

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Jumlah kapal yang mengunjungi pelabuhan merupakan salah satu ukuran tingkat aktivitasnya. Kunjungan kapal adalah kapal yang datang di Pelabuhan baik untuk berlabuh di Perairan maupun bersandar di Dermaga (BPS, 2023). Data kunjungan kapal di Pelabuhan merupakan salah satu indikator yang dapat menggambarkan tingkat aktivitas suatu pelabuhan. Data kunjungan kapal yang dilengkapi dengan data gross tonase (*Gross Ton* atau GT adalah volume ruangan kapal dalam  $m^3$  (meter kubik) meliputi volume ruangan kapal kecuali *tunnel* (terowongan), lubang poros baling-baling, *chain locker* atau tempat jangkar dan alas ganda) akan sangat bermanfaat sebagai salah satu indikator dalam menganalisis aktivitas suatu pelabuhan. Data GT kapal yang berkunjung di suatu pelabuhan menggambarkan besar kecilnya kapal yang berkunjung dan dapat melengkapi informasi frekuensi kunjungan kapal (BPS, 2022).

Statistik kunjungan kapal, baik domestik maupun internasional, di 25 pelabuhan utama menunjukkan aktivitas yang signifikan. Pelabuhan-pelabuhan ini dikategorikan sebagai strategis karena telah dilengkapi dengan berbagai fasilitas modern, termasuk sarana untuk angkutan peti kemas, kargo curah, barang umum, serta layanan penumpang. Selain itu, pelabuhan-pelabuhan ini juga memiliki tingkat kepadatan pergerakan kapal yang tinggi. Dibandingkan dengan tahun 2020, kunjungan kapal mengalami penurunan sebesar 10,36% namun GT mengalami penurunan sebesar 4,10%, adanya peningkatan pada tahun 2021 sebesar 5,45%. Untuk pelabuhan utama yaitu pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2020 dengan 12.457 kunjungan dan 129,84 juta GT, sedangkan pada tahun 2021 pelabuhan Tanjung Priok mengalami kenaikan kunjungan dengan total 13.454 (BPS, 2022).

Provinsi/ <i>Province</i>	Pelabuhan/ <i>Port</i>	Unit/ <i>Unit</i>		(000) GT/ <i>GT</i>	
		2019	2020	2019	2020
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Aceh	1. Lhokseumawe	418	389	4 177	3 370
2. Sumatera Utara	2. Belawan	3 722	3 896	34 219	37 200
3. Sumatera Barat	3. Teluk Bayur	1 674	1 624	11 703	10 961
4. Riau	4. Dumai	4 554	4 096	35 851	37 925
	5. Pekanbaru	2 766	1 248	1 090	492
5. Sumatera Selatan	6. Palembang	4 957	5 139	10 786	16 084
6. Lampung	7. Panjang	5 500	4 891	33 699	29 400
7. Kepulauan Riau	8. Tanjung Pinang <sup>1)</sup>	22 799	14 124	4 987	3 141
	9. Batam <sup>2)</sup>	83 087	60 392	41 285	38 398
8. DKI Jakarta	10. Tanjung Priok	13 589	11 696	157 036	137 689
9. Jawa Tengah	11. Tanjung Emas	3 866	3 343	29 822	27 810
10. Jawa Timur	12. Tanjung Perak	13 302	11 909	105 720	101 597
11. Banten	13. Banten <sup>3)</sup>	13 903	18 066	82 292	122 209
12. Bali	14. Benoa	1 033	667	4 156	2 733
13. Nusa Tenggara Timur	15. Tenau	2 067	625	3 427	2 299
14. Kalimantan Barat	16. Pontianak	2 341	2 354	5 843	5 511
15. Kalimantan Selatan	17. Banjarmasin	29 499	33 498	132 688	146 367
16. Kalimantan Timur	18. Balikpapan	7 726	6 595	56 944	45 648
	19. Samarinda	18 707	25 997	83 958	34 771
17. Sulawesi Utara	20. Bitung	2 555	2 612	11 896	12 048
18. Sulawesi Selatan	21. Makassar	4 618	4 075	33 807	32 658
19. Maluku	22. Ambon	3 420	2 855	15 899	14 577
20. Papua Barat	23. Sorong	1 488	1 893	8 791	10
21. Papua	24. Jayapura	519	487	4 422	3 879
	25. Biak	800	640	3 312	3 017
Total 25 Pelabuhan Strategis/ <i>Total of 25 Strategic</i>		248 910	223 111	917 809	880 198
Total Seluruh Pelabuhan <sup>4)</sup> / <i>Total of All Ports<sup>4)</sup></i>		895 528	715 671	1 764 657	1 608 068

**Gambar 1. 1 Data statistik kunjungan kapal dari dalam negeri dan luar negeri di 25 pelabuhan strategis tahun 2019-2022**

Sumber: [bps.go.id/id](https://bps.go.id/id), 2024

Meningkatnya arus volume petikemas dan penggunaan petikemas (*container*) sebagai sarana penunjang transportasi barang menjadi salah satu komponen penting dalam mendukung keselamatan pelayaran sehingga kelaikan petikemas wajib dipenuhi (Mulyono, 2023) sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 53 Tahun 2018 Tentang Kelaikan Petikemas dan Berat Kotor Petikemas Terverifikasi. Berdasarkan hal tersebut, proses pemuatan barang dalam petikemas atau dikenal dengan *Stuffing* atau aktivitas *loading cargo* ke dalam *container* menjadi salah satu hal paling penting yang akan berpengaruh pada optimalisasi muatan atau kapasitas dari sebuah *container*. Setiap tahapan prosedur harus dijalani dengan tepat agar proses *Stuffing* bisa lancar dan semua muatan bisa masuk *container* dari persiapan, pelaksanaan dan penyelesaian. 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.

Provinsi/Province	Pelabuhan/Port	Unit/Unit		(000) GT/GT	
		2021	2022	2021	2022
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Aceh	1. Lhokseumawe	383	465	2.324	1.947
2. Sumatera Utara	2. Belawan	3.699	3.638	36.220	39.119
3. Sumatera Barat	3. Teluk Bayur	1.802	1.854	12.704	11.609
4. Riau	4. Dumai	3.978	3.618	39.609	34.012
	5. Pekanbaru	1.149	1.569	453	618
5. Sumatera Selatan	6. Palembang	5.854	6.131	18.341	19.606
6. Lampung	7. Panjang	4.958	5.598	30.174	33.443
7. Kepulauan Riau	8. Tanjung Pinang <sup>1</sup>	12.316	17.612	2.912	4.064
	9. Batam <sup>2</sup>	47.467	72.541	38.510	45.183
8. DKI Jakarta	10. Tanjung Priok	12.457	13.454	129.843	138.279
9. Jawa Tengah	11. Tanjung Emas	3.632	3.720	26.843	26.791
10. Jawa Timur	12. Tanjung Perak	13.014	12.832	103.656	100.425
11. Banten	13. Banten <sup>3</sup>	18.301	18.572	118.402	120.614
12. Bali	14. Benoa	589	1.011	2.005	2.819
13. Nusa Tenggara Timur	15. Tenau	1097	1.018	3.902	2.305
14. Kalimantan Barat	16. Pontianak	2.593	2.454	6.675	6.880
15. Kalimantan Selatan	17. Banjarmasin	39.173	40.559	151.017	143.875
16. Kalimantan Timur	18. Balikpapan	8.074	11.761	50.445	76.955
	19. Samarinda	27.563	26.204	36.484	53.766
17. Sulawesi Utara	20. Bitung	2.728	2.973	11.938	11.440
18. Sulawesi Selatan	21. Makassar	4.573	4.263	34.168	33.488
19. Maluku	22. Ambon	3549	3.335	18856	17.183
20. Papua Barat	23. Sorong	2089	1.982	13790	14.066
21. Papua	24. Jayapura	582	609	4359	3.959
	25. Biak	766	930	3.372	3.415
<b>Total 25 Pelabuhan Strategis/Total of 25 Strategic</b>		<b>222 386</b>	<b>258.703</b>	<b>897.002</b>	<b>945.861</b>
<b>Total Seluruh Pelabuhan<sup>4</sup>/Total of All Ports<sup>4</sup></b>		<b>753 330</b>	<b>894.480</b>	<b>1.720.422</b>	<b>1.851.225</b>

**Gambar 1. 2 Data statistik kunjungan kapal dari dalam negeri dan luar negeri di 25 pelabuhan strategis tahun 2021-2022**

Sumber: [bps.go.id/id](https://bps.go.id/id), 2024

PT. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan (PPNP) adalah salah satu Perusahaan Pelayaran Dalam Negeri yang bergerak dalam Industri Jasa Transportasi Laut yang juga menyediakan petikemas untuk menunjang kecepatan dan juga keamanan muatan dalam proses pengiriman. Sebagai Perusahaan Pelayaran yang memiliki begitu banyak petikemas maka, PT. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan (PPNP) menggunakan lapangan penumpukan (Depo) untuk menyimpan sementara petikemas yang akan dimuat atau baru saja dibongkar dari pelabuhan. Depo yang digunakan perusahaan yaitu Depo Bumi Kalog yang terletak di Jalan R.E. Martadinata Nomor 1, Tanjung Priok, Jakarta Utara. Aktivitas kegiatan *Stuffing* tidak luput dari pihak-pihak yang terkait seperti EMKL perusahaan yang bergerak dibidang *logistic, shipper*, petugas depo, pihak yang melakukan *Stuffing* (buruh), pihak yang melakukan pengiriman (*trucking*) dan juga Otoritas Pemerintah seperti Bea Cukai dalam dasar hukum Peraturan Menteri Keuangan Republik

Indonesia Nomor 155/PMK.04/2022 Tentang Ketentuan Kepabeanan Di Bidang Ekspor.

Dalam proses kegiatan *Stuffing* pada PT. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan mengalami beberapa faktor masalah atau kendala dalam pelaksanaan kegiatan *Stuffing* mulai dari keterlambatan mulai kerja akibat customer/pengurus EMKL terlambat datang ke depo, faktor alam dikarenakan cuaca hujan yang dapat menghambat atau menunda kegiatan *Stuffing*, blok *Stuffing* mengalami keramaian atau kepadatan dan kurang luas lapangan penumpukan sehingga menghalangi customer atau pengurus EMKL lain dalam melakukan kegiatan *Stuffing* serta minimnya tersedia *stock container available* di blok *Stuffing*, serta terdapat *container* yang rusak serta *stock container available* terbatas dan alat berat seperti *reach stacker* dan *forklift* yang terkadang suka mengalami masalah. Selain itu, terdapat kemungkinan kerusakan selama perjalanan dari CY menuju lokasi pemuatan saat ini. Sebelum diserahkan, peti kemas belum melalui proses pembersihan dan pemeriksaan secara menyeluruh. Oleh karena itu, diperlukan pengecekan lebih lanjut.

Terjadi permasalahan yang terkendala dalam proses *Stuffing* dapat memberikan dampak yang cukup signifikan dalam proses kinerja harian seperti halnya penundaan pengiriman, kinerja yang tidak optimal, keterlambatan waktu kerja, kinerja yang tidak optimal dapat mengakibatkan adanya penambahan biaya dalam kegiatan proses *Stuffing*. Oleh karena itu perlu dikaji lebih dalam terkait faktor-faktor apa saja yang berpengaruh dalam kegiatan *Stuffing* yang memberikan dampak terhadap PT. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan, untuk pengambilan upaya apa saja yang dapat mengatasi atau meminimalisir dampak dari adanya hambatan yang terjadi dalam proses *Stuffing*.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas maka penulis tertarik untuk meneliti permasalahan tersebut dengan menuangkannya ke dalam bentuk skripsi atau karya tulis ilmiah. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak yang diakibatkan adanya beberapa faktor penghambat dalam kegiatan *Stuffing* guna mengetahui strategi atau usaha untuk mengoptimalkan kegiatan operasional dalam PT. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah maka masalah dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Apa yang menjadi penghambat proses *Stuffing* pada kegiatan ekspor di Depo Bumi Kalog?
2. Apa dampak yang ditimbulkan dari adanya hambatan dalam kegiatan *Stuffing*?
3. Bagaimana cara menyelesaikan/meminimalisir dari dampak yang ditimbulkan dari hambatan dalam kegiatan *Stuffing*

## 1.3 Tujuan Penelitian

Skripsi ini bertujuan untuk memperoleh berbagai hasil, di antaranya:

1. Untuk mengetahui faktor penghambat apa saja yang dapat mempengaruhi kegiatan *stuffing*
2. Untuk menganalisis dampak apa saja yang timbul karena adanya hambatan dalam kegiatan *stuffing*
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan PT. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan dalam mengatasi kendala yang terjadi saat proses *stuffing*.

## 1.4. Manfaat Penelitian

Tugas Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi para pihak-pihak yang berkepentingan dalam dunia pelayanan bongkar muat khususnya dalam operasional depo petikemas, Adapun rincian manfaat yang dapat diberikan antara lain:

1. Bagi Penulis

Penelitian ini akan membuat penulis dapat mendalami tema yang sedang diambil, sehingga akan meningkatkan pemahaman dan pengetahuan penulis terkait kegiatan pemuatan barang di depo petikemas. Selain itu juga Menulis skripsi akan membantu penulis mengembangkan keterampilan dalam melakukan penelitian, menganalisis data, dan menyusun laporan secara sistematis.

## 2. Bagi Perguruan Tinggi

Penelitian ini dapat membuka peluang kerjasama antara perguruan tinggi dengan industri atau lembaga terkait, terutama jika hasil penelitian dalam skripsi ini dapat memberikan kontribusi pada kegiatan operasional depo petikemas.

## 3. Bagi Perusahaan

Penelitian ini dapat memberikan manfaat berupa rekomendasi dalam meningkatkan efisiensi kelancaran pemuatan barang dalam kegiatan *Stuffing* in sehingga dapat mengurangi waktu tunggu kapal, selain itu juga penelitian ini dapat membantu perusahaan dalam mengembangkan strategi yang lebih baik dalam hal operasional di depo petikemas agar kegiatan yang dilaksanakan dapat berjalan secara optimal.

