

**OPTIMALISASI STRIPPING GUNA MEMPERCEPAT ARUS
KELUAR BARANG IMPOR PETIKEMAS DI PT.SALAM
PACIFIC INDONESIA LINES**



ZITTI SHOFIYAH CHAIRUNNISA

NIT : 18.43.024

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022**

**OPTIMALISASI STRIPPING GUNA MEMPERCEPAT ARUS
KELUAR BARANG IMPOR PETIKEMAS DI PT.SALAM
PACIFIC INDONESIA LINES**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi

Katatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun Dan Diajukan Oleh

ZITTI SHOFIYYAH CHAIRUNNISA

NIT.18.43.024

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
2022**

SKRIPSI

**OPTIMALISASI STRIPPING GUNA MEMPERCEPAT
ARUS KELUAR BARANG IMPOR MELALUI
PETIKEMAS DI PT.SALAM PACIFIC INONESIA LINES**

Disusun dan Diajukan Oleh

ZITTI SHOFIYYAH CHAIRUNNISA

NIT : 18.43.024

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Tanggal 29 Maret 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Drs. Laode Hibay Umar, M.Si

Pembimbing II

Jumriani, S.E., M.Adm.S.D.A

Penata Tk.I (III/d)

NIP.19731201 199803 2 008

Mengetahui :

Direktur PIP Makassar

Pembantu Direktur I



Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi KALK

Jumriani, S.E., M.Adm.S.D.A

Penata Tk.I (III/d)

NIP.19731201 199803 2 008

PRAKATA

Segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul “**Optimalisasi Stripping Guna Mempercepat Arus Keluar Barang Impor Petikemas di PT. Salam Pacific Indonesia Lines**”

Penulisan skripsi ini berdasarkan pengetahuan yang penulis peroleh selama mengikuti perkuliahan dan berdasarkan pengalaman yang penulis dapatkan selama melaksanakan praktek darat di PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Balikpapan. Adapun maksud dari penulisan skripsi ini adalah merupakan persyaratan akhir untuk menyelesaikan program Diploma-IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Pada kesempatan ini pula penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar., selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
3. Ibu Jumriani, S.E., M.Adm.SDA., selaku Ketua Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
4. Bapak Drs. Laode Hibay Umar, M.Si., selaku Ketua dan Pembimbing I;
5. Ibu Jumriani, S.E., M.Adm.SDA., selaku Sekretaris dan Pembimbing II;
6. Ibu Sitti Syamsiah, S.SiT., M.A.P., selaku Penguji I dan., Ibu Annisa Rahmah, S.SiT., M.M.Tr., selaku Penguji II;
7. Seluruh staff Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
8. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;

9. Bapak Sugiarto selaku Kepala Kantor Cabang PT.Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Balikpapan beserta *staff* yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktek darat;
10. Bapak Legiyono, Bapak Nashar, Bapak Irfan dan Ibu Susi staff kantor PT. SPIL Cabang Balikpapan bagian Operasional dan Exim yang telah membantu penulis menyelesaikan skripsi ini;
11. Ayahanda Muhammad Darwin dan Ibunda Harianti Sabir Siga yang telah mencurahkan waktu, tenaga, dan pengorbanan terbesarnya untuk penulis sampai hingga ke tingkat ini;
12. Luthfi Marsyah Putra sahabat tercinta yang telah mensupport penulis menyelesaikan skripsi ini;
13. Rekan-rekan taruna (i) angkatan XXXIX khususnya Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang turut membantu dalam menyelesaikan skripsi ini.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati, segala kekurangan, kesalahan dan ketidaksempurnaan skripsi ini adalah tanggung jawab penulis. Namun apabila kebenaran dalam skripsi ini semata hanya keridhoan Allah SWT sang maha sempurna.

Makassar, 29 Maret 2022



Zitti Shofiyyah Chairunnisa

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : ZITTI SHOFIYYAH CHAIRUNNISA
NIT : 18.43.024
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

OPTIMALISASI STRIPPING GUNA MEMPERCEPAT ARUS KELUAR BARANG IMPOR MELALUI PETIKEMAS DI PT.SALAM PACIFIC INONESIA LINES

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 29 Maret 2022



ZITTI SHOFIYYAH CHAIRUNNISA

NIT. 18.43.024

ABSTRAK

Zitti Shofiyyah Chairunnisa, 2022. “*Optimalisasi Stripping Guna Mempercepat Arus Keluar Barang Impor Melalui Petikemas Di PT.Salam Pacific Indonesia Lines*” (Dibimbing oleh Laode Hibay Umar dan Jumriani Singang).

Skripsi ini bertujuan untuk mengetahui masalah dan pemecah masalah yang dilakukan oleh PT. Salam Pacific Indonesia Lines untuk mengoptimalkan kegiatan stripping barang impor .

Penelitian dilaksanakan di PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Balikpapan yang merupakan perusahaan pelayaran. Penulis melaksanakan penelitian selama 8 (Delapan) bulan, mulai tanggal 02 November 2020 sampai 30 Juni 2021. Sumber data yang diperoleh adalah data primer dari dalam perusahaan dengan cara observasi langsung di PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Balikpapan serta wawancara kepada beberapa karyawan PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Balikpapan. Selain itu menggunakan data sekunder berupa literatur yang relevan dengan judul skripsi.

Dari hasil penelitian ini, menunjukkan bahwa terhambatnya stripping barang impor berpengaruh terhadap pelayanan kegiatan stripping yang dilayani PT. Salam Pacific Indoneisa Lines Cabang Balikpapan. Solusi untuk hal tersebut adalah dengan perusahaan melakukan beberapa upaya untuk tetap mempertahankan kinerja kegiatan stripping perusahaan.

Kata Kunci : Optimalisasi, Stripping, Import

ABSTRACT

Zitti Shofiyyah Chairunnisa, 2022. *"Optimization of Stripping to Accelerate The Outflow of Imported Goods Through Containers in PT. Salam Pacific Indonesia Lines"* (Supervised by Laode Hibay Umar and Jumriani Singang).

This thesis aims to find out the problems and problem solvers carried out by PT. Salam Pacific Indonesia Lines to optimize the stripping activities of imported goods.

The research was conducted at PT. Salam Pacific Indonesia Lines Balikpapan Branch which is a shipping company. The authors conducted the study for 8 (eight) months, from November 02, 2020 to June 30, 2021. The data source obtained is primary data from within the company by way of direct observation at PT. Salam Pacific Indonesia Lines Balikpapan as well as interviews with several employees of PT. Salam Pacific Indonesia Lines Balikpapan. In addition, it uses secondary data in the form of literature relevant to the thesis title.

From the results of this study, it shows that the inhibition of stripping of imported goods affects the stripping activities served by PT. Salam Pacific Indoneisa Lines. The solution to this is with the company making several efforts to maintain the performance of the company's stripping activities.

Keywords: Optimization, Stripping, Import

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan penelitian	4
D. Manfaat penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Optimalisasi	6
B. Pengertian <i>Strippng</i>	6
C. Pengertian Kontainer	7
D. Pengertian Impor	13
E. Pengiriman Muatan petikemas	13
F. Pengertian Pelabuhan	14
G. Pengertian Perusahaan Pelayaran	14
H. Pengertian Kantor Cabang	16
I. Kerangka Pikir	17
J. Hipotesis	18

BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	19
B. Definisi Operasional Variabel	20
C. Populasi dan Sampel	20
D. Teknik Penulisan Data	20
E. Teknik Analisis Data	21
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. PT.Salam Pacific Indonesia Lines	22
B. Prosedur Pelaksanaan Kegiatan <i>Stripping</i>	27
C. Kendala Kegiatan <i>Stripping</i>	31
D. Upaya Mengatasi Kendala Saat <i>Stripping</i>	37
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	40
B. Saran	40
DAFTAR PUSTAKA	42
RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
4.1 Jam Kerja Perusahaan	26
4.2 Data Alat Bongkar Muat	31
4.3 Data Alat Bongkar Muat yang Rusak	32

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1 <i>General Cargo 20 feet</i>	8
2.2 <i>General cargo 40 feet</i>	8
2.3 <i>Thermal Container</i>	9
2.4 <i>Dry bulk Container</i>	10
2.5 <i>Tank Container</i>	11
2.6 <i>Open Top Container</i>	11
2.7 <i>Open Side Container</i>	12
2.8 <i>Platform Container</i>	13
2.9 Kerangka Pikir	17
4.1 Struktur Organisasi Perusahaan	25
4.2 Logo Perusahaan	26
4.3 Dokumen D/O yang dibuat MLO	29
4.4 Dokumen SPPB	29
4.5 Dokumen D/O yang dikeluarkan PT.SPIL	30
4.6 <i>Bill of Lading</i>	30
4.7 <i>Stripping Card</i>	31
4.8 Alat bongkar muat (<i>forklift</i>) yang tersedia	32
4.9 Cuaca buruk	34
4.10 <i>Stripping Sparepart</i>	34
4.11 Pemilik barang complain	35
4.12 Kantor depo PT.SPIL Balikpapan	36
4.13 Jaringan <i>internet down</i>	37

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perusahaan yang terjun dalam jasa pengiriman barang menghadapi perkembangan yang pesat sekarang ini. Ini dikarenakan desakan keperluan perusahaan di tahap mendistribusikan barang yang diproduksi. Berbagai perusahaan menggunakan jasa pengiriman barang agar terjaga kualitas dan keamanan saat dikirim ke tujuan. Faktor lain, diperkirakan perusahaan itu tidak memiliki alat untuk pengiriman barang yang memadai, Maka sarana yang memadai jalur perdagangan, baik perdagangan antar pulau dalam wilayah dalam negeri maupun perdagangan luar negeri ialah angkutan laut dan pelabuhan beserta akomodasinya.

Meski beragam macam angkutan seperti angkutan darat bahkan udara, Jalur laut dianggap sangat ekonomis dan efektif jika melaksanakan kegiatan pengiriman barang dengan jumlah besar. daya angkut yang lebih besar lain dan biaya dengan angkutan laut dinilai lebih murah Dikarenakan menggunakan kapal laut . Maka dari itu , Fasilitas angkutan jalur laut adalah alternatif yang utama dipilih bagi para importir maupun eksportir.

Menurut Susilo (2011:101) impor mampu diartikan menjadi aktivitas mendatangkan barang dari luar negeri ke dalam wilayah negara lain. Impor ialah aktivitas mendatangkan barang masuk ke daerah pabean. Transaksi impor ialah transaksi yang mendatangkan barang dari luar negeri masuk wilayah Indonesia dan telah mematuhi akidah aturan perundang-undangan yang telah ditetapkan.

Maka garis besarnya yang dapat diambil, Kegiatan impor ialah melibatkan dua negara. Hal tersebut, kepentingan dua perusahaan antar dua Negara dapat diwakili oleh masing- masing pihak, Yang bertugas

bertindak sebagai negara penyedia barang dan sebagai negara penerima. Impor dapat diartikan ialah membeli barang dari luar negeri bertimbang dengan ketentuan pemerintah yang dibayar dengan valuta asing.

Aturan tentang Tatalaksana Impor dicantumkan pada Keputusan Direktur Jendral Bea dan Cukai Nomor KEP-07/BC/2003. Tentang petunjuk pelaksanaan Tatalaksana Kepabeanan di bidang impor. Peredaran bebas di dalam wilayah pabean (dalam negeri) masuk kedalam komoditi, Didatangkan dari luar wilayah pabean (luar negeri) dikenakan bea masuk kecuali dibebaskan. Dengan kata lain, Seseorang atau badan usaha yang ditetapkan selaku importir wajib membayar bea masuk dan pajak yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Pelayaran ialah perusahaan jasa yang terbentang pesat sekarang ini, Termasuk jasa usahan yang dimiliki ialah pengiriman barang/kargo. *Container* ialah alat yang sangat penting dalam pengiriman barang sebuah perusahaan pelayaran. Pemakaian *container* dimaksudkan untuk mengangkut barang berkapasitas banyak atau besar dan lebih aman agar barang tidak mengalami kerusakan karena sudah dikemas. Penggunaan *container* dapat memperlancar prosesnya karena semua perusahaan pelayaran telah mengatur prosedurnya sedangkan keterangan lengkap mengenai tujuan dari barang tersebut yang hanya dikirim oleh pengirim. Banyaknya konsumen yang dapat dilayani oleh perusahaan pelayaran sekaligus yang berkapasitas mega dan menadah barang dalam jumlah banyak dikarenakan menggunakan *container*.

Terminal Peti kemas merupakan perusahaan yang bergiat dalam bidang jasa pengiriman barang dengan *container*. Saat ini yang ditemukan ialah permasalahan produktivitas proses bongkar dan muat *container* PT.Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Balikpapan yang berada di Terminal Peti kemas.

Terkhusus ketika mengeluarkan barang yang ada di *container* (*stripping*) sampai sekarang perusahaan masih memakai perkiraan

subyektif dalam menentukan kegiatan bongkar dalam mempercepat arus *import*. Melakukan proses bongkar agar berjalan lancar dan bisa meminimalisasi biaya standard produktivitas sebagai asistensi penjadwalan kapal.

Ditemukan penanganan barang yang wajib sesuai bersama ketentuan yang telah ditetapkan agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan menghambat proses. Diciptakannya ketentuan tersebut di harapkan terwujudnya kelancaran dan optimalnya arus keluar barang *import* di gudang CFS.

Namun, Di PT. SPIL Balikpapan ditemukan proses penghambat arus keluarnya barang dari pelabuhan kontainer. Diantara permasalahan yang dihadapi ialah ketika pelaksanaan bongkar barang dari *container* di gudang *Container Freight Station* (CFS). Memakan waktu lebih lama maka proses produktivitas suatu pelabuhan menjadi kurang maksimal yang menjadi dampak dari kerugian kepada pemilik muatan yang melakukan kegiatan *stripping* dikarenakan melonjaknya biaya atau *cost*. Faktor yang tidak dapat dihindari juga ialah faktor cuaca buruk untuk kegiatan *stripping* dilapangan penumpukan.

Dengan dasar pembahasan yang peneliti jelaskan tersebut, Dengan itu peneliti berfokus pada upaya perbaikan kegiatan *stripping* dengan membungkusnya menjadi sebuah penelitian yang diberi judul **“OPTIMALISASI STRIPPING GUNA MEMPERCEPAT ARUS KELUAR BARANG IMPOR MELALUI PETIKEMAS DI PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES”**

B. Rumusan Masalah

Pada penelitian ilmiah merumuskan suatu masalah sangat penting. Perumusan masalah yang telah dipaparkan diatas dapat memudahkan peneliti saat melaksanakan penelitian dan mendapatkan solusi yang diinginkan dan bisa membantu penulis dalam menyusun skripsi ini. Sesuai dengan paparan dasar pembahasan yang telah

dijelaskan diatas, Dengan ini penulis merangkum masalah tersebut sebagai berikut:

1. Apa saja kendala *stripping* yang mempengaruhi arus keluar barang *import* Petikemas di PT.SPIL Balikpapan?
2. Bagaimana upaya mengoptimalkan kegiatan *stripping* guna mempercepat arus keluar barang *import* Petikemas di PT.SPIL Balikpapan?

C. Tujuan Penelitian

Pada saat penyusunan skripsi kita patut mampu menentukan maksud dari skripsi yang telah disusun supaya memiliki daya guna yang tinggi. Tujuan penelitian tidak boleh dipisahkan dari latar belakang penelitian dan rumusan masalah.

Ada kurang lebih 2 tujuan yang bisa diperoleh dalam penyusunan skripsi ini, Sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui kendala apa saja yang mempengaruhi arus keluar barang *import* dari terminal petikemas di PT.Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Balikpapan.
2. Untuk mengetahui upaya-upaya maupun mengatasi hambatan dalam kegiatan *stripping* keluar barang *import* di PT.Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Balikpapan.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dirancang agar mampu memperoleh manfaat-manfaat Antara lain :

1. Manfaat Teoritis

- a. Dapat mengembangkan wawasan dan khasanah di bidang KALK
- b. Dapat dijadikan acuan dan referensi bagi taruna/taruni.

2. Manfaat Praktis

- a. Dapat memunculkan suatu bahan masukan untuk informasi kegiatan stripping guna mempelancar arus barang impor.
- b. Dapat menyajikan masukan atau saran tentang sesuatu yang berkaitan pada kegiatan yang ada di PT.SPIL Balikpapan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Optimalisasi

Menurut Bakir (2016), Optimalisasi berdasarkan alur ialah cara atau kegiatan memaksimalkan. Mengoptimalkan dapat diartikan menjadi sangat baik, sangat tinggi atau sangat menguntungkan. Maka dapat disimpulkan, Optimalisasi merupakan kegiatan memperoleh sebuah lahan kerja yang menghasilkan dan keuntungan yang berlimpah tanpa menyusutkan mutu dan kualitas dari sebuah lahan kerja.

Berdasarkan dari Balai Pustaka dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Optimalisasi ialah berawal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya) sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif, dan optimalisasi adalah suatu usaha meningkatkan kegiatan yang belum maksimal atau cara yang paling menguntungkan.

B. Pengertian Stripping

Pengertian *stripping* menurut Subandi (2013:29) adalah prosedur memindahkan barang yang telah di *packing* dan masuk kontainer dan memiliki kode-kode yang ditertera agar petugas mudah mencari dan mengeluarkan dari dalam kontainer lalu menumpuknya digudang penumpukkan atau *Container Freight Station (CFS)*.

Menurut Subandi (2013:28), Pengertian Petikemas atau *Container* ialah suatu ruangan berbentuk balok kosong yang dapat berpindah tempat dan berfungsi untuk mengangkut barang dari tempat

yang satu ke tempat yang lain secara bersamaan di alat pengangkutnya, Yaitu trailer sampai ke tujuannya, yang kebanyakan bertujuan ke gudang pemilik barang (exporter dan importer).

C. Pengertian Kontainer

Menurut Indira (2016:1), Petikemas adalah suatu peti atau kotak yang difungsikan sebagai alat atau perangkat untuk mengangkut barang di segala macam moda yang pastinya sudah sesuai persyaratan teknis yang dicantumkan dalam *International Organization for Standardization* (ISO). Dalam pembagian macam-macam kontainer yang dikemukakan oleh Muis ialah seperti berikut :

1. General Cargo Container

Kontainer tipe ini tidak memerlukan pemeliharaan khusus karena digunakan untuk mengangkut bermacam tipe muatan kering atau *general cargo*. Kontainer jenis ini sangat cocok dipakai menampung barang yang dikemas dalam karton, pada lantai dan dinding.

a) Kontainer 20 kaki (*twenty footer container*) yang mempunyai dimensi ukuran :

Panjang (20')	:	6 m
Lebar (08')	:	2.4 m
Tinggi	:	2.4 m
Daya angkut maksimum	:	18 ton
Berat kosong kontainer	:	2 – 2.5 ton

Gambar 2.1 (*General Cargo Container 20 kaki*)



Sumber: Internet 2020

b). Kontainer 40 kaki (*fourty footer container*) yang memiliki dimensi ukuran:

Panjang (40') : 12 m

Lebar (08') : 2.4 m

Tinggi : 2.4 m

Daya muat maksimum : 30.4 ton

Berat bersih kontainer : 3.5 ton

Gambar 2.2 (*General Cargo Container 40 kaki*)



Sumber : Ineternet 2020)

c. *Thermal Container*

Adalah kontainer yang mempunyai sistem pengatur udara/suhu. Ongkos angkutnya tinggi dikarenakan memuat barang yang beku/ harus dalam keadaan dingin, Dan suhu yang bisa diatur. Memiliki bentuk dalam yang dikelilingi dengan dinding, lantai, atap, dan pintu yang seluruhnya dilapisi dengan detensi yang bertujuan membatasi adanya perubahan suhu dibagian *container* lapisan dalam dan *container* lapisan luar. Bagian pengatur suhu diberi media pengatur suhu, Yang mana sumber listrik asalnya dimesin kapal. Namun ditemukannya sistem detensi dan dipasang dengan alat pendingin bahkan generator listrik yang membuat berat kontainer menjadi berat yang menjadikan muatan yang dapat dimuat ada kapasitasnya.

Gambar 2.3 (*Thermal Container*)



Sumber : Internet (2020)

d) *Dry Bulk Container*

Kontainer satu ini sesuai dalam memuat muatan kering berbentuk curah dan dapat dipindahkan contohnya, gula, pasir, rempah-rempah dll. Dalam memasukkan muatan terkadang memakai celah lingkaran di bagian atas sebagaimana pintu palka. Menaikkan salah satu ujung container ialah cara membongkar muatan yang memiliki pintu biasa dan pintu kecil. Tak hanya itu, Untuk melancarkan kegiatan bongkar, diipasangkan alat penggetar agar muatan mudah untuk meluncur ke bawah.

Gambar 2.4 (*Dry Bulk Container*)



Sumber : Internet (2020)

e). *Tank Container*

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

Gambar 2.5 (*Tank Container*)



Sumber : Internet (2020)

f). *Open Top Container*

Kontainer ini memiliki bagian atas yang terbuka dan memiliki sebuhan pintu di salah satu ujungnya, kontainer jenis ini sangat sesuai teruntuk muatan barang-barang yang ukurannya cukup besar dan memiliki tinggi yang melampaui kapasitas *container* lain, Maka sebab itu apabila tidak mampu dimasukkan melalui pintu depan maka harus dimuat dari atas kontainer.

Gambar 2.6 (*Open Top Container*)



Sumber : Internet (2020)

g). *Open Side Container*

Kontainer jenis ini memiliki sisi disalah satu dinding atau bahkan kedua sisi bisa dibuka dan ditutup. Melalui sisi yang satu ataupun kedua belah sisi container pemuatan dapat dilakukan, Serta juga bisa diisi melalui pintu. Kontainer ini menahan suhu panas dan hujan dikarenakan memiliki langit-langit permanen.

Gambar 2.7 (*Open Side Container*)



Sumber : Internet (2020)

h). *Platform Container*

Kontainer yang terbentuk dari sisi lantai dengan lubang pengangkatnya yang terpasang pada keempat sudutnya dan tidak memiliki tiang sudut (*corner post*) merupakan pengertian *container* jenis ini . Kontainer model ini tidak bisa dihibob dengan *spreader* biasa, Namun ketika menghibob dengan *lift lock sling* maupun *spreader* biasa akan disambung keempat sudutnya dipasangi sling rantai.

Gambar 2.8 (*Platform Container*)



Sumber : Internet (2020)

Untuk bahan penelitian, penulis berfokus tertuju pada petikemas yang berjenis *General Cargo Container* yang menjadi bahan pertimbangan, *container* ini lumrahnya dipergunakan sebagai pengangkut bermacam jenis muatan kering.

D. Pengertian Impor

Kegiatan *import* dapat diartikan sebagai mewujudkan keinginan konsumen terhadap produk yang ditangani dengan mendatangkan barang yang tidak ada masuk ke dalam negeri dari luar negeri. *Import* adalah suatu proses memindahkan barang dari suatu negara ke negara lain. Dalam aspek perdagangan kegiatan *import* merupakan aktivitas pengiriman yang berasal dari luar negeri ke dalam negeri. (Amir, 2014:1).

E. Pengiriman Muatan Peti Kemas Ada 2 Sistem

1. **Full Container load (F.C.L).** Digunakan pada saat kondisi muatan petikemas dikirim oleh satu pengirim dan satu penerima di pelabuhan tujuan barang.
2. **Less than Container Load (L.C.L)** Digunakan ketika muatan didalam petikemas terdiri dari beberapa penerimaan. Ada waktunya peti kemas terisi penuh sehingga harus disatukan (dikonsolidasikan).

Dengan barang lain di pelabuhan muatan atau dipelabuhan singgah berikutnya (dalam satu peti kemas terdiri dari beberapa pengirim/beberapa penerima di pelabuhan tujuan barang). Sistem ini di kenal dengan *Less than Container Load*.

F. Pengertian Pelabuhan

Undang - Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, menyatakan : Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas tertentu sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan 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 antar moda transportasi.

G. Pengertian Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran merupakan badan usaha yang melaksanakan usaha jasanya di bidang penyediaan ruangan kapal laut untuk perpindahan barang (dagangan) maupun penumpang (orang) dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), Dari dalam negeri bahkan luar negeri (*ocean going shipping*). (Suwarno, 2011:128).

1. Manfaat *Shipping Industry*

Usaha pelayaran merupakan usaha industri dibidang jasa Transportasi laut atau yang dikenal *Shipping Industry* yang memberi manfaat, Yaitu :

a. *Place utility*

Merupakan barang yang berada di satu tempat belum memiliki banyak manfaat diletakkan ke tempat yang manfaatnya lebih banyak.

b. *Time utility*

Merupakan barang dari satu tempat yang ketika waktu tertentu telah diproduksi dan menghasilkan jumlah yang berlimpah di

pindahkan ke tempat lain pada waktu yang sama belum di produksi dan memerlukan pengiriman memakai kapal bisa dilaksanakan melalui laut, danau, maupun sungai. (Engkos Kosasih & Hananto Soewedo, 2007:8).

2. Macam-Macam Perusahaan Pelayaran

Menurut engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2007:31-33) di tinjau dari sifat usahanya perusahaan pelayaran dapat dibedakan menjadi dua, yaitu :

a. Pelayaran tetap (*Linier Service*)

Pelayaran tetap mempunyai ciri sebagai berikut :

- 1) Jalur pelayaran (*trade line*) dan perjalanan kapal khusus dan teratur, maupun transit pelabuhan yang diciptakan sebelumnya dengan frekuensi yang tetap dan mempunyai *sailing schedule* tertentu yang semuanya di umumkan kepada semua *cargo owner* (pemilik muatan).
- 2) Umum nya pelayaran tetap dapat menerima semua jenis muatan.
- 3) Pelayaran tetap menawarkan *freight rate* (daftar tariff angkutan) yang telah di tetapkan dan berlaku umum.
- 4) *Carrier* (pengusaha pelayaran) wajib ada aturan atau syarat pengangkutan yang di cantumkan pada surat formulir *Bill of Lading* (B/L) atau mungkin ada perjanjian khusus antara *carrier* dan *shipper*.

b. Pelayaran Tidak Tetap (*Tramper Service*)

Pelayaran *tramper service* ialah pelayaran bebas yang tidak tersangkut pada ketentuan formal, tidak mempunyai jalur pelayaran tetap, dan kapal dapat berlayar kemana saja. Kapal dapat membawa muatan apa saja dan sering membawa muatan semacamnya. Pelayaran *tramp* tidak memiliki jadwal yang dapat umumkan sebelumnya.

H. Kantor Cabang

Penunjang untuk meningkatkan pelayanan mengenai mengageni kapalnya, perusahaan nasional keagenan kapal yang telah memiliki persetujuan keagenan kapal bisa membuat kantor cabang di Pelabuhan atau Terminal Khusus di Indonesia. Pembukaan kantor cabang Perusahaan Nasional Keagenan Kapal dilakukan dengan mempertimbangkan:

1. Kesepadanan antara keinginan dengan penyedia jasa kapal di Pelabuhan atau Terminal khusus.
2. Peluang maupun lapangan kerja bagi penduduk setempat.

Dalam membuka kantor cabang, perusahaan nasional keagenan kapal membuat permohonan pada Direktur Jenderal dan diteruskan kepada penyelenggara Pelabuhan setempat. Permohonan diajukan dengan melampirkan persyaratan:

1. Izin operasional yang terdiri pada persetujuan keagenan kapal.
2. Surat keterangan domisili kantor cabang perusahaan yang dikeluarkan oleh instansi yang berwenang.
3. Surat keputusan pengangkatan kepala kantor cabang sebagai penanggung jawab dan kartu tanda penduduk.
4. Bukti kepemilikan tempat usaha atau perjanjian sewa paling singkat 1 (satu) tahun.
5. Bukti kepemilikan sarana dan prasarana untuk mendukung kegiatan usaha kantor cabang perusahaan keagenan kapal terdiri atas peralatan kantor, peralatan komputer, fasilitas internet aktif, dan website jasa keagenan kapal.
6. Surat keputusan pengangkatan tenaga ahli sebagai karyawan tetap yang dilengkapi dengan ijazah dan surat keterangan pengalaman kerja paling singkat 1 (satu) tahun dari perusahaan pelayaran dan/atau perusahaan nasional keagenan kapal. Tenaga ahli paling sedikit 1 (satu) orang tenaga ahli ketatalaksanaan angkutan laut dan kepelabuhanan atau manajemen transportasi laut berijazah minimal

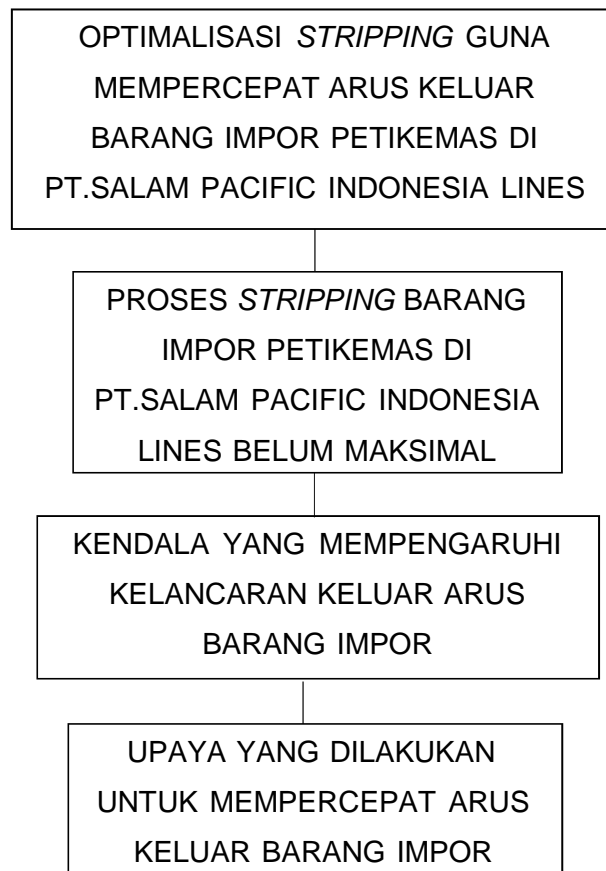
D-III (diploma tiga), tenaga ahli nautika (ANT III), atau tenaga ahli teknik (ATT III).

7. Surat pertimbangan pembukaan kantor cabang dari penyelenggara Pelabuhan setempat.

Pada hal tersebut berdasarkan hasil penelitian persyaratan telah terpenuhi, Direktur Jenderal mengeluarkan surat persetujuan pembukaan kantor cabang. Perusahaan nasional keagenan kapal mengutarakan terhadap penyelenggara Pelabuhan apabila telah mendapatkan persetujuan untuk pembukaan cabang.

I. Kerangka Pikir

Gambar 2.9 (Kerangka Pikir)



J. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah diatas yang pada akhirnya menjadi hipotesis dalam penulisan proposal ini adalah :

Diduga dalam pelaksanaan kegiatan *stripping* barang *import* Petikemas di PT.Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Balikpapan mengalami kendala.

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian ialah usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran ilmu pengetahuan secara ilmiah. Penelitian adalah terjemahan dari kata Inggris *research*. Dari itu, ada juga yang menerjemahkan *research* sebagai *riset*. *Research* itu sendiri berasal dari kata *re*, yang berarti “ kembali ” dan *to search* yang berarti mencari. Dengan demikian, arti sebenarnya dari *research* atau *riset* adalah “ mencari kembali”.

Metodologi penelitian merupakan prosedur yang dilakukan dalam penelitian. Sebuah penelitian wajib menurut pada material data yang akurat, agar hasil dari sebuah penelitian itu dapat dipertanggung jawabkan, Dari segi ilmiah maupun berdasarkan kenyataan dilapangan, sehingga menghasilkan nilai positif pada penelitian itu.

Selain itu, Keunggulan daripada penelitian ialah mampu menyelidiki situasi dari konsekuensi terhadap suatu situasi khusus. Secara normal metode penelitian diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data, melalui tujuan dan kegunaan khusus.

A. Jenis, Desain, dan Jumlah Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis ketika melaksanakan penelitian ialah jenis penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif merupakan data yang diperoleh berwujud informasi-informasi mengenai analisis, baik secara lisan ataupun tulisan.

2. Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan keseluruhan dari penelitian meliputi hal-hal yang akan dilakukan peneliti seperti dari menyusun hipotesis dan anjurannya secara operasional hingga pada analisis akhir data yang seterusnya dapat disimpulkan dan diberi saran.

3. Jumlah Variabel Penelitian

Apabila disesuaikan dengan Jenis Penelitian maka penulis mengambil jumlah variable penelitian adalah 2 (dua) yaitu kendala yang terjadi dalam kegiatan stripping arus keluar barang impor peti kemas dan cara mengoptimalkan kegiatan stripping guna mempercepat arus keluar barang impor petikemas.

B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus

Apabila disesuaikan dengan jenis penelitian maka penulis mengambil jumlah variable penelitian adalah 2 (dua) yaitu kendala yang terjadi dalam kegiatan stripping arus keluar barang impor peti kemas dan cara mengoptimalkan kegiatan stripping guna mempercepat arus keluar barang impor petikemas.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah seluruh proses bongkar muat barang impor petikemas di PT.Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Balikpapan tahun 2020.

2. Sampel

Maka sampelnya adalah seluruh kegiatan *stripping* barang impor petikemas di PT. Salam Pacific Indonesia Lines tahun Cabang Balikpapan 2020.

D. Teknik Penulisan Data Dan Instrumentasi Penelitian

1. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi, mengabadikan kegiatan yang sedang berlangsung dan juga teknik pengumpulan data yakni bersifat sebagai bukti bahwa suatu kegiatan benar-benar terjadi. Maka studi

dokumentasi dalam suatu penelitian sangat penting untuk memperkuat landasan pendapat penulis.

2. Studi Kepustakaan

Menurut Sukardi (2003:33) studi kepustakaan ialah mencaridan dasar-dasar acuan yang berhubungan pada hambatan penelitian yang akan dilaksanakan, Dasar-dasar ini tidak tertuju hanya dari satu sumber namun dapat ditelusuri pada berbagai sumber yang nantinya akan ditata pada bab masing-masing.

E. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini penulis menganalisa data yang mencakup kata-kata, kalimat yang didapat dari catatan lapangan, dan dokumen yang dapat mendukung penelitian serta tulisan yang berisikan tentang paparan uraian yang didapatkan dari studi kepustakaan dan hasil dokumentasi.

Setelah keseluruhan data diperoleh dari hasil wawancara, dan pengamatan lalu dipelajari, setelah itu mengadakan reduksi data yaitu suatu usaha untuk membuat rangkuman dan memilih hal-hal yang secara pokok serta memfokuskan hal-hal yang penting dari hasil dokumentasi dan kepuastakaan tersebut.

Langkah selanjutnya dengan membuat penyajian data, penyajian data adalah penyampaian informasi berdasarkan data yang dimiliki dan disusun secara baik sehingga mudah dilihat, dibaca dan dipahami, sehingga kita lebih mudah dalam membuat kesimpulan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. PT.Salam Pasific Indonesia Lines

1. Sejarah Singkat PT. Salam Pacific Indonesia Lines

PT. Salam Pacific Indonesia Lines adalah diantara perusahaan pelayaran petikemas yang berkantor pusat di Surabaya, Indonesia. PT. SPIL merupakan perusahaan yang dinobatkan sebagai jasa pengiriman dalam bentuk peti kemas terbesar di Indonesia berdasarkan ukuran armada dan kapasitas kargo, Saat ini memiliki 41 delegasi yang tersebar diseluruh penjuru Indonesia. Mempunyai dan mengoperasikan sekitar 60 kontainer kapal mulai 288 sampai 3,500 Teus. Perusahaan ini telah didirikan sejak tahun 1970, Dengan nama mulanya PT. Samudra Pacific yang beroperasi dalam bidang pengiriman barang antar pulau di Indonesia.

Di tahun 1980 perseroan ini memperoleh kapal unggulnya yang diberi nama Doro Sambu, dan dari itu mengawali era proses kirim barang dengan jalur nasional, Setelah itu, PT.Samudra Pacific merevolusi nama perusahaannya yaitu PT.Samudra Pacific Indah Raya (SPIR). Ketika tahun 1984 PT.SPIR menguasai 100% saham PT.Salam Sejahtera dan menetapkan perusahaan pusatnya dari Samarinda ke Surabaya, Pada dua perusahaan ini nama perusahaan direvolusi kembali menjadi PT.Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL). Tahun 1966 PT. SPIL mulai mengembangkan pelayanan pengiriman barangnya menjadi pengangkut peti kemas atau biasa disebut *container*. Kemudian pada tahun 2017, PT. SPIL merilis *platform digital* pertama mereka yang disebut dengan nama mySPIL, Hal tersebut adalah *platform digital* pertama yang muncul dalam *industry logistic*. Dan pada tahun 2018, PT.SPIL berhimpun dengan TOLL Group (*Member of Japan Post*) membentuk PT.SPIL TOLL

Indonesia untuk pelayaran ke luar Indonesia. Hingga kini di Tahun 2021 PT.Salam Pacific Indonesia Lines integral berusia 51 tahun. Pada saat ini perusahaan menyediakan fasilitas *end to end* untuk *logistic* dan didukung bersama layanan digitalisasi yang memuaskan.

Strategi mutu PT. Salam Pacific Indonesia Lines memiliki tujuan untuk memenuhi dan melampahi permintaan konsumen, persaingan dalam harga, ketepatan waktu pengiriman, mencapai kepuasan pelanggan, dan memenuhi persyaratan peraturan melalui proses perubahan berkelanjutan bersumber pada Sistem Manajemen Mutu ISO 9001:2015.

PT.Salam Pacific Indonesia Lines berjanji bakal menerapkan dan memelihara dokumen system manajemen mutu dan terus menerus meningkatkan keefektifan pada keseluruhan level organisasi demi mencapai keunggulan mutu. Komitmen tersebut akan dicapai dan ditingkatkan dengan disertai kerangka utama :

- a) untuk menetapkan bahwa kebijakan mutu ini dimengerti, dilaksanakan dan dijunjung disemua kegiatan operasional perusahaan.
- b) Strategi mutu menjadi aspek utama dari metode tata kelola mutu ini wajib diamati dengan rinci oleh Direktur Operasional sejarangannya sekali dalam setahun mengenai peninjauan tata kelola.
- c) Perusahaan bakal konsisten memajukan keunggulan kinerja operasional meski demikian interaksi dengan instansi dan rekan bisnis/kemitraan yang nanti dilaksanakan evaluasi secara bekesinambungan sesuai asas komitmen perusahaan pada prinsip – prinsip mutu PT. Salam Pacific Indonesia Lines.

2. Bidang Usaha Kategori Pelayanan Jasa PT. Salam Pacific Indonesia Lines

PT. Salam Pacific Indonesia Lines berkecimpung dalam bidang kegiatan usaha dibidang shipping lines, via alur pelayanan lokal pada 36 delegasi cabang di seluruh Indonesia. Di dukung oleh puluhan armada kapal milik perusahaan sendiri yang telah dilengkapi dengan sertifikat BKI yaitu *ISM Code dan ISPS Code*, ratusan alat berat demi memastikan kemudahan perwujudan tindakan operasional antara lain *Reachstaker, Side Loader, Shore Craner, Barge Craner, Forklift*, dan *Trailer*. Ribuan *container* yang tersebar di seluruh wilayah operasional. PT Salam Pacific Indonesia Lines terus merevisi dan keikutsertaan untuk mengembangkan *service* maupun kenyamanan pelanggan. PT.Salam Pacific Indonesia Lines memiliki group of company, yaitu :

- a) PT Nilam Port Terminal Indonesia (Terminal Operator)
- b) PT Adipurusa (Terminal Operator)
- c) PT NYK-SPIL Indororo (*Car Carrier*)
- d) PT Pelayaran Manalagi (*Bulk Carrier*)
- e) PT Dok Pantai Lamongan (*Dock & Shipyard*)
- f) PT SPIL Toll Indonesia (*Logistics & Internasional Freight*)

Dalam mengoperasikan roda kinerjanya pada bidang transportasi terkhusus jasa transportasi laut, SPIL menciptakan pelayanan penyediaan pengiriman barang dalam peti kemas melalui jalur laut. Hal ini berada di pelabuhan-pelabuhan kelas I yang berpusat pada pelabuhan yang terdapat di Surabaya.

3. Lokasi Perusahaan

Kantor pusat PT.Salam Pacific Indonesia lines berkantor di Jl.Karet No.104 dengan kode pos 60616, Surabaya .Sedangkan kantor cabang Balikpapan terletak di Jl.Komplek PU no.43-44 dengan kode pos 76111 Balikpapan,Indonesia.

4. Motto Perusahaan

SPIL merupakan sebuah perusahaan *shipping* logistik (shiplog) yang memiliki jaringan diseluruh wilayah Indonesia, memberikan solusi pengiriman logistik dan pelayaran untuk membantu bisnis anda terus tumbuh dan berkembang.

5. Visi dan Misi Perusahaan

a. Visi

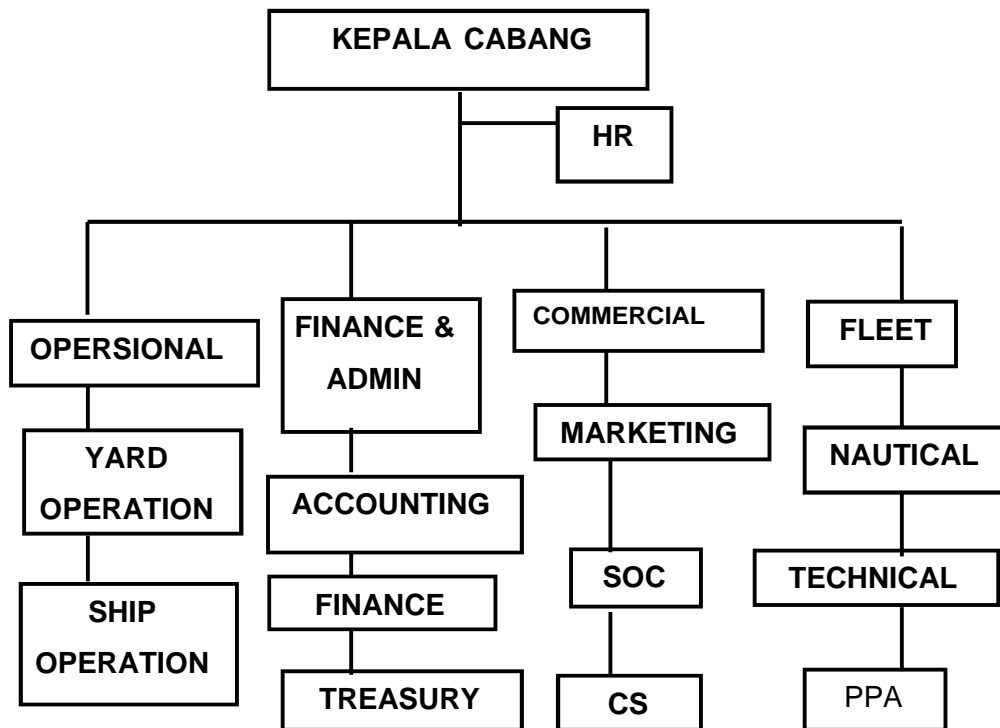
Pelayaran terbaik yang menggerakkan perekonomian.

b. Misi

Memberikan solusi transportasi jaringan terluas didukung sumber daya berkualitas untuk kepuasan pelanggan.

6. Struktur Perusahaan

Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT. Salam Pacific Indonesia Lines



7. Logo Perusahaan

Gambar 4.2. Logo perusahaan PT.Salam Pacific Indonesia Lines



Sumber: Koleksi Pribadi (2020)

8. Jam Kerja

Tabel 4.1 .Jam kerja PT.SPIL Balikpapan

HARI	JAM KERJA	JAM ISTIRAHAT
SENIN	08.00 WIB - 17.00 WIB	12.00 WIB – 13.00 WIB
SELASA	08.00 WIB - 17.00 WIB	12.00 WIB – 13.00 WIB
RABU	08.00 WIB - 17.00 WIB	12.00 WIB – 13.00 WIB
KAMIS	08.00 WIB - 17.00 WIB	12.00 WIB – 13.00 WIB
JUM'AT	08.00 WIB – 17.00 WIB	11.30 WIB – 14.00 WIB
SABTU	08.00 WIB - 12.00 WIB	-

Sumber data : PT.SPIL Balikpapan (2020)

Hari Minggu adalah libur kerja, Tetapi jika ada aktivitas di kantor sedang banyak kedatangan kapal, Sampai-sampai hari Minggu tetap masuk kantor dan dihitung lembur.

9. Nilai Perusahaan

- a. Integrasi
- b. Orientasi pelanggan
- c. Kompetitif
- d. Kerjasama tim
- e. Visioner

10. Kinerja PT.Salam Pacific Indonesia Lines

- a. Hasilkan peningkatan keuntungan
- b. *Improve* produktivitas dan efisiensi
- c. Jadikan proses standarisasi dan sederhana
- d. Aplikasi manajemen kerja
- e. Unik strategi pemasaran

B. Prosedur Melaksanakan Kegiatan *Stripping*

Ada prosedur yang harus dilakukan untuk *stripping* barang impor. Barang impor yang di muat di kapal kontainer milik PT.SPIL yang telah tiba di Pelabuhan Kaltim Kariangau Terminal di pindahkan ke *Container Yard* (CY) untuk menunggu pemilik barang mengurus dokumen yang harus dilengkapi sebagai syarat melakukan kegiatan *Stripping container* barang impor di Kantor Bea & Cukai dan setelah buka segel (satu hari setelah kapal selesai bongkar kontainer lokal. Beberapa prosedur yang harus dilakukan sebagai berikut :

1. PT.SPIL melaporkan RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut) dan membuat draft Inward manifest di aplikasi Bea & Cukai.
2. *Consignee* harus mempunyai SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang) yang didapatkan dari kantor Bea & Cukai

yang mana kantor Bea & Cukai mengetahui adanya barang impor apa saja dan menyetujui untuk dilakukan *stripping*.

3. *Consignee* / pemilik barang mengajukan SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang) keagen yang di pilih (disini PT.Samudra tangguh Indonesia Bekerja sama dengan PT.SPIL).
4. Di Agen yang ditunjuk mengurus dan menerbitkan D/O (*Delivery Order*) Agent dan B/L (PT.SPIL Balikpapan).
Berikut ini merupakan contoh D/O yang dibuat oleh MLO (*Main Line Operator*).
5. Selanjutnya pemilik barang ke PT.SPIL Balikpapan untuk pengambilan D/O yang asli PT.SPIL yang dikenakan biaya Rp150.000 (Seratus Lima Puluh Ribu Rupiah). Dan syarat dokumen SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang) dan B/L (*Bill of Lading*).
6. *Consignee* / Pemilik barang ke KKT (Kaltim Kariangau Terminal) untuk melakukan *stripping* dengan syarat dokumen pelengkap sebagai berikut ;
 1. SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang).
 2. B/L (*Bill of Lading*) yang dibuat oleh PT.SPIL Balikpapan.
 3. D/O (*Delivery Order*) yang dibuat oleh PT.SPIL Balikpapan.

Contoh Dokumen - dokumennya :

Gambar 4.3 Dokumen D/O yang dibuat MLO

SAMUDERA SHIPPING
DELIVERY ORDER

Harp diserahkan kepada: **PT. ORICA MINING SERVICES**
 Harap tersebut tiba dari: **JAKARTA**
 Tiba tanggal: **24 Desember 2020** dengan kapal: **MV. ILANDINE V.0001 / KM. ORIENTAL GALAXY V.1420**

CONTAINER NAME: **SIKU 3054505**
 KADAGAB / DESKRIPTION OF GOODS: **1 X 20' OIP / 18 IBCS**
 WEIGHT: **19,026,000 KGS**

DATE: **06 JAN 2021**
 SIGNATURE: **IRFANDI**

Sumber data : PT.SPIL Balikpapan (2020)

Gambar 4.4 Dokumen SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang)

DIKEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
KANTOR WILAYAH DJBC KALIMANTAN BAGIAN TIMUR
KANTOR PENGAWASAN DAN KALAMANTAN BEA DAN CUKAI TIPE MADYA KABUPATEN BALIKAPAPAN

11-01-2
0811

SURAT PERSETUJUAN PENGELUARAN BARANG

Nomor Pendaftaran: **002548** Tanggal: **08-01-2021**
 Nomor: **251/SPB/WK16/REMPD1/2021**

Kepada: **PT. ORICA MINING SERVICES**
 Nama: **PT. ORICA MINING SERVICES**
 Alamat: **PONDOK INDAH OFFICE TOWER 3 LANTAI 12 JL. SULTAN ISKANDAR MUDA KAW. V-7**

NO. POKOK: **02135.200.0**
 Nama: **PT. ORICA MINING SERVICES**
 Alamat: **RUANG KALAMANTAN BLOK AA-4 NO 29 DAMAI BALIKAPAPAN SELATAN KALIM. 74115**

NO. SURAT: **09-11-2020**
 NO. VOU: **010183 / 2021-2**
 NO. SURAT: **010183 / 2021-2**
 NO. VOU: **010183 / 2021-2**
 NO. SURAT: **010183 / 2021-2**
 NO. VOU: **010183 / 2021-2**

No.	No. POKOK	Uraian	Uraian	Uraian	Uraian	Uraian	Uraian	Uraian	Uraian	Uraian	Uraian
1.	SIKU3054505	20									

Catatan pengeluaran: **...**

Tanda Tangan: **IRFANDI**
 Nama: **IRFANDI**
 NIP: **...**

Formulir ini dicetak secara otomatis oleh sistem komputer dan tidak memerlukan nama, tanda tangan dan stempel.

Nomor Asli: **100300-000357-20201113-001405**

Sumber data : PT.SPIL Balikpapan (2020)

Gambar 4.5 Dokumen D/O (Delivery Order) yang dibuat PT.SPIL

DELIVERY ORDER
No. 1420939412VA

Bongkaran : OGA/14/JKT-BPN20
Distribusi Kepada : PT. ORICA MINING SERVICES
Notify : PT. ORICA MINING SERVICES
KARANGAU, BALIKPAPAN

Barang-barang tersebut di bawah ini, dibawa dari JAKARTA, INDONESIA, Dengan ORIENTAL GALAXY berangkat tanggal 18/12/2020 surat muatan no. 1420939412VA (OGA/14/JKT-BPN20)

KONDISI : EYCY
PEMBAYARAN : FP
FREETIME STORAGE : 120/1/2021
FREETIME DENMURAH : 120/1/2021

NO CONTAINER	STRIPPING UKURAN	SEAL	KETERANGAN	BERAT DEPO	MILIK
1 SIKU3054505	LUAR - 20 DC	20192793	LAKPOL 300 (SORBITAN MONO OLEATE) 10 IB C X 100	19,993 KKT (1)	SOC

Jumlah : 1 X 20 DC;
Kondisi : FCL
Kode Verifikasi : 6J9M 4A9C (1 of 1) (SF -)
Nota Collect terdiri dari : NF2910111004/BPA, NF2101110013/BPN

DD ini berlaku s/d tgl. : 12/01/2021 (SP2 berlaku s/d: -)

Dengan diterbitkan dan ditetapkannya electronic Delivery Order / e-D/O ini maka Shipper telah menyetujui Consignee atau Notify Party untuk menanggung muatan dan membebaskan Pengangkut dari segala tuntutan berkaitan dengan release electronic Delivery Order / e-D/O ini.

** COMPUTER GENERATED DOCUMENT --- NO SIGNATURE / NO STAMP NEEDED
(COPY - 2)

Sumber data : PT.SPIL Balikpapan (2020)

Gambar 4.6 B/L (Bill Of Lading)

PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES
KONSEMEN
(Bill of Lading)
No. B/L 1420939412VA

Pengirim : PT. SAMALINDA AGENCIES INDONESIA - SIA DIVISION
JAKARTA

Penerima : PT. ORICA MINING SERVICES
KULAWARAN NO. 01 RT 03 RW 03 BALIKPAPAN KENNESIA

Tempat Pengangkutan : JAKARTA
Tempat Penyerahan : KARANGAU, BALIKPAPAN, INDONESIA

No. Kontainer No. Segel : 1 SIKU3054505 / 20 DC
Tipe Kemasan : 1 LAKPOL 300 (SORBITAN MONO OLEATE) 100
Keterangan Barang yang diangkut : LAKPOL 300 (SORBITAN MONO OLEATE) 100
Berat kotor (Gross) : 19,993
Murni (Net) : 19,993

Shipper's weight and count
Freight prepaid by SAMALINDA SHIPPING LINE LTD C/O SAMALINDA AGENCIES INDONESIA, PT

DIBELANJAKAN
Dengan diterbitkan dan ditetapkannya electronic Bill of Lading ini maka Shipper telah menyetujui Consignee atau Notify Party untuk menanggung muatan dan membebaskan Pengangkut dari segala tuntutan berkaitan dengan release electronic Bill of Lading ini.

Shipper's weight and count
Freight prepaid by SAMALINDA SHIPPING LINE LTD C/O SAMALINDA AGENCIES INDONESIA, PT

Jumlah Keseluruhan Kontainer (terbilang) : 1
Dibayar di muka di : KARANGAU, BALIKPAPAN, INDONESIA
Per : 1 (One) halaman 1/1

Total yang dibayar di muka dengan nilai uang setempat : 1 (One) halaman 1/1

Tempat dan tanggal diterbitkan : KARANGAU, BALIKPAPAN, 18-12-2020.
Sebagai wakil Nakhoda saja

Unggul Dimuat di atas kapal 18-12-2020
M.T. (ORISWAL)

Kode Verifikasi: 6J9M 4A9C

Sumber data : PT.SPIL Balikpapan (2020)

- Di aplikasi TPK.online consignee mengajukan pengambilan barang setelah pembayaran dan mengambil SlipJob Delivery card, dan Stripping Card untuk di scan barcode di gate masuk dan consignee dapat melakukan stripping.

Gambar 4.7 Stripping card

STRIPPING CARD Print : 31/12/2020 16:32
User : ALDIGO IGBA

Expired Date : 05/01/2021
Expired DO : 08/01/2021

No Petikemas : SPNU2808831 20/DRY/FCL
 Proforma No : 012030090034
 Berat : 10000 Berthing : 31/12/2020
 Kapal : MV.SPIL CAYA / 1520
 JPT/Forwarder : TPIL LOGISTICS, PT
 Job / Invoice : 1068662 / 1005295
 Commodity : GENERAL CARGO
 Alat :
 Pallet : N TKBM : Y
 Kombinasi : N
 Lokasi : C / 17 / 2 / 1 No Truck :
 Remarks :
 Sling : N

Paraf	Remark
-------	--------

Hal 1 dari 1

Sumber data : PT.SPIL Balikpapan (2020)

C. Kendala Kegiatan Stripping

1. Keterbatasan Alat Bongkar Muat

Dalam implementasi kegiatan *stripping* alat bongkar muat sangat bertindak penting untuk kemudahan proses *stripping* namun tidak jarang pihak operasional lebih mementingkan dalam kegiatan bongkar/muat. Pada masalah yang saya bahas ini, mengamati perihal minim jumlah alat bongkar muat yang tersedia dan layak, Saya menemukan adanya kekurangan alat bongkar muat di PT.Salam Pacific Indonesia Lines Balikpapan yang memiliki sebagai berikut:

Tabel 4.2 Data Alat Bongkar Muat

Nama Alat Berat	Berat	Jumlah
<i>Fork lift</i>	32 Ton	2
<i>Fork lift</i>	7 Ton	2
<i>Reach Staker</i>	9 Ton	2
<i>Truck Trailer</i>	43 Ton	10

Sumber data : PT.SPIL Balikpapan (2020)

Tabel 4.3 Data Alat Bongkar Muat yang Rusak

Nama Alat Berat	Berat	Jumlah	Keterangan
<i>Fork lift</i>	32 Ton	1	Berkarat
<i>Forklift</i>	7 Ton	1	Mesin rusak
<i>Reach Staker</i>	9 Ton	1	Mesin Rusak

Sumber data : PT. SPIL Balikpapan (2020)

Gambar 4.8 Alat Bongkar muat (*forklift*) yang tersedia



Sumber : Koleksi pribadi (2020)

Kurangnya ketersediaan alat bongkar muat diakibatkan karena beberapa faktor seperti, alat bongkar muat yang sudah tua dan berkarat sehingga tidak bisa di gunakan lagi, Tidak adanya tanggapan dari kantor pusat untuk menyediakan fasilitas penunjang yang baru di kantor PT.SPIL Balikpapan.

Beberapa kali kantor cabang Balikpapan mengajukan surat permohonan untuk menambahkan jumlah dan memperbarui semua alat-alat bongkar muat tetapi respon dari phak kantor pusat hanya mengatakan untuk memperbaiki beberapa alat yang sekiranya masih bisa digunakan.

2. Cuaca yang tidak pasti

Faktor umum yang menghambat kegiatan *stripping* adalah faktor cuaca yang sangat tidak bisa di prediksi di kota Balikpapan yang mana kota Balikpapan selalu mengalami perubahan cuaca yang cepat, Karna lokasi Pelabuhan terminal Petikemas (Kaltim Kariangau Terminal) yang terletak jauh dari pusat kota atau terbelang di daerah yang masih dikelilingi hutan, terkadang *consignee* menunggu barang impor mereka yang lain agar bisa diambil dalam waktu yang bersamaan untuk meminimalkan waktu, faktor dari cuaca yang buruk mengakibatkan jalanan yang rusak tergenang air dan membuat truck trailer susah lewat. Hampir setiap hari saat kegiatan *stripping* terkadang hujan lebat tiba - tiba muncul dan menghambat proses kegiatan *stripping* , Terutama di bulan Oktober sampai Desember. Saat cuaca buruk kapal labuh di daerah pelabuhan KKT untuk bergantian sandar di dermaga dengan kapal lain, dari pihak pelabuhan (PELINDO) mengatur kapal yang GT lebih kecil sandar duluan ketika air sedang surut dan kapal besar untuk berlabuh dulu agar tidak kandas.

Barang impor yang paling sering di angkut ialah sparepart alat berat contohnya (*bulldozer*), Barang impor yang baru semua di bungkus menggunakan plastik *wrap* dengan sangat rapi dari tempat pengirimannya. *Sparepart* alat berat ini didesain agar tahan dari berbagai macam cuaca dan sudah di cat anti karat dari pabrik. Namun karena sparepart yang diangkut hamper semua barang impor yang akan dijual kembali oleh perusahaan penjual sparepart alat-alat berat yang mana baik dari cara pengiriman dan pengangkutan harus terjaga hingga barang sampai di pemilik barang atau penyewa jasa PT.SPIL Balikpapan.

Gambar 4.9 Cuaca Buruk



Sumber: Koleksi pribadi (2020)

Gambar 4.10 Stripping Sparepart



Sumber: Koleksi pribadi (2020)

3. Pelayanan *Stripping* Yang Kurang Optimal

a) MLO (*Main Line Operator*) yang Slow Respon

Gambar 4.11 Pemilik barang *complain*



Sumber ; Koleksi Pibadi (2020)

MLO (*Main Line Operator*) yang lambat mengeluarkan D/O (*Delivery Order*) sebagai *agent* dan lambat dalam memberikan keputusan untuk merilis *container* agar bisa dibongkar, yang biasanya D/O dibuat satu hari setelah kapal datang atau sandar dan bongkar muat di KKT (Kaltim Kariangau Terminal), Tetapi mampu sampai 2 (dua) hari kemudian surat D/O baru di *release*.

b) Jaringan Internet yang Kurang Optimal

Jaringan Iternet yang belum stabil/ dikatan belum bekerja dengan optimal karena letak KKT maupun Depo kontainer PT.Salam Pacific Indonesia Lines Balikpapan terletak didaerah hutan atau jauh dari pemukiman kota yang benar-benar berhubungan dengan prosedur *stripping*. Pada era milenial saat ini, depo telah menetapkan media online sebagai sarana pengurusan proses dokumen *stripping*. Bertujuan membantu dan memudahkan kegiatan operasional depo harus tersedia jaringan yang stabil demi

menunjang kegiatan operasional agar berjalan secara efektif dan efisien.

Contoh kasusnya ialah ketika penyewa jasa akan melaksanakan *delivery* barang tetapi *job order* untuk *delivery* barang mendapatkan hambatan yakni penyewa jasa belum melunasi bea penumpukan dan alat maka dari itu penyewa jasa harus mengabari pihak gudang atau mendatangi langsung kantor depo. Selama ini apabila terjadi permasalahan *job order* pengguna jasa menghubungi secara personal salah satu administrator depo jadi apabila terjadi permasalahan / hal-hal yang tidak terduga seperti :

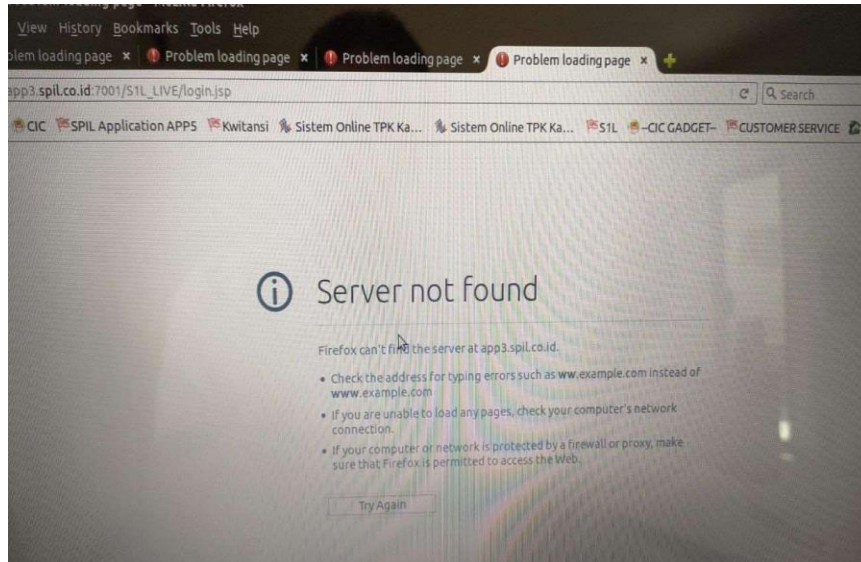
- 1) Jaringan *profider* yang sering mendadak eror.
- 2) Mengalami hilang jaringan dan gangguan pada alat komunikasi milik administrator depo .
- 3) Tidak ada Wi-Fi untuk megakses container di aplikasi my.SPIL, Untuk mengakses internet para karyawan memakai hotspot dari kuota hp masing-masing yang menjadi beban bagi masing masing karyawan tanpa ada biaya ganti akomodasi kuota dari perusahaan.

Gambar 4.12 Kantor depo PT.SPIL Balikpapan



Sumber: Koleksi Pribadi (2020)

Gambar 4.13 Jaringan *internet down*



Sumber: Koleksi pribadi (2020)

D. Upaya Mengatasi Kendala Saat *Stripping*

1. Meningkatkan Jumlah Alat Bongkar Muat

Sebelum peredaran kargo metode, Pengemasan yang banyak dipergunakan pada zaman modern ini ialah petikemas/ *container*. Bersamaan dengan peningkatan perseroan pelayaran di bidang jasa angkutan laut, Ketertarikan pengiriman barang melalui penyewaan peti kemas juga akan meningkat dengan lonjakan tinggi maka dibutuhkan sebuah proses penanganan petikemas yang baik agar depo petikemas beserta peralatan yang menunjang harus di tingkatkan maupun ditambah jumlah alat bongkar muat agar kelancaran kegiatan di depo baik untuk kontainer barang lokal maupun kontainer yang memuat barang impor dapat segera diproses dengan optimal tanpa kendala atau hambatan.

2. Pemberian atap Tertutup

Dengan adanya kegiatan *stripping* guna memperlancar arus keluar barang impor pihak penanggung jawab agar memberi ruang tertutup untuk penyewa jasa.

Dikarenakan cuaca yang tidak bisa di prediksi dan agar kelancaran proses *stripping* tidak terhambat akibat cuaca buruk. Pemberian area tertutup atau atap untuk memberikan solusi yang dapat memperlancar arus kegiatan *stripping* maupun *stuffing*. Pemberian atap tertutup akan membuat pengelola merasa nyaman dan dapat melaksanakan kegiatan *stripping* dengan lancar tanpa gangguan dari factor cuaca.

3. Mengoptimalkan Pelayanan Kegiatan *Stripping*

Sebagai salah satu perusahaan yang tergolong lama dimana perusahaan ini mengageni kapal milik sendiri, PT. Salam Pacific Indonesia Lines mampu mengakomodir kepentingan relasi / pengguna jasa yang membuat perusahaan tidak khawatir dengan seluruh aktifitas kapal selama di pelabuhan seluruh Indonesia. Mendistribusikan jasa pelayanan pelayaran kapal kontainer di pelabuhan-pelabuhan yang tersebar di Indonesia mulai dari wilayah barat sampai dengan ke Indonesia Timur. Bisnis utama perusahaan PT. Salam Pacific Indonesia Lines merupakan perusahaan pelayaran yang telah memberikan solusi transportasi jaringan terluas didukung sumber daya berkualitas untuk kepuasan pelanggan sesuai dengan misi perusahaan. Memberi informasi mengenai keadaan dan posisi kontainer yang memuat barang milik pengguna jasa saat kapal tiba di area pelabuhan, Agar pengguna jasa mengurus kelengkapan syarat kegiatan *stripping*.

Dalam usaha meningkatkan pelayanan jasa kinerja perusahaan kepada pengguna jasa harus dibantu melalui fasilitas yang bagus seperti kegiatan yang dilakukan oleh pengelola depo ataupun administrator depo dalam memberikan pelayanan jasa dengan

menambahkan dan memperbarui fasilitas dan inventaris peralatan kantor yakni seperti, Tersedianya alat komputer, printer, fotokopi dan jaringan internet (Wi-Fi) untuk mempermudah pengguna jasa melakukan kegiatan *stripping* dan para *staff* di PT.Salam Pacific Indonesia Lines karena sebagai pendukung pelayanan jasa untuk meningkatkan dan memperlancar suatu produktifitas yang baik bagi pengguna jasa dapat dipengaruhi. Dalam kasus tersebut adanya depo harus meningkatkan keadaan pelayanan jasa depo yang masih kurang. Dengan keadaan jaringan internet yang stabil dan pemasangan Wi-Fi hingga pemakai jasa tidak perlu mengabari pihak depo dengan nomor personal administrator depo.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis sewaktu melaksanakan penelitian di PT.Salam Pacific Indonesia Lines Balikpapan, Bahwa penulis mendapat simpulan dari permasalahan yang terjadi tersebut. Penyebab kendala atau penghambat kegiatan *stripping* barang impor di PT.Salam Pacific Indonesia Lines Balikpapan, sebagai berikut :

1. Kurangnya fasilitas jumlah alat bongkar muat di PT.Salam Pacific Indonesia Lines Balikpapan disebabkan oleh beberapa alat sudah tidak layak pakai.
2. Pengaruh Cuaca Buruk dan tidak Pasti yang menghambat proses kegiatan *stripping* di lapangan.
3. Pelayanan yang kurang optimal mempengaruhi kelancaran kegiatan *stripping* barang impor seperti pihak MLO (*main Line Operator*) yang lambat merespon customer atau pemilik barang.

B. Saran

Berdasarkan hasil pembahasan mengenai upaya PT. Salam Pacific Indonesia Lines Balikpapan saat pelaksanaan *stripping*, Penulis berharap dapat memberikan saran yang diinginkan dapat dijadikan masukan dan perubahan untuk PT. Salam Pacific Indonesia Lines Balikpapan.

1. Pihak MLO (*Main Line Operator*), Relasi (*Consignee* / Pemilik barang), dan PT.SPIL Balikpapan harus saling menjalin komunikasi yang baik dan efektif untuk dapat menyelesaikan dokumen yang harus dilengkapi agar kegiatan *stripping* barang impor mampu berjalan dengan lancar.

2. Pada proses *stripping* untuk mepercepat proses keluarnya barang import pihak yang bertanggung jawab dapat disediakan ruang yang tertutup.
3. Pihak yang bertanggung jawab wajib mengamati dan memajukan fasilitas semua akomodasi sarana prasarana di PT.SPIL Balikpapan. Agar pihak yang bertanggung jawab mengembangkan fasilitas dan akomodasi yang memuaskan. Pihak PT.SPIL Balikpapan sepatutnya meningkatkan kepuasan pelanggan dan mutu dengan versi memberikan pengarahan-pengarahan dan mempererat pengawasan kinerja *stripping* agar pekerjaan mampu berjalan dengan optimal dan lancar.

DAFTAR PUSTAKA

- Alwi, Hasan. (2012). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Amir, Indriani. (2014). *Ekspor, Impor, Sistem Harmonisasi, Nilai Pabean, dan Pajak dalam Kepabeanan*. Yogyakarta: Mitra Wacana Media.
- Bakri, Sadri. (2016). *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*, Jakarta: PT. Raja Grafindo persada.
- Indira, Annisa. (2016). *Penanganan Kontainer dan Peti Kemas*. Jakarta: Bina Aksara.
- Kosasih, E., & Soewedo, H. (2007). *Manajemen Perusahaan pelayaran*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. (2016). *Pedoman Penulisan Skripsi*. Makassar: Politeknik Ilmu Pelayaran.
- Peraturan Direktur Jenderal Bea Dan Cukai Nomor PER-5/BC/2002 Tahun (2003) *Tentang Tata Laksana Kepabeanan Bidang Impor dan Keputusan Menteri Keuangan tentang Kepabeanan Bidang impor*.
- Purnamawati. (2013). *Hukum Ekspor Impor*. Jakarta: Penebar Swadaya Grup.
- Subandi. (2013). *Manajemen Petikemas*, Jakarta: PT.Arcan.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* . Bandung: CV Alfabeta.
- Susilo, Andi. (2011). *Manajemen Logistik dan Ekspor Impor*, Jakarta: PT. Trans Media.
- Suyono. (2007). *SHIPPING Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: Percetakan Argya Putra.

Undang-Undang Republik Indonesia No.17 tahun 2008 *Tentang Pelayaran.*

RIWAYAT HIDUP



ZITTI SHOFIYYAH CHAIRUNNISA, Lahir di Balikpapan pada tanggal 02 Agustus 1999. Merupakan anak pertama dari tiga bersaudara dari pasangan bapak Muhammad Darwin dan Ibu Harianti Sabir Siga. Pendidikan Sekolah Dasar diselesaikan tahun 2011 di SDN 001 BALIKPAPAN dan melanjutkan pendidikan sekolah lanjutan tingkat

pertama SMPN 1 BALIKPAPAN diselesaikan pada tahun 2014 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas di SMAN 1 BALIKPAPAN diselesaikan pada tahun 2016. Pada tahun 2018 bulan September, Penulis mulai mengikuti pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (2018-2022) dan mengambil jurusan KALK.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) pada KSOP KLAS 1 BALIKPAPAN selama 3 bulan dan di PT. Salam Pacific Indonesia Lines Balikpapan selama 8 bulan. Dan pada bulan September tahun 2022 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.