

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perdagangan internasional merupakan kegiatan keseluruhan dari proses transaksi bisnis yang dilakukan oleh dua negara atau lebih yang meliputi perusahaan swasta maupun pemerintah. Pelaksanaan perdagangan lintas negara sering disebut ekspor dan impor. Berbeda dengan perdagangan dalam negeri, perdagangan internasional dihadapkan dengan peraturan-peraturan yang lebih ketat antara lain dalam hal peraturan kepabeanan, standar mutu produk, hukum dan politik mitra dagang, serta peraturan perdagangan internasional lainnya yang telah ditetapkan setiap negara.

Ekspor merupakan kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean (UU Kepabeanan No.10 th. 1995). Kegiatan ekspor mempunyai nilai ekonomi yang sangat penting dalam membantu perkembangan perusahaan itu sendiri maupun pemerintah dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pendapatan nasional negara. Demikian pula bagi Indonesia, transaksi ekspor sangat penting untuk menambah cadangan devisa negara dan mengurangi tingkat pengangguran dengan meningkatkan produktifitas dan lapangan pekerjaan.

Prinsip utama dalam kegiatan ekspor adalah berusaha mendapatkan keuntungan semaksimalnya dengan biaya yang seminimal mungkin. Seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi maka salah satu cara untuk mencapai tujuan tersebut adalah dengan optimasi. Optimasi adalah pencarian nilai-nilai variabel yang dianggap optimal, efektif dan efisien, untuk mencapai hasil yang diinginkan. Secara khusus dalam bidang ekspedisi, penerapan optimasi ialah dengan cara memaksimalkan pengisian *container*. Untuk menerapkan optimasi barang dalam *container* dapat dilakukan dengan memperhatikan cara *stuffing* yang benar. *Stuffing* merupakan kegiatan memasukkan barang ekspor yang telah di-*packing* ke dalam *container* (Suyono, 2003:198). Pada prinsipnya tujuan *stuffing* adalah mengoptimalkan sebuah *container*. Suatu perusahaan yang bergerak di bidang ekspor dikatakan maju dan berkembang apabila perusahaan tersebut

mampu meningkatkan kegiatan ekspornya dengan mengoptimalkan penataan barang dalam *container*.

Perusahaan yang bergerak di bidang *Freight forwarder* tentu memperhatikan pengoptimalan kegiatan *stuffing* atau penataan barang. Dengan itu dapat mendukung perusahaan untuk mencapai keuntungan yang maksimal. Salah satu perusahaan *Freight forwarder* yaitu PT. Samudera Sriwijaya Logistik. Dalam aktivitas PT. Samudera Sriwijaya Logistik merupakan *Freight Forwarder* yaitu badan usaha yang bertujuan untuk memberikan jasa pelayanan/pengurusan atas seluruh kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman, pengangkutan dan penerimaan barang dengan menggunakan multimoda transport baik melalui darat dan laut.

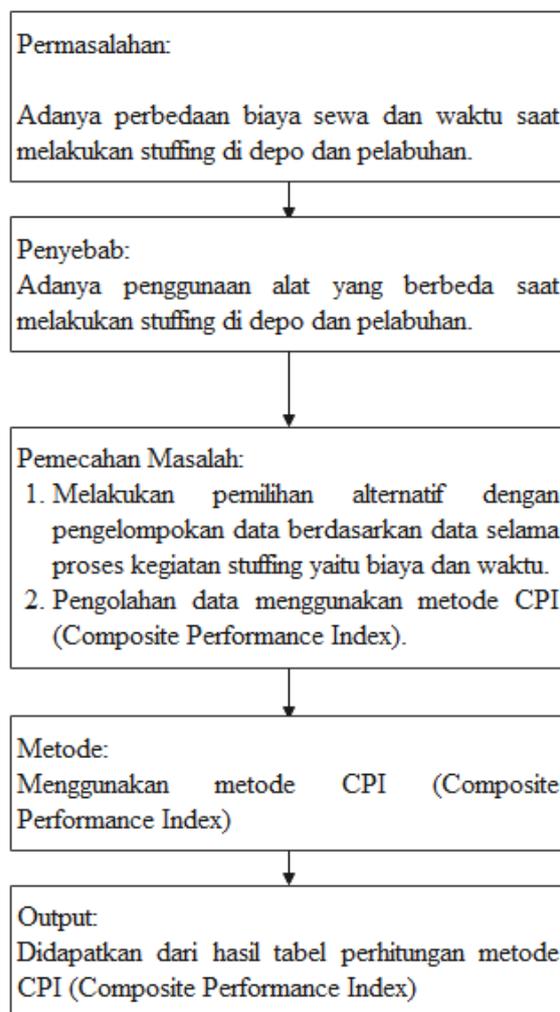
Kegiatan *Freight forwarder* pada meliputi penanganan *stuffing*, *stripping* dan dokumen – dokumen ekspor. Untuk PT SSWL sendiri melakukan *stuffing* di dua tempat yaitu di depo dan di pelabuhan. Pada saat kegiatan *stuffing* di depo dan pelabuhan terdapat kegiatan yang berbeda dan juga alat yang digunakan berbeda. Untuk proses *stuffing* di depo menggunakan alat yaitu *forklift* dan *Reach Stacker*. Dan saat kegiatan *stuffing* di pelabuhan menggunakan alat *Forklift*, *Crane* dan *Reach Stacker*. Alat yang digunakan merupakan alat yang di sewa. Dari penggunaan alat sewa yang berbeda pada saat melakukan kegiatan *stuffing* perusahaan menentukan tempat kegiatan *stuffing* yang efektif dan efisien berdasarkan kriteria yang ditetapkan.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis ingin mengangkat permasalahan tersebut dalam penelitian yang berjudul “ Pemilihan Alternatif Kegiatan *Stuffing* PT. Samudera Sriwijaya Logistik di Depo dan *Stuffing* di Pelabuhan Menggunakan Metode CPI (*Composite Performance Index*)” yang bertujuan untuk memilih lokasi alternatif kegiatan *stuffing* yang paling efektif dan efisien.

1.2 Kerangka Pemikiran

Dalam menyelesaikan masalah dalam penelitian ini diperlukan langkah-langkah yang sistematis dan terstruktur untuk mendapatkan metodologi penelitian yang merupakan suatu tahapan yang diterapkan agar penelitian dapat dilakukan dengan terarah dan terstruktur sehingga memudahkan dalam

melakukan analisis terhadap permasalahan yang diteliti. Penelitian ini akan dimulai dengan melakukan survey terlebih dahulu yang kemudian dilakukan identifikasi kegiatan *Stuffing* di Depo dan Pelabuhan berupa data primer yang diperoleh dari hasil kerja praktik di PT. Samudera Sriwijaya Logistik (SSWL), setelah didapat data berupa biaya sewa alat dan waktu pada kegiatan *Stuffing* di Depo dan Pelabuhan maka akan dilakukan perhitungan untuk pemilihan alternatif dengan menggunakan Metode CPI (*Composite Performance Index*). Dari hasil analisis tersebut kemudian dapat ditarik kesimpulan. Kerangka Pemikiran dapat dilihat pada gambar 1. 1:

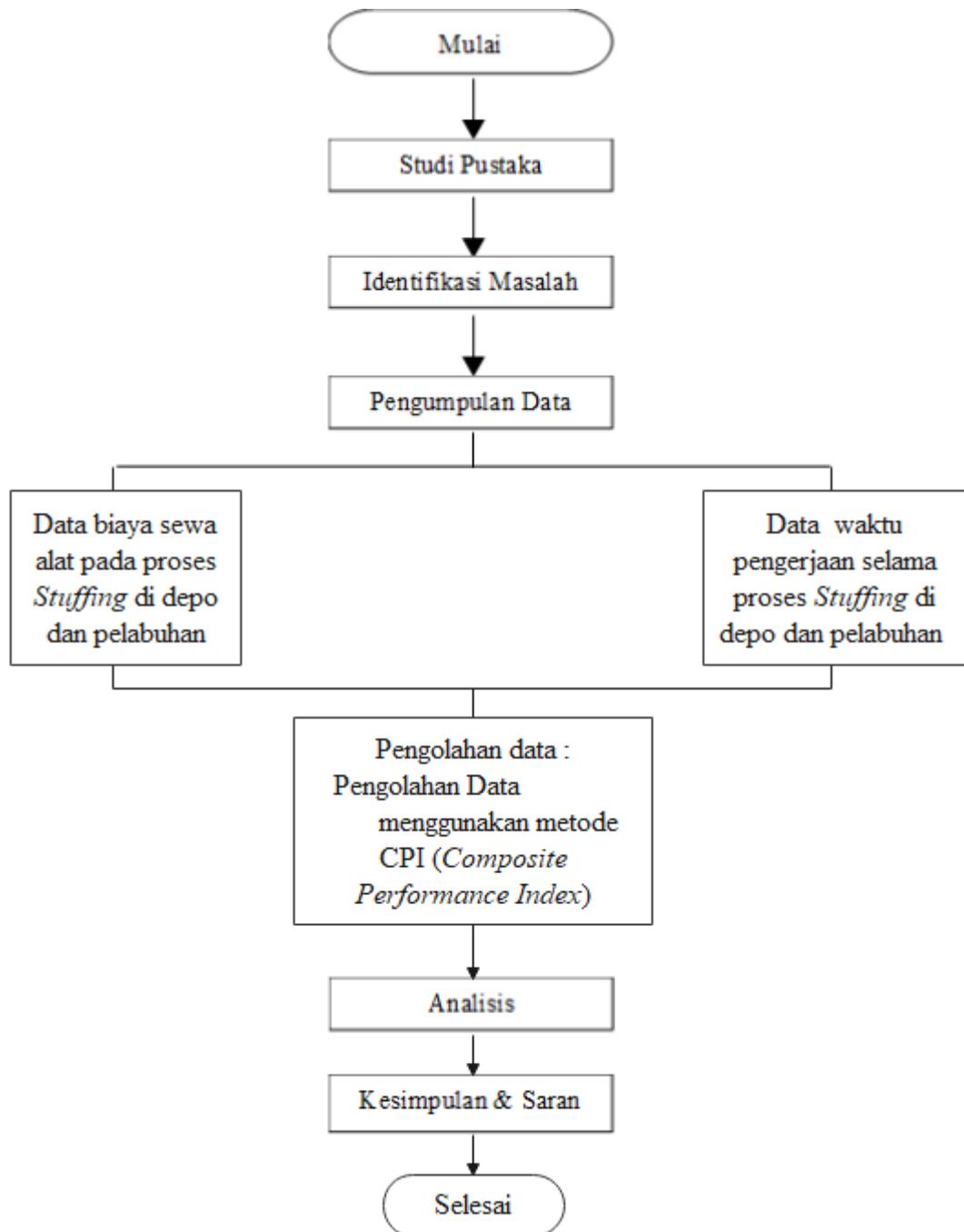


Gambar 1. 1 Kerangka Pemikiran

1.3 Metodologi Penelitian

Dalam subbab ini akan dijelaskan mengenai langkah-langkah yang ditempuh untuk mendapatkan metodologi penelitian yang merupakan suatu tahapan yang

harus diterapkan agar penelitian dapat dilakukan dengan terstruktur dan memudahkan dalam melakukan analisis terhadap masalah yang ada. Langkah-langkah umum yang dilakukan dalam penelitian ini ditunjukkan dalam suatu *flowchart* pada gambar 1.2 berikut :



Gambar 1. 2 Diagram Aliran Penelitian

Berikut ini merupakan pembahasan bagan alir pada Gambar 1.2

1. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dilakukan untuk merumuskan atau menentukan masalah apa yang akan dibahas dalam penelitian. Identifikasi masalah bertujuan untuk menentukan hal apa saja yang akan dilakukan pada penelitian agar tercapai tujuan dari penelitian yang dilakukan.

2. Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian harus mencerminkan hal-hal yang akan diuraikan di bagian analisis.

3. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka merupakan landasan teori yang digunakan untuk menunjang keberhasilan penelitian, diperlukan pencarian informasi-informasi yang terkait dengan topik penelitian yang dilakukan. Sumber-sumber studi literatur diperoleh melalui buku, jurnal, media cetak, dan media elektronik. Materi studi literatur yang digunakan terdiri dari materi biaya sewa dan waktu yang digunakan selama kegiatan *Stuffing* di Depo dan Pelabuhan menggunakan metode CPI (*Composite Performance Index*).

4. Pengumpulan Data

Pada pengumpulan data ini penulis melakukan Kerja Praktik yang dilakukan secara langsung di PT. Samudera Sriwijaya Logistik selama dua bulan pada tanggal 28 Juni 2021 sampai 28 Agustus 2021. Penyusun membutuhkan data yang didapat dari perusahaan kerja praktik terkait yaitu:

- Data Biaya sewa alat yang dikeluarkan selama kegiatan *stuffing* di depo dan pelabuhan.
- Data waktu yang dikeluarkan selama kegiatan *stuffing* di depo dan pelabuhan.

5. Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan menggunakan metode CPI (*Composite Performance Index*) untuk yang digunakan dalam pengambilan

suatu keputusan yang menentukan urutan atau prioritas dalam analisis multikriteria dan untuk memilih alternatif yang terbaik jika dilihat dari pertimbangan kriteria dari kegiatan *stuffing* yang dilakukan di depo dan pelabuhan.

6. Analisis

Analisis data diperoleh dari hasil pengolahan data yang dilakukan untuk mempertegas permasalahan yang ada berdasarkan tujuan penelitian berdasarkan teori atau metode yang digunakan dalam penelitian.

7. Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan yaitu menyimpulkan hasil dari analisis data. Saran diperoleh dari hasil pengamatan dan analisis yang ditujukan kepada perusahaan yang menjadi subyek penelitian dan berisi tentang perlunya perbaikan organisasi tempat kerja praktik terhadap peserta kerja praktik dan terhadap staf/karyawan secara keseluruhan serta perbaikan oleh program studi yang dirasakan sebagai kelemahan yang berkontribusi pada keterbatasan mahasiswa saat kerja praktik.

1.4 Sistematika Laporan Kerja Praktik

Adapun sistematika dalam penyusunan laporan kerja praktik ini:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini tersusun mengenai bagian utama dari sebuah pengantar laporan sebelum memasuki inti permasalahan, bab ini berisi latar belakang dan tujuan, kerangka pemikiran, metodologi penelitian dan sistematika laporan kerja praktik.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi mengenai teori, landasan, paradigma, cara pandang; metode – metode yang akan digunakan; dan konsep yang telah diuji kebenarannya berkaitan dengan penelitian. Teori yang disajikan berupa tentang proses kegiatan *stuffing*, *stripping*, dokumen ekspor impor menggunakan Metode CPI (*Composite Performance Index*).

BAB III PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan mengenai penjabaran dari profil perusahaan tempat kerja praktik terkait visi dan misi, struktur dan informasi lainnya, menguraikan seluruh aktivitas yang dilakukan selama kerja praktik berlangsung, mengumpulkan data yang akan dibutuhkan, menguraikan masalah yang diangkat menjadi topik pembahasan serta menganalisis dengan menggunakan metode CPI (*Composite Performance Index*).

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi mengenai tentang kesimpulan yang diperoleh dari keseluruhan apa yang terdapat dalam hasil analisis, sedangkan saran mengarah kepada perbaikan, perluasan, pengembangan, dan pendalaman baik dari organisasi tempat kerja praktik maupun program studi.

BAB V REFLEKSI DIRI

Bab ini berisi penjabaran tentang hal - hal positif yang diterima selama perkuliahan yang bermanfaat terhadap pekerjaan selama Kerja Praktik, memberikan manfaat Kerja Praktik terhadap pengembangan *soft-skills* dan kekurangan *soft-skills* yang dimiliki, mengidentifikasi kunci sukses dalam bekerja berdasarkan pengalamannya di tempat Kerja Praktik.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Perdagangan Internasional

Perdagangan adalah salah satu dari kegiatan bisnis. Pengertian bisnis lebih luas dari pada perdagangan, sebab bisnis meliputi masalah yang lebih luas dari pada perdagangan. Yakni meliputi investasi, produksi, pemasaran dan lain-lain, sedangkan perdagangan hanyalah salah satu kegiatan penting dari bisnis yang kaitannya dengan transaksi barang dan jasa. Namun demikian, perdagangan merupakan inti dari kegiatan bisnis, karena pada akhirnya setiap bisnis berujung pada kegiatan memperdagangkan yang intinya jual dan beli.

Perdagangan internasional adalah kegiatan yang berlangsung melintasi negara dan benua dengan peraturan-peraturan, hukum, budaya dan cara berdagang yang berbeda. Secara terperinci perdagangan internasional merupakan suatu kegiatan ekonomi masyarakat di suatu negara dan menjalin hubungan kegiatan ekonomi masyarakat dengan negara-negara lain dalam bidang perdagangan. Hubungan tersebut dijalin dalam perjanjian internasional bersifat bilateral maupu multilateral.

Perdagangan internasional dapat didefinisikan terdiri dari kegiatan-kegiatan dari suatu negara asal yang melintasi perbatasan menuju suatu negara tujuan yang dilakukan oleh perusahaan multinasional untuk melakukan perpindahan barang dan jasa, perpindahan modal, perpindahan tenaga kerja, perpindahan teknologi dan perpindahan merek dagang (Harry Waloyo, 2003:3).

2.2 Ekspor

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 146/MPP/IV/1999 tentang Ketentuan Umum di Bidang Ekspor, telah dijelaskan Ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean sesuai peraturan dan perundang-undangan yang berlaku (UU Kepabeanan No.10 th.1995).

Ekspor adalah mengeluarkan barang-barang dari peredaran dalam masyarakat dan mengirim ke luar negeri sesuai ketentuan pemerintah dan

mengharapkan pembayaran dalam valuta asing (Amir M.S, 2003:100). Ekspor adalah perdagangan dengan mengeluarkan barang dari dalam keluar pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan-ketentuan yang berlaku (Berry Punan, 1996:1). Ekspor adalah perdagangan dengan cara mengeluarkan barang dari dalam keluar wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku (Roselyne Hutabarat, 1996:306).

2.2.1 Tahapan – Tahapan Ekspor

Tahapan ekspor adalah langkah-langkah yang harus dilakukan oleh eksportir apabila melakukan ekspor. Menurut sumber (Hamdani, 2003:50) tahapan ekspor adalah sebagai berikut :

1. Eksportir melaksanakan promosi

Promosi dapat dilakukan baik secara langsung/*direct promotion*/dengan mengikuti pameran dagang di dalam dan di luar negeri maupun tidak langsung/*indirect promotion*/melalui media cetak dan media elektronik.

2. Korespondensi.

Eksportir mengadakan korespondensi dengan importir luar negeri untuk menawarkan dan menegosiasikan komoditi yang akan dijualnya. Dalam surat penawaran kepada importir harus dicantumkan jenis barang, mutunya, harganya, kemasan, syarat-syarat pengiriman, dan sebagainya.

3. Pembuatan kontrak dagang.

Pembuatan kontrak dagang dapat dilakukan apabila importir menyetujui penawaran yang diajukan oleh eksportir maka importir dan eksportir membuat dan menandatangani kontrak dagang. Dalam kontrak dagang dicantumkan hal-hal yang disepakati bersama.

4. Penerbitan *Letter of credit* (L/C).

Penerbitan L/C dapat dilakukan setelah kontrak dagang ditandatangani oleh pihak importir dan eksportir. L/C diterbitkan oleh pihak importir melalui bank korespondensi di negaranya dan mengirim L/C tersebut ke bank devisa di negara eksportir. Kemudian bank devisa yang ditunjuk memberitahukan diterimanya L/C atas

nama eksportir kepada eksportir.

5. Eksportir menyiapkan barang ekspor.

Eksportir mempersiapkan barang-barang yang dipesan importir setelah diterimanya L/C. Keadaan barang-barang yang dipersiapkan harus sesuai dengan persyaratan yang tercantum dalam kontrak dagang dan L/C.

6. Eksportir mendaftarkan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB).

Eksportir mendaftarkan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) ke Bea dan Cukai di pelabuhan muat dengan melampirkan uraian barang yang dikapalkan sampai diperoleh Nota Pelayanan Ekspor (NPE).

7. Inspeksi barang ekspor

Inspeksi barang ekspor dilakukan oleh pembeli (importir) untuk menginspeksi barang-barang yang sudah siap diekspor, sebelum barang dimuat ke dalam *container*. Inspeksi biasanya dilakukan oleh pihak yang ditunjuk pembeli (importir).

8. Pemesanan ruang kapal.

Eksportir memesan ruang kapal dengan mengirim *Shipping Intruption* ke perusahaan pelayaran. Perusahaan pelayaran melakukan pengecekan kesediaan ruang kapal, kemudian memberikan D/O (*Delivery Order*) untuk mengambil *container* di depo *container* yang ditunjuk. Sedangkan untuk *Less Than Container Load (LCL)* barang dikirimkan ke *Container Freight Station (CFS)*.

9. Pengiriman barang ke pelabuhan

Eksportir sendiri dapat mengirim barang ke pelabuhan. Pengiriman dan pengurusan barang ke pelabuhan dan ke kapal dapat juga dilakukan oleh perusahaan jasa pengiriman barang (*freight forwarding/EMKL*). Dokumen- dokumen ekspor disertakan dalam pengiriman barang ke pelabuhan dan ke kapal.

10. Pemeriksaan Bea Cukai

Di pelabuhan dokumen ekspor diperiksa oleh pihak Bea Cukai.

Apabila diperlukan barang-barang yang akan diekspor diperiksa juga oleh Bea Cukai. Apabila barang dan dokumen telah sesuai dengan ketentuan maka Bea Cukai menandatangani pernyataan persetujuan muat yang ada pada PEB.

11. Pemuatan barang ke kapal

Pihak Bea Cukai menandatangani pernyataan muat yang ada di PEB kemudian barang dapat dimuat ke atas kapal. Pihak pelayaran akan menerbitkan *Bill of Lading* (B/L) yang kemudian diserahkan pada eksportir.

12. Eksportir melengkapi dokumen ekspor

Eksportir mengurus semua dokumen ekspor yang diminta/dibutuhkan pembeli/importir sebagaimana yang tercantum dalam *Sales Contract* (SC) atau *Letter of Credit* (L/C).

13. Pencairan L/C

Dokumen ekspor yang sudah lengkap dan benar sesuai *Sales Contract* (SC) atau *Letter of Credit* (L/C) kemudian disampaikan ke Bank Devisa, untuk memperoleh pembayaran dari Bank (pencairan L/C).

14. Pengiriman barang ke importir

Selama barang dalam perjalanan dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan, Bank Devisa mengirim dokumen ekspor ke bank importir. Di samping itu eksportir mengirim satu *set* lengkap *copy* dokumen kepada importir.

2.3 Petikemas

Petikemas adalah suatu peti empat persegi panjang, tahan cuaca, digunakan untuk mengangkut dan menyimpan sejumlah muatan kemasan dan barang-barang curah yang melindungi isinya dari kehilangan dan kerusakan, dapat dipisahkan dari alat transportasi, diperlakukan sebagai satuan muat dan jika pindah kapal tanpa harus dibongkar isinya.

Petikemas (*container*) adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang

ada di dalamnya (Suyono R.P, 2003:179).

Ukuran petikemas

Sesuai dengan *International Standard Organization (ISO)* telah menetapkan ukuran-ukuran dari petikemas sebagai berikut :

a. *Container 20' Dry Freightt (20 feet)*

Ukuran luar : 20' (p) x 8' (l) x 8'6"(l) atau
: 6.058 x 2.438 x 2.591 m

Ukuran dalam : 5.919 x 2.234 x 2.380 m

Kapasitas : *Cubic Capacity* : 33 CCbm
Pay load : 22,1 ton

b. *Container 40' Dry Freightt (40 feet)*

Ukuran luar : 40' (p) x 8' (l) x 8'6"(l) atau
: 12.192 x 2.438 x 2.591 m

Ukuran dalam : 12.045 x 2.309 x 2.379 m

Kapasitas : *cubic capacity* : 67,3 Cbm
Pay load : 27,396 ton

c. *Container 40' High Cube Dry*

Ukuran luar : 40' (p) x 8' (l) x 9'6"(l) atau
: 12.192 x 2.438 x 2.926 m

Ukuran dalam : 12.056 x 2.347 x 2.684 m

Kapasitas : *Cubic Capacity* : 76 Cbm

Pay load : 29,6 ton

2.3.1 Jenis – Jenis Petikemas

Berikut jenis – jenis *container* :

1. *Dry Cargo Container (General cargo container)*

Container ini digunakan untuk mengangkut bermacam – macam muatan yang tidak terlalu memerlukan perhatian secara khusus mengenai suhu (*temperature*), perangan (*ventilation*) dan faktor lainnya .

2. *Reefer (Refrigerated) Container*

Container jenis ini dioperasikan untuk mengangkut muatan yang harus didinginkan sampai dengan suhu -300°C seperti daging , ikan, buah buahan, obat obatan, minuman , dll .

3. *Bulk Container*

Container ini dikhususkan untk mengangkut muatan curah seperti butir-butiran, tepung dll.

4. *Open Sided Container*

Suatu *container* yang dapat dibuka dari samping , juga diberi pintu di salah satu ujungnya untuk memudahkan keluar / masuk barang yang berukuran normal. Pada dinding samping dapat dibuka , diberi pelindung dari terpal yang cukup kuat untuk melindungi muatan secara efektif.

5. *Open Top Container / Top Loader Container*

Yaitu kontainer yang bagian atasnya (atap) dapat dibuka , bagian atas *container* ini diberi terpal dan batang batang penyangga yang dapat digeser untuk memudahkan pemuatan oleh kran , biasanya dipergunakan untuk mengangkat alat alat berat , mesin , *spare parts* ,dll.

6. *Tank Container*

Tank Container biasa digunakan untuk memuat tangki – tangki yang berbentuk silinder dan bentuk *container* seperti yang di bawah ini kadang kala dipergunakan juga untuk mengangkut mobil atau biasa disebut juga *automobile container* .

7. *FlatRack Container*

FlatRack Container biasa digunakan untuk memuat mesin mesin yang berukuran besar dan berat .

8. *Live – Stock Container*

Yaitu *Container* yang dirancang khusus untuk memuat hewan, *Container* ini lazim digunakan untuk mengangkut muatan kering dalam angkutan melalui laut .

9. *Fantainer / Ventilation*

Container berventilasi digunakan terutama untuk mengangkut muatan yang memerlukan sirkulasi udara yang cukup. Salah satu yang paling signifikan dari komoditas tersebut adalah biji kopi.

2.4 *Stuffing*

Stuffing merupakan proses penataan barang yang sudah di-*packing* ke dalam *container* dengan memberikan kode-kode yang sudah ditentukan dalam *shipping mark* dan dihitung untuk dasar pembuatan *packing list* dan *invoice*. Ada beberapa cara *stuffing container* (Suyono, 2003:198) :

a. Peti karton

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

b. Muatan karung yang tidak dapat di palet

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.

c. Muatan drum/*barrels*

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

d. Muatan yang dipalet

Muatan di atas palet harus diikat kuat menggunakan ban, ikatan baja atau plastik, dan diikat pada palet. Bila petikemas hanya diisi dengan satu atau dua palet saja maka letakkan susunan palet di tengah-tengah petikemas dan diperkuat letaknya dengan ganjal (*chocking*) agar muatan palet tidak bergoyang.

e. Muatan *long length cargo*

Muatan ini 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 *slings* dapat mudah dimasukkan atau di-*presling* dahulu.

Ada 2 alternatif saat hendak melakukan proses *stuffing*, yaitu *Stuffing Depo* dan *Stuffing Pelabuhan*.

2.4.1 *Stuffing* di Depo

Depo *container* merupakan salah satu mata rantai dalam rantai pasok yang sangat penting keberadaannya guna melengkapi rangkaian proses pasokan dari produsen sampai kepada konsumen. Permenhub No. PM 83 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan Depo Peti Kemas tempat menyebutkan bahwa depo peti kemas berfungsi untuk kegiatan penyimpanan kontainer atau peti kemas kosong (*empty container*), tempat pembersihan (*cleaning*), perbaikan (*repairing*), pemuatan (*stuffing*), pembongkaran (*stripping*), serta kegiatan lainnya yang mendukung kelancaran penanganan peti kemas isi (*full*) atau peti kemas kosong (*empty*). Fungsi depo *container* adalah menyiapkan *container* yang akan dipergunakan oleh para eksportir untuk kebutuhan ekspor barang dengan standar *Institute International Container Lessors* (IICL). Berikut ini akan dijelaskan proses kegiatan *stuffing* di depo:

1. *Lift on empty* (mengangkat *container* kosong) di depo menggunakan *Reach Stacker*.
2. *Trucking empty container* dari depo – *stuffing area*.

3. *Lift off empty* (menurunkan *container* kosong) di *stuffing area*.
4. Melakukan proses *stuffing* barang dengan alat *forklift*.
5. *Lift on full* (mengangkat *container* kosong) di depo menggunakan *Reach Stacker*.
6. *Trucking container full* dari depo – TPK.
7. *Lift off full* di TPK.

2.4.2 *Stuffing* di Pelabuhan

Pelabuhan menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 69 Tahun 2001 adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan / atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Selain fasilitas, terdapat pula peralatan konstruksi untuk kegiatan bongkar muat, dan utilitas pelabuhan yang meliputi jaringan air bersih, jaringan listrik dan sarana telekomunikasi, saluran pembuangan, instalasi limbah dan sampah. Secara fisik juga dipergunakan sebagai tempat kapal berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat. Dengan demikian pelabuhan pada umumnya merupakan terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran serta kegiatan penunjang pelabuhan lainnya.

Beberapa perusahaan juga melakukan kegiatan *stuffing*, berikut proses kegiatan *stuffing* di pelabuhan :

1. *Lift on empty* di depo menggunakan menggunakan *Reach Stacker*
2. *Trucking empty container* dari depo ke PTP (*stuffing area*) di pelabuhan.
3. *Lift off empty* di PTP (*Stuffing area* di pelabuhan).
4. *Stevedoring* barang dari tongkang ke PTP *Stuffing area* menggunakan *Crane* dan juga dengan bantuan buruh.
5. Melakukan proses *stuffing* barang dengan *forklift*.

6. *Lift on truck full* di Pelabuhan dengan menggunakan *Reach Stacker*.
7. *Trucking container full* dari PTP – TPK.
8. *Lift off full* di TPK.

Pada proses *stuffing* di depo dan pelabuhan ada beberapa dokumen yang diperlukan yaitu :

1. Dokumen Pemuatan Barang

- a. *Bill of Lading* (B/L)

Merupakan bukti tanda terima barang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang memungkinkan barang bisa ditransfer 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. Dokumen Lainnya

- a. *Manifest*

Daftar barang yang akan dibongkar / 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.

Dan juga pada saat melakukan kegiatan *stuffing* baik di pelabuhan maupun depo ada beberapa kendala yang terjadi saat hendak melakukan kegiatan *stuffing* sehingga terjadi keterlambatan saat proses *stuffing*, di antaranya yaitu ;

1. Keterlambatan tongkang saat bersandar
2. Alat bongkat muat seperti *forklift* dan *Crane* mengalami kerusakan atau sedang di pakai oleh pihak lain atau perusahaan lain.
3. Dan dikarenakan cuaca, jika cuaca hujan akan menghambat proses *stuffing* tidak bisa dilaksanakan

Kemudian pada saat melakukan proses *stuffing* juga ada beberapa instansi pemerintah di pelabuhan yang terkait baik saat *stuffing* depo maupun pelabuhan, di antaranya yaitu :

Menurut D.A. Lasse (2014) instansi – instansi pemerintah di pelabuhan yaitu:

1. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*)

Merupakan lembaga Pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhan yang diusahakan secara komersial.

2. Syahbandar (*Harbour Master*)

Syahbandar adalah orang nomor satu di pelabuhan. Syahbandar berkualifikasi syahbandar ahli dengan dibantu Syahbandar – Syahbandar Muda yang terdiri dari para Pandu Bandar

3. Bea Cukai (*Customs*)

Melaksanakan sebagian tugas pokok kementerian keuangan di bidang kepabeanan, berdasarkan kebijaksanaan yang ditetapkan oleh menteri dan mengamankan kebijaksanaan pemerintah yang berkaitan dengan lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean dan pemungutan Bea masuk dan Cukai serta pungutan negara.

4. Kesehatan Pelabuhan (*Port Health*)

Kantor kesehatan pelabuhan (KKP) dibentuk sebagai Unit Pelabuhan Teknis (UPT) Departemen Kesehatan yang berperan sangat penting

dan strategis dalam melaksanakan fungsi cegah dan tangkal penyakit karantina dan penyakit menular potensial wabah, meminimalisasi resiko yang timbul dengan melaksanakan kegiatan kekarantinaaan.

2.5 Metode CPI

Menurut penelitian Anto Tri Susilo (2017:206). Metode CPI merupakan salah satu metode perhitungan dari pengambilan keputusan berbasis indeks kinerja gabungan yang dapat digunakan untuk menentukan penilaian atau peringkat dari berbagai alternatif berdasarkan beberapa kriteria .

Prosedur penyelesaian metode CPI adalah :

1. Identifikasi kriteria tren positif (semakin tinggi nilainya semakin baik) dan tren negatif (semakin rendah nilainya semakin baik).
2. Untuk kriteria tren positif , nilai minimum pada setiap kriteria ditransformasi ke seratus, sedangkan nilai lainnya ditransformasi secara proporsional lebih tinggi.
3. Untuk kriteria tren negatif, nilai minimum pada setiap kriteria ditransformasi ke seratus, sedangkan nilai lainnya ditransformasi secara proporsional leboh rendah.

Perhitungan CPI dapat dilihat seperti berikut :

$$A_{i,j} = (X_{i,j}(\min) / X_{i,j} (\min)) \times 100$$

$$A_{(i+1,j)} = (X_{(i+1,j)} / X_{i,j} (\min)) \times 100$$

$$I_{i,j} = A_{i,j} \times P_j$$

$$I_i = \sum_j^m = 1 I_{i,j}$$

Keterangan:

Keterangan :

$A_{i,j}$: Nilai alternatif ke – i pada kriteria ke – j

$X_{i,j}(\min)$: Nilai alternatif ke – i pada kriteria awal minimum ke – j.

$A_{((i+1,j)}$: Nilai alternatif ke – i + 1 pada kriteria j.

$X_{(i+1,j)}$: Nilai alternatif ke – i + 1 pada kriteria awal ke – j.

- P_j : Bobot kepentingan kriteria ke – j.
- $I_{i,j}$: Index alternatif ke – i.
- I_i : Index gabungan kriteria alternatif ke - i.
- I : 1,2,3,...n
- J : 1,2,3,...m