas papan pada baris urutan ganjil agar benjolan drum tidak saling bersentuhan.

#### 2.1.2.2.4. Untuk muatan yang dipalet

Muatan diatas palet harus diikat kuat menggunakan ban, ikatan baja atau plastik, dan diikat pada palet. Bila petikemas hanya diisi dengan satu atau dua palet saja letakkan dengan ganjal (*chocking*) agar muatan palet tidak bergoyang.

#### 2.1.2.2.5. Untuk *long length cargo*

Lebih baik menggunakan petikemas jenis *flat-rack* atau *open top* untuk memudahkan pemuatan dan pembongkarannya. Pasang *chocking* di ujung-ujung petikemas. Agar mudah mengeluarkan muatan, gunakan *dunnage* agar sling dapat mudah dimasukkan atau di-presling dahulu.

#### 2.1.2.3. Dokumen *Stuffing*

Menurut Prihartanto (2014) Dokumen – dokumen yang terkait pada saat kegiatan *stuffing* adalah sebagai berikut:

##### 2.1.2.3.1. Dokumen pemuatan barang

###### a. *Bill Of Lading* (B/L)

Merupakan bukti tanda terima barang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang memungkinkan barang bisa di transfer dari *shipper* ke *consignee*.

b. *Cargo List*

Daftar semua barang yang akan dimuat ke kapal.

c. *Tally Muat*

Untuk semua barang yang dimuat di atas kapal dicatat dalam *tally* muat.

2.1.2.3.2. Dokumen Lainnya

a. *Manifest*

Daftar barang yang akan di bongkar/muat dari ke kapal, berisi nama kapal *voyage*, jenis barang, *tonnage*/kubikasi, No B/L, *shipper*, *consignee*, asal tujuan oleh perusahaan pelayaran.

b. DO (*Delivery Order*)

Bukti kepemilikan barang yang berisi nama kapal, jenis barang, party, jumlah *colly*, jumlah *tonnage*, yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran.

c. Nota Pelayanan Ekspor (NPE)

Nota yang diterbitkan oleh pemeriksa dokumen ekspor dan untuk melindungi pemasukan barang.

d. *Shipping Instruction*

Dokumen yang mengatur tata cara pengiriman barang atau jasa dari suatu negara ke negara lain.

e. *Gate Pass*

Dokumen layanan sistem *automatic* untuk semua kendaraan yang akan memasuki wilayah pelabuhan.

#### 2.1.2.4 Prosedur *Stuffing*

Prosedur ini berlaku untuk kegiatan *stuffing* dalam depo, meliputi prosedur administrasi, pengambilan *container empty*, permohonan kerja *stuffing* dalam hingga proses *stuffing* di depo diantaranya :

- a. Permintaan *container empty* pada depo yang ditunjuk oleh *customer service* melalui *yard operation foreman* dengan menyerahkan *Realease Order (DO) No. Booking*.
- b. *Yard operation foreman* menyerahkan *container empty* dengan bantuan dari *reachstacker Customer* bersama dengan *yard operation foreman* melakukan cek terhadap kondisi *container empty*.
- c. *Customer* menyerahkan *Realese order (DO)* atau *No. Booking* pada *yard operation admin* atau *yard operation foreman* sebagai syarat untuk mencetak surat penyerahan *container (LPC)*.
- d. *Customer request* kerja *stuffing* dalam depo melalui mandor dan apabila terdapat muatan berat, *customer* harus mengajukan permohonan kepada *operator forklift* dengan mengisi form SPK (surat perintah kerja) alat berat.
- e. Buruh melakukan kerja *stuffing* dalam depo dengan arahan dari mandor.

- f. *Customer* menyegel *container* pada *looking bar handle* sisi kanan pintu *container*.
- g. *Customer* mengisi surat penyerahan *container* (LPC) sesuai dengan jenis muatan, tonase muatan, dan nomor segel (*Seal*).
- h. *Customer* menyerahkan surat penyerahan *container* (LPC) kepada *yard operation admin*.
- i. *Yard operation admin* melakukan input data surat penyerahan *container* pada *system*.

### 2.1.3. Petikemas atau *Container*

#### 2.1.3.1. Pengertian Petikemas atau *Container*

Petikemas (*container*) adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkat muatan yang ada di dalamnya (Suyono, 2018).

Petikemas adalah suatu peti persegi panjang, tahan cuaca, digunakan untuk mengangkat dan menyimpan sejumlah muatan kemasan dan barang-barang curah. Petikemas berfungsi untuk melindungi isinya dari kehilangan dan kerusakan. Kelebihan dari petikemas yaitu dapat dipisahkan dari alat transportasi, diperlakukan sebagai satuan muat dan jika pindah kapal tanpa harus dibongkar isinya (PPEI, 2009).

Menurut ahli moda transportasi laut (Kramadibrata, 2014), petikemas adalah suatu kotak besar yang terbuat dari bahan campuran baja dan tembaga atau anti karat. Petikemas memiliki pintu yang dapat

terkunci dan tiap sisi-sisi dipasang suatu pitting sudut dan kunci putar (*Corner Fitting and Twist Lock*), sehingga antara satu petikemas dengan yang lainnya dapat dengan mudah disatukan atau dilepaskan. Pada tempat pengiriman barang-barang dengan satuan yang kecil dimasukkan kedalam petikemas kemudian dikunci atau disegel untuk siap dikirimkan.

#### 2.1.3.2. Ukuran Peti kemas atau *Container*

Menurut Suyono (2018) ukuran petikemas adalah yang sudah ditetapkan oleh Badan Internasional Standard Organization (ISO) antara lain:

##### 2.1.3.2.1. *Container 20' Dry Freight (20 Feet)*

Ukuran luar	: 20' (p) x 8' 6'' (t) atau 6.058 x 2.438 x 2.591 m;
Ukuran dalam	: 5.919 x 2.340 x 2.380 m;
Kapasitas	: <i>Cubic Capacity</i> : 33 Cbm;
<i>Pay load</i>	: 22.1 ton

##### 2.1.3.2.2. *Container 40' Dry Freight (40 Feet)*

Ukuran luar	: 40' (p) x 8' (1) x 8' 6'' (t) atau 12.192 x 2.438 x 2.591 m;
Ukuran dalam	: 12.045 x 2.309 x 2.379 m;
Kapasitas	: <i>Cubic Capacity</i> : 67,3 Cbm
<i>Pay load</i>	: 27,396 ton

##### 2.1.3.2.3. *Container 40' High Cube Dry*

Ukuran luar	: 40' (p) x 8' (1) x 9' 6'' atau
-------------	----------------------------------

12.192 x 2.438 x 2.926 m;  
Ukuran dalam : 12.045 x 2.347 x 2.684 m;  
Kapasitas : *Cubic Capacity* : 76 Cbm;  
*Pay load* : 29,6 ton

Ukuran muatan dalam pebongkaran/pemuatan kapal petikemas dinyatakan dalam TEU (*Twenty Foot Equivalent Unit*). Oleh karena ukuran standard dari petikemas dimulai dari panjang 20 *feet*, maka satu petikemas 20' dinyatakan sebagai 1 TEU. Peti kemas 40' dinyatakan 2 TEU's atau sering juga dinyatakan dalam FEU (*Fourty Foot Equivalent Unit*).

#### 2.1.3.3. Jenis Petikemas atau *Container*

Petikemas dapat dibagi dalam enam kelompok (Suyono, 2003) yaitu:

##### 2.1.3.3.1. *General Cargo Container*

Merupakan jenis petikemas yang digunakan untuk mengangkut muatan umum. Seperti kain, kayu, dan lain-lain. Petikemas yang termasuk dalam *General Cargo* adalah:

##### a. *General Purpose Container*

Merupakan petikemas yang digunakan untuk mengangkut barang-barang muatan umum, barang yang tidak perlu penanganan khusus dalam pengiriman.



Gambar 2.1

*General Purpose Container*Sumber: [www.globuscontainer.com](http://www.globuscontainer.com)**b. *Open-side Container***

Merupakan peti kemas yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukkan dan mengeluarkan barang yang karena ukiran atau beratnya lebih mudah dimasukkan atau dikeluarkan melalui samping petikemas.



Gambar 2.2

*Open-side Container*Sumber: [www.portablespace.com](http://www.portablespace.com)**c. *Open-top Container***

Merupakan petikemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan dan dikeluarkan lewat atas. Petikemas ini

diperlukan untuk mengangkut barang berat yang hanya dimasukkan lewat atas dengan menggunakan Derek (*crane*).



Gambar 2.3  
*Open-top Container*  
Sumber: [www.iport.com](http://www.iport.com)

d. *Ventilated Container*

Merupakan petikemas yang memiliki ventilasi agar terjadi sirkulasi udara dalam petikemas yang diperlukan oleh muatan tertentu, khususnya muatan yang mengandung kadar air tinggi.



Gambar 2.4  
*Ventilated Container*  
Sumber: [www.hisemarine.com](http://www.hisemarine.com)

2.1.3.3.2. *Thermal Container*

Merupakan peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu. Petikemas yang termasuk kelompok thermal adalah:

a. *Insulated Container*

Merupakan petikemas yang dinding bagian dalamnya diberi isolasi agar udara dingin di dalam petikemas tidak merembes keluar. Dapat berupa suhu tinggi maupun suhu rendah.



Gambar 2.5

*Insulated Container*

Sumber: [www.mccontainer.com](http://www.mccontainer.com)

b. *Reefer Container*

Merupakan petikemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam petikemas sesuai dengan suhu yang diperlukan untuk barang yang mudah busuk, seperti sayuran, daging, atau buah-buahan.



Gambar 2.6

*Reefer Container*

Sumber: [www.alconet-containers.com](http://www.alconet-containers.com)

c. *Heated Container*

Merupakan petikemas yang dilengkapi dengan pemanas agar udara di dalam petikemas dapat diatur pada suhu panas sesuai yang diinginkan.



Gambar 2.7  
*Heated Container*

Sumber: [www.arthaanugrah.com](http://www.arthaanugrah.com)

2.1.3.3.3. *Tank Container*

*Tank Container* adalah tangki yang ditempatkan dalam kerangka petikemas yang digunakan untuk muatan cair (*bulk liquid*) maupun gas (*bulk gas*).



Gambar 2.8  
*Tank*

Sumber: [www.eleph66.en.made-in-china.com](http://www.eleph66.en.made-in-china.com)

#### 2.1.3.3.4. *Dry Bulk*

*Dry Bulk* adalah *general purpose container* yang dipergunakan khusus untuk mengangkut muatan curah. Untuk memasukkan muatannya dengan cara melalui lubang bagian atas petikemas sedangkan untuk mengeluarkan muatannya dengan melalui lubang atau pintu di bagian bawah petikemas.



Gambar 2.9

*Dry Bulk*

Sumber: [www.ppcphilton.com](http://www.ppcphilton.com)

#### 2.1.3.3.5. *Platform*

*Platform Container* adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar. Petikemas yang termasuk dalam jenis *platform* adalah:

##### a. *Flat Rack Container*

*Flat Rack Container* adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya. *Flat Rack Container* dibedakan menjadi 2 (dua) jenis, yaitu:

- 1) *Fixed end Type*: dinding pada ujungnya tidak dapat dibuka atau dilipat.



Gambar 2.10

*Fixed end Type*Sumber: [www.mtcontainer.com](http://www.mtcontainer.com)

- 2) *Collapsible Type*: dinding pada ujungnya dapat dilipat agar dapat menghemat ruangan saat diangkut dalam keadaan kosong.



Gambar 2.11

*Collapsible Types*Sumber: [www.rockwellshipping.com](http://www.rockwellshipping.com)

b. *Platform Based Container*

*Platform Based Container* atau juga disebut *artificial tween deck* adalah petikemas yang hanya terdiri dari lantai dasar saja dan apabila diperlukan dapat dipasang dinding. Biasanya digunakan untuk muatan yang mempunyai lebar dan tinggi yang melebihi petikemas yang standar.



Gambar 2.12  
*Paltform Based Container*  
 Sumber: [www.arthanugraha.com](http://www.arthanugraha.com)

#### 2.1.3.3.6. *Specials Container*

*Specials Container* adalah petikemas khusus yang dibuat untuk muatan tertentu, seperti petikemas untuk muatan ternak (*cattle container*) atau muatan kendaraan (*car container*).



shutterstock.com · 1831850809

Gambar 2.13  
*Specials*  
 Sumber: [www.containerspecials.com](http://www.containerspecials.com)

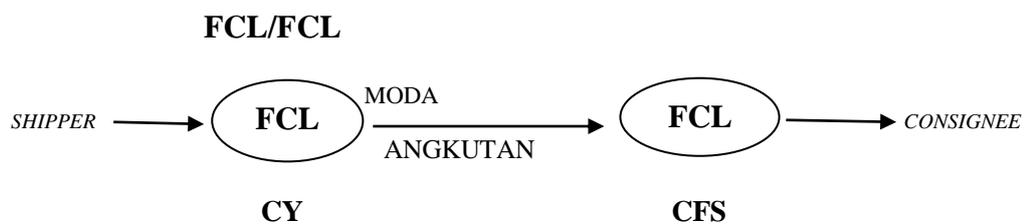
#### 2.1.3.4. Status Petikemas atau *Container*

Dalam pengangkutan petikemas dari suatu negara satu ke negara lainnya, petikemas mempunyai dua status (Suyono, 2003:188) yaitu:

#### 2.1.3.4.1. Full Container Load (FCL)

FCL adalah *shipper* menggunakan satu atau lebih petikemas untuk digunakan mengirim barangnya sendiri. Status ini mempunyai ciri-ciri sebagai berikut:

- Petikemas berisi muatan dari satu *shipper* dan dikirim untuk satu *consignee*.
- Petikemas diisi (*stuffing*) oleh *shipper* (*shipper load and count*) atau dapat melalui perantara *forwarder* dan petikemas yang sudah diisi diserahkan di *container yard* (CY) pelabuhan muat.
- Di pelabuhan bongkar petikemas di ambil oleh *consignee* di *container yard* (CY) dan di *un-stuffing* oleh *consignee*.
- Perusahaan pelayaran tidak bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang ada dalam petikemas.



Gambar 2.14

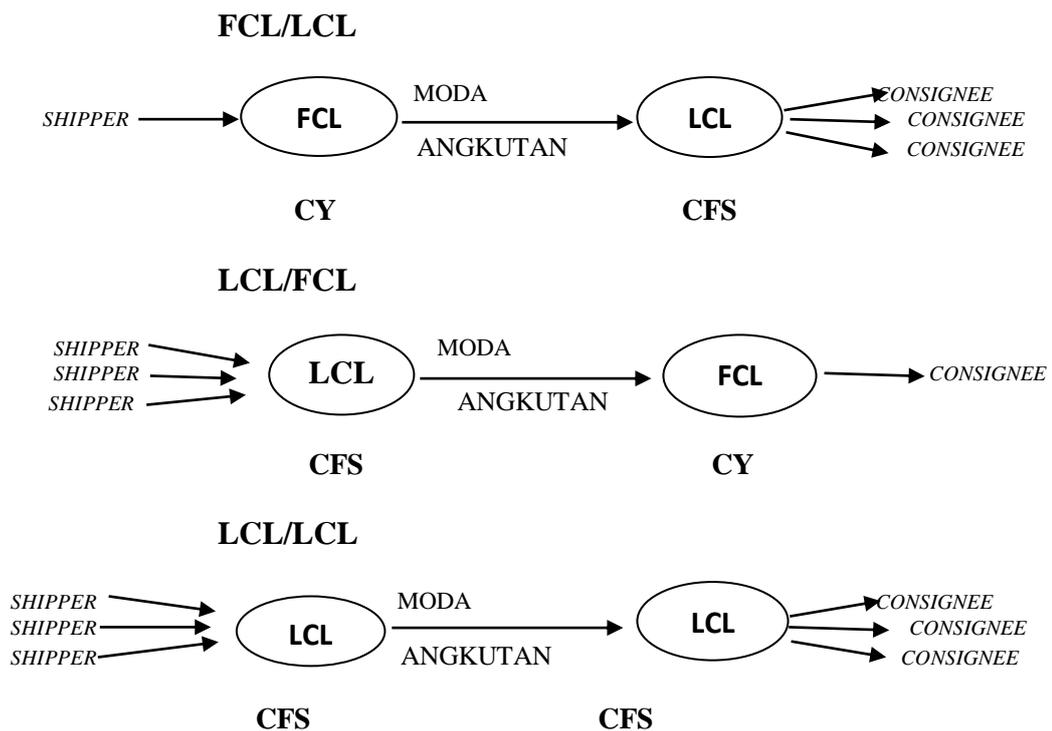
Status Petikemas FCL

**Sumber:** (Suyono, 2003:189)

#### 2.1.3.4.2. Less Than Container Load (LCL)

LCL adalah *shipper* mengkonsolidasi/mencampur barangnya dengan barang *shipper* lain dalam satu petikemas. Status ini mempunyai ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Petikemas berisi muatan dari beberapa shipper dan ditujukan kepada beberapa *consignee*.
- b. Muatan diterima dalam keadaan breakbulk dan diisi (*stuffing*) di *container freight station* (CFS) oleh perusahaan pelayaran.
- c. Di pelabuhan bongkar, petikemas di *un-stuffing* di CFS oleh perusahaan pelayaran dan diserahkan kepada beberapa *consignee* dalam keadaan *breakbulk*.
- d. Perusahaan pelayaran tidak bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang ada dalam petikemas.



Gambar 2.15

Status Petikemas LCL

Sumber: (Suyono, 2018:189)

#### 2.1.4. Muatan Karet

##### 2.1.4.1. Pengertian Karet

Karet merupakan bahan dasar untuk menghasilkan produk-produk yang berguna bagi kebutuhan makhluk hidup terutama manusia. Karet termasuk dalam genus *Hevea* dari familia *Euphorbiaceae* yang merupakan pohon kayu tropis yang berasal dari hutan Amazon. Di dunia, setidaknya 2.500 spesies tanaman diakui dapat memproduksi lateks, tetapi *Havea brasiliensis* saat ini merupakan satu-satunya sumber komersial produksi karet alam. Karet merupakan produk dari proses penggumpalan getah tanaman karet (*lateks*). Pohon karet normal disadap pada tahun ke-5. Produk dari penggumpalan lateks selanjutnya diolah untuk menghasilkan lembaran karet, bongkahan, atau karet remah yang merupakan bahan baku karet industri karet. Karet adalah polimer hidrokarbon yang terkandung dalam lateks beberapa jenis tumbuhan. Karet industri sekarang dapat diproduksi secara sintesis dan menjadi saingan dalam industri perkaretan.

##### 2.1.4.2. Sifat-Sifat Karet

Karet alam merupakan elastomer yang awalnya berbentuk seperti cairan berwarna putih susu yang ditemukan didalam getah tanaman karet. Adapun sifat-sifat karet diantaranya memiliki ketahanan suhu yang relative rendah, dapat menempel dengan beberapa sruktur logam, tahan terhadap suhu tinggi, mudah untuk diproduksi, memiliki kemampuan untuk melakukan isolistrik atau yang sifatnya konduusif, mampu meredam

panas, mampu meredam suara, mudah dibentuk, dan praktis serta dapat didaur ulang.

Untuk menambah kualitas karet yang diinginkan, biasanya karet akan ditambah beberapa bagian pengisi seperti karbon hitam dan beberapa zat aditif seperti *aging dan filter*. Beberapa karet alam memiliki daya elastisitas yang sangat baik, sangat mudah diolah, tidak cepat habis jika terkena gesekan, serta tidak cepat panas. Sifat khusus yang dimiliki karet alam yaitu memiliki daya tahan yang lumayan tinggi terhadap keretakan karena tidak mudah retak, daya lengketpun tinggi terhadap macam-macam bahan. Sehingga karet alam tidak dapat dibedakan dengan karet sintesis dalam hal ketahanan terhadap sinar matahari langsung atau panas lainnya, beberapa minyak pelarut serta ozon oksigen. Namun, karet alam juga dapat dipengaruhi dalam beberapa kegunaan dan aplikasi seperti karet selang, gasket dan segel karet, anti terhadap getar atau vibrasi, sebagai komponen peralatan listrik, sebagai karpet lantai dan *wheel chock*.

#### 2.1.4.3. Jenis-jenis Karet

Karet memiliki banyak jenis berdasarkan pengolahannya. Berikut ada tujuh jenis karet yang dikenal dipasaran yaitu sebagai berikut :

##### 2.1.4.3.1. Bahan olah karet

Bahan olah karet merupakan lateks kebun dan gumpalan lateks kebun yang didapat dari penyadapan pohon karet *Havea brasiliensis*. Bahan olah karet ini umumnya merupakan produksi perkebunan karet rakyat, sehingga sering disebut dengan bokar ( bahan olah karet rakyat).

#### 2.1.4.3.2. Karet alam konvensional

Karet alam konvensional terdiri dari golongan karet *sheet* dan *crepe*. Dalam *green book* yang diterbitkan oleh *international rubber quality and packing conference*, jenis-jenis karet alamolahan yang termasuk karet alam konvensional adalah *Ribbed Smoked Sheet (BSS)*, *White crepe pale crepe*, *Estate brown crepe*, *Compe crepe*, *Thin brown crepe remils*, *Thivk blanket crepe ambers*, *Flat bark crepe*, *Pure smoke blanket crepe*, dan *Off crepe*.

#### 2.1.4.3.3. Lateks pekat

Berbeda dengan jenis karet lain yang berbentuk lembaran atau bongkahan, lateks pekat berbentuk cairan pekat. Pemrosesan bahan baku menjadi lateks pekat bisa melalui pendadihan atau pemusingan. Lateks pekat ini biasanya merupakan bahan untuk pembuatan barang-barang yang tipis dan bermutu tinggi.

#### 2.1.4.3.4. Karet bongkah

Karet bongkah berasal dari karet remah yang dikeringkan dan dikilang menjadi bendela-bendela dengan ukuran yang tidak ditentukan.

#### 2.1.4.3.5. Karet spesifikasi teknis

Karet spesifikasi teknis atau *crumb rubber* merupakan karet yang dibuat secara khusus, sehingga mutu teknisnya terjamin yang penetapannya didasarkan pada sifat-sifat teknis. Penilaian mutu yang hanya berdasarkan aspek visual, seperti berlaku pada karet *sheep*, *crepe*, dan lateks pekat tidak berlaku untuk karet jenis ini. Karet spesifikasi

teknis ini dikemas dalam bongkah-bongkah kecil dengan berat dan ukuran seragam.

#### 2.1.4.3.6. *Tyre rubber*

*Tyre rubber* merupakan karet setengah jadi, sehingga bisa langsung digunakan oleh konsumen, seperti untuk membuat ban atau barang-barang lain yang berbahan karet alam. Tujuan pembuatan *tyre rubber* adalah meningkatkan daya saing karet alam terhadap karet sintesis. Karet ini juga memiliki daya campur yang baik, sehingga muda digabungkan dengan karet sintesis.

#### 2.1.4.3.7. Karet reklim

Karet reklim adalah karet yang didaur ulang dari karet bekas. Umumnya bekas ban mobil atau ban berjalan dipabrik-pabrik besar. Karet reklim diusahakan pertama kali pada tahun 1848 oleh Alexander Parkes dan ternyata tetap dibutuhkan sampai sekarang, bahkan dalam jumlah yang cukup banyak. Kelebihan karet reklim ini adalah daya lekatnya bagus, kokoh, tahan lama dalam pemakaian, serta lebih tahan terhadap bensin dan minyak pelumas dibandingkan dengan karet yang baru dibuat. Kelemahannya kurang kenyal dan kurang tahan gesekan.

#### 2.1.4.4. Proses Produksi Karet

Dalam pemrosesan produksi karet yang mula-mulanya karet disadap pada perkebunan karet kemudian getah karet ditampung dan dikeringkan. Saat penyadapan karet ini akan mudah dilakukan saat musim kemarau karena getah karet tersebut lebih cepat kering. Karet yang sudah kering dikumpulkan sementara.

Dilihat dari alur pengolahan karet, mula-mula karet yang dihasilkan petani karet merupakan karet mentah yang belum bisa diolah sebagai mana mestinya karet yang disadap secara berkala dikumpulkan dan ditampung pada penampungan sementara guna diolah pada tahap berikutnya. Karet yang dimuat didalam tangka siap dibawa kepabrik untuk kemudian diolah.

#### 2.1.5. Pelabuhan

##### 2.1.5.1. Pengertian Pelabuhan

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, definisi pelabuhan adalah sebagai berikut:

“Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi”.

Pelabuhan Menurut Bambang Triatmodjo (2010:3) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang. Dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang. Terdapat gudang laut (transit) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang

lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.

Menurut Kramadibrata (2002:71) Pelabuhan merupakan salah satu simpul dari mata rantai bagi kelancaran angkutan muatan laut dan darat. Jadi secara umum pelabuhan adalah suatu daerah perairan yang terlindungi dari badai, ombak, dan arus. Oleh karena itu kapal dapat bersandar atau membuat sauh dan bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat dilaksanakan.

Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa pelabuhan adalah tempat yang dibangun untuk menjadi tempat berlabuhnya kapal. Kawasan inilah yang dijadikan tempat singgah bagi kapal-kapal sebelum akhirnya berlabuh atau meneruskan perjalanan. Di pelabuhan, biasanya kapal menaikkan atau menurunkan muatannya. Pelabuhan juga menjadi tempat untuk kegiatan pemerintahan dan perusahaan yang dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat dan fasilitas keselamatan keamanan berlayar serta tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

#### 2.1.5.2. Fungsi Pelabuhan

Fungsi pelabuhan menurut (Lasse, 2016) dalam Manajemen Kepelabuhanan adalah sebagai berikut:

##### 2.1.5.2.1. *Gateway*

Berawal dari kata pelabuhan atau *port* yang berasal dari kata latin *porta* telah bermakna sebagai pintu gerbang atau *gateway*.

Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena pelabuhan adalah jalan atau area resmi bagi lalu lintas barang perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus memenuhi prosedur kepabeanan dan kekarantinaan, di luar jalan resmi tersebut tidak dibenarkan.

#### 2.1.5.2.2. *link*

Keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin.

Fungsinya sebagai link ini setidaknya ada tiga unsur penting, yaitu:

- a. Menyalurkan barang atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk.
- b. Operasi pemindahan barang berlangsung cepat artinya minimum *delay*.
- c. Sangat efisien dalam arti biaya yang dikeluarkan tidak terlalu mahal.

#### 2.1.5.2.3. *interface*

Barang muatan yang diangkut via *maritime transport* setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Di pelabuhan muat dan demikian juga pelabuhan bongkar dipindahkan dari/ke sarana angkut dengan menggunakan berbagai fasilitas dan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan

menjembatani kapal dengan truk/kereta api atau truk/kereta api dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antar muka (*interface*).

#### 2.1.5.2.4. *Industrial Entity*

Pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh. Pelabuhan dapat menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan. Pelabuhan sebagai *industrial entity* akan menumbuhkan perusahaan-perusahaan pelayaran dibidang keagenan, PBM, *trucking*, pergudangan, dan sebagainya.

#### 2.1.5.3 Jenis Pelabuhan

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menurut jenisnya pelabuhan dibedakan menjadi tiga yaitu:

##### 2.1.5.3.1. Pelabuhan Utama

adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

##### 2.1.5.3.2. Pelabuhan Pengumpul

pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal

tujuan penumpang dan atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

#### 2.1.5.3.3. Pelabuhan Pengumpan

pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

## 2.2. Kajian Penelitian yang Relevan

Kajian penelitian relevan adalah kegiatan yang meliputi mencari, membaca, dan menelaah penelitian sebelumnya yang sudah pernah dibuat dan dianggap cukup relevan. Mempunyai keterkaitan dengan judul dan topik yang akan diteliti yang berguna untuk menghindari terjadinya pengulangan penelitian dengan pokok permasalahan yang sama. Penelitian relevan dalam penelitian juga bermakna berbagai referensi yang berhubungan dengan penelitian yang akan dibahas.

**Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu**

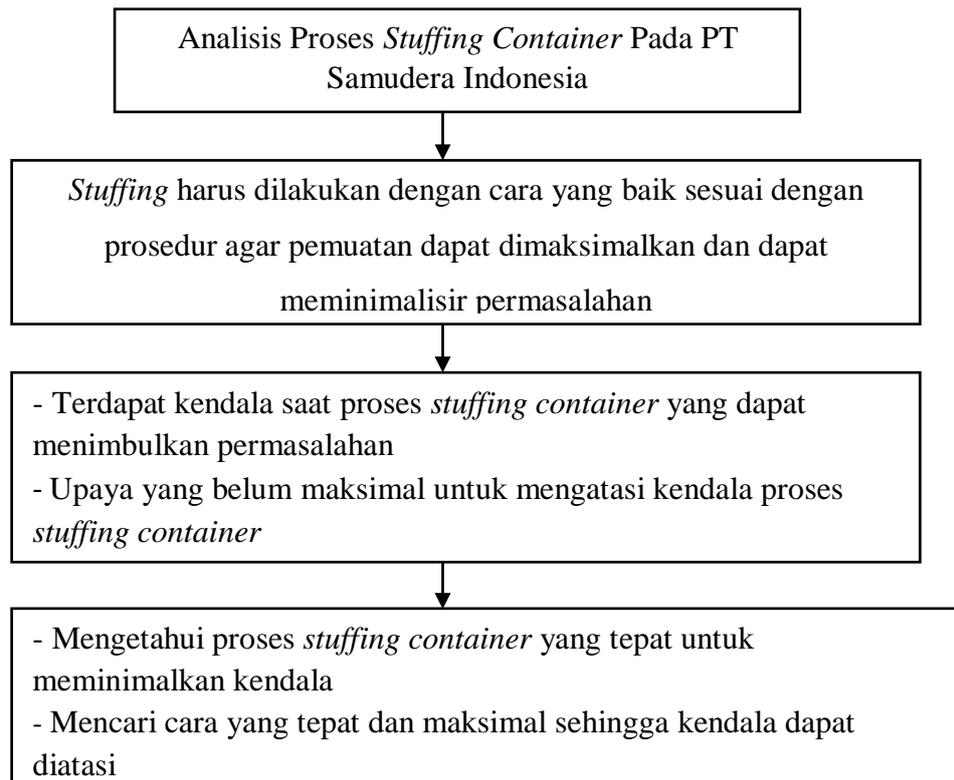
NO	PENELITI	TAHUN	JUDUL PENELITIAN	HASIL
1	Maya Listanti	2011	Proses <i>Stuffing</i> Pada PT. Indo Veneer Utama di Karanganyar.	Mengetahui proses <i>stuffing</i> pada PT. Indo Veneer Utama.
2	Nadhiva Kurnia Sari	2011	Proses <i>Stuffing</i> Produk Furniture Pada CV. Aryasena Art & Furniture di Sukoharko	Mengetahui proses <i>stuffing</i> dan cara memaksimalkan pemuatan dan penataan barang dalam <i>container</i> pada CV.Arya & Furniture

NO	PENELITI	TAHUN	JUDUL PENELITIAN	HASIL
3	Danang Rosyid	2010	Proses <i>Stuffing</i> Produk Furniture Pada Rakabu Furniture di Surakarta	Mengetahui alur terstruktur dalam proses <i>stuffing</i> dan mengetahui bagaimana pemaksimalan penataan barang ke <i>container</i> .
4	Ella Ernawati	2011	Proses Pemuatan Barang Ke Dalam <i>Conttainer</i> ( <i>Stuffing</i> ) Pada CV. Manggala Java Art Di Klaten	Mengetahui tahapan proses <i>stuffing</i> dan cara memaksimalkan penataan barang kedalam <i>container</i> .
5	Muhammad Arsyad	2020	Prosedur Pelayanan <i>Stuffing/Stripping</i> Di Area Pelabuhan PT. Pelindo IV (Persero) Terminal Petikemas Pantoloan	Mengetahui proses pelayanan <i>stuffing</i> yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Terminal Petikemas Pantoloan

Persamaan penelitian terdahulu dengan penelitian yang akan dilaksanakan adalah untuk mengetahui proses *stuffing* dan kendala-kendala yang terjadi saat proses *stuffing*. Kendala yang dihadapi dalam penelitian Listanti (2011) yaitu penataan barang yang dilakukan secara manual. Pada penelitian Sari (2011) kendala yang dihadapi yaitu kurang maksimalnya pengaturan posisi barang pada *container*. Penelitian Rosyid (2010) menemukan kendala yaitu kurangnya *quality control* pada saat proses *stuffing*. Pada penelitian Ernawati (2011) menemukan kendala yaitu keadaan container yang banyak rusak dan pada penelitian Arsyad (2020) menemukan kendala yang utama adalah cuaca yang tidak menentu.

### 2.3 Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir penelitian adalah suatu model atau gambaran berupa konsep yang didalamnya menjelaskan tentang suatu hubungan suatu variabel yang diperkirakan akan terjadi dan diperoleh dari hasil penjabaran kajian pustaka.



Gambar 2.16 Kerangka Berpikir

Berdasarkan kerangka berpikir di atas, maka dapat diketahui bahwa proses *stuffing container* pada PT Samudera Indonesia terdapat beberapa kendala yang dihadapi. Upaya yang belum maksimal dalam mengatasi kendala proses *stuffing* juga menjadi suatu permasalahan bagi PT Samudera Indonesia. Dengan adanya permasalahan-permasalahan tersebut maka harus ada solusi untuk menyelesaikannya. Mengetahui

proses *stuffing container* yang tepat untuk meminimalkan kendala. Mencari cara yang tepat dan maksimal sehingga semua kendala dapat diatasi secara efisien.