



## Analisis Kegiatan Pemuatan Peti Kemas Dari Depo Ke Kapal (Studi Kasus Pt. Sarana Bandar Nasional Cabang Tanjung Priok)

Afrisianto<sup>1</sup>, Rafitra Bugis<sup>2</sup>, Qamaruddin<sup>3</sup>

Sekolah Tinggi Ilmu Maritim (STIMar) “AMI” Jakarta

---

### Abstract

Received: 10 Januari 2024  
Revised: 16 Januari 2024  
Accepted: 22 Januari 2024

*The purpose of this study is to determine the activity of loading containers from the depot to the ship and the obstacles that occur when carrying out these activities, and efforts to overcome them. The approach used in this research is descriptive qualitative. Data collection was carried out through observation, interviews and document studies. The results showed that the activity of loading containers from the depot to the ship at PT. Sarana Bandar Nasional Tanjung Priok branch includes stuffing, stripping, container delivery, container acceptance, Shipper Owner Container (SOC) receipt, ship loading process, depot relocation to container yard, container repair, heavy equipment division. In the activity of loading containers from the depot to the ship there are obstacles such as equipment damage, bad weather, truck delays, and lack of truck facilities. Efforts have been made to overcome these obstacles by carrying out among others: maintenance of equipment, training of workers, and provision of additional truck facilities.*

**Keywords:** *Loading, Containers, Depots, Ships*

(\*) Corresponding Author: [afr1978@gmail.com](mailto:afr1978@gmail.com)

**How to Cite:** Afrisianto, A., Bugis, R., & Qamaruddin, Q. (2024). Analisis Kegiatan Pemuatan Peti Kemas Dari Depo Ke Kapal (Studi Kasus Pt. Sarana Bandar Nasional Cabang Tanjung Priok). *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 10(3), 995-1000. <https://doi.org/10.5281/zenodo.10673343>

---

### PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara yang secara geografis memiliki luas lautan dua pertiga lebih besar dari daratan. Artinya, Indonesia negara yang berpotensi besar menjadi poros maritim dunia. Poros Maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim (Nurdiana *et al.*, 2020).

Sejalan dengan hal itu, salah satu kegiatan yang memiliki peranan penting dalam dunia kemaritiman adalah Pelabuhan. Menurut PP No.69 Tahun 2001 Pasal 1 Ayat 1 tentang kepelabuhanan yaitu Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transformasi.

Peti kemas (*container*) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya (Pranyoto *dkk.*, 2020).

Perkembangan sistem peti kemas yang cukup pesat ini bertujuan mengantar muatan secara aman, cepat, dan efisien dari pelabuhan asal hingga sampai pada pelabuhan tujuan untuk menghindari kerusakan muatan sekecil mungkin (Choirul & Vega, 2020). Menurut Triatmodjo dalam Marasaoly, Sabaruddin, & Nasrun (2022), pengiriman barang dengan menggunakan petikemas (*container*) mengalami peningkatan volume dari tahun ke tahun. Dengan menggunakan petikemas, memungkinkan pengangkutan barang-barang digabungkan menjadi satu dalam petikemas sehingga aktivitas bongkar muat dapat dimekanisasikan. Dengan demikian dapat meningkatkan jumlah muatan dan dapat menghemat waktu untuk bongkar muat. Berdasarkan pada peralatan yang digunakan di *container yard*, sistem penanganan peti kemas dapat dibedakan menjadi 4 (empat) tipe berikut ini: a. Sistem *Chasi* ; b. Sistem *Fork Lift Truck*; c. Sistem *Straddle Carrier*, dan d. Sistem *Rubber Tyred Gantry Crane* (Usman dkk., 2022).

Peti kemas memiliki peran yang sangat penting dalam pengiriman kargo atau barang, karena dengan menggunakan peti kemas kegiatan bongkar muat barang dapat dilaksanakan dengan cepat, mudah, lancar dan efisien (Permana *et al.*, 2019). Peti kemas digunakan sebagai media pelindung dan sekaligus sebagai media pengangkut. Dengan menggunakan peti kemas barang dapat digabung menjadi satu sehingga waktu pengoperasian lebih cepat, efektif, dan efisien. Hal tersebut menyebabkan pertumbuhan bongkar muat petikemas meningkat dari tahun ke tahun.

PT. Sarana Bandar Nasional (SBN) merupakan salah satu anak perusahaan PT. (Persero) Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) yang menyediakan jasa bongkar muat dari dan ke kapal. Hasil observasi di lapangan menunjukkan bahwa kegiatan muat peti kemas di PT. Sarana Bandar Nasional (SBN) masih relatif sering mengalami beberapa hambatan diantaranya, penataan peti kemas yang kurang teratur di lapangan penumpukan, lambatnya waktu pelayanan truk yang melayani pemuatan dari depo ke kapal, dan jumlah chassis truck yang belum memenuhi konfigurasi standar operasional. Hal tersebut menyebabkan produktivitas bongkar muat mengalami gangguan.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kegiatan pemuatan peti kemas dari depo ke kapal di PT. Sarana Bandar Nasional, menemukan kendala apa saja yang terjadi ketika melakukan kegiatan pemuatan dan mengusulkan upaya apa yang harus dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang dihadapi tersebut.

## **METODE PENELITIAN**

Tempat penelitian ini dilakukan di PT. Sarana Bandar Nasional cabang Tanjung Priok salah satu perusahaan yang bergerak dalam bidang logistik dan bongkar muat, yang berlokasi di Jakarta Utara. Pelaksanaan penelitian berlangsung efektif sekitar 4 (empat) bulan. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara dan studi dokumen. Adapun narasumber untuk wawancara sebanyak 3(tiga) orang.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **1. Kegiatan pemuatan peti kemas dari depo ke kapal di PT. Sarana Bandar Nasional cabang Tanjung Priok**

Adapun kegiatan pemuatan peti kemas dari depo ke kapal yaitu mencakup: (1) *Stuffing*. Kegiatan proses pemasukan dan penataan barang ke dalam peti kemas dengan memaksimalkan space atau ruangan petikemas maupun tonnase kargo yang di muat; (2) *Stripping*. Kegiatan proses pengeluaran atau pembongkaran barang dari dalam container; (3) Penyerahan container. Seperti stuffing luar yaitu kegiatan atau proses penyerahan container kepada customer untuk kegiatan stuffing di luar area depo; (4) Penerimaan container, antara lain: Ex stuffing luar yaitu kegiatan atau proses penerimaan container empty setelah melakukan stuffing di luar area depo, Ex stripping luar yaitu kegiatan atau proses penerimaan container empty masuk setelah melakukan proses stripping diluar area depo; (5) Penerima SOC (*Shipper Owner Container*). Kegiatan atau proses penerimaan container full/ empty yang bukan milik perusahaan PT. Sarana Bandar Nasional cabang tanjong priok; (6) Proses Muat ke kapal. Kegiatan atau proses pemuatan container langsung menuju ke dermaga pelabuhan; (7) Relokasi Depo ke *Container Yard (CY)*. Kegiatan atau proses pemindahan container full/ empty dari depo ke CY (container yard); dan (8) Container repair. Proses perbaikan kontainer yang rusak setelah dilukanya proses pencucian, survey dan *Estimasi for Repair (EOR)* yang di ajukan oleh estimator dan disetujui oleh pemilik kontainer.

### **2. Kendala-kendala yang dihadapi ketika melakukan kegiatan pemuatan petikemas dari Depo ke kapal di PT. Sarana Bandar Nasional cabang Tanjung Priok.**

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan dan hasil observasi di lapangan, berikut ini merupakan kendala – kendala yang sering terjadi dalam kegiatan muat peti kemas dari Depo ke kapal di PT. Sarana Bandar Nasional cabang Tanjung Priok, diantaranya sebagai berikut: a. Alat mengalami kerusakan (Reach Stacker mengalami kebocoran selang hidrolik), kerusakan tersebut berpengaruh pada kegiatan muat petikemas, yang mengakibatkan kegiatan muat terhambat; b. Karena Alam/Cuaca. Hujan akan menghambat proses stuffing dalam, khususnya pada barang karungan (Beras dan Pakaian); c. Koordinasi bagian operasional lapangan sangat dibutuhkan kerja samanya khususnya antara foreman bongkar muat dengan foreman stuffing/stripping dan juga para EMKL; d. Keterlambatan Truk, EMKL masih menunggu shipper lain saat kegiatan sudah mulai, dan e. Kurangnya jumlah truk dalam kegiatan pemuatan petikemas akan sangat mempengaruhi pergerakan pemuatan petikemas.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Suparman, Taruna, & Jekki Simbolon (2022), Palguno & Supangat (2016) dan Verawati, *dkk.* (2022). Dalam penelitiannya Suparman *dkk* menegaskan bahwa kendala-kendala dalam kegiatan muat container seperti kerusakan peralatan muat di lapangan depo juga di pelabuhan, kemacetan dalam akses jalan dari lapangan depo menuju ke pelabuhan serta pengaruh cuaca. Adapun Palguno & Supangat menunjukkan bahwa salah satu faktor penghambat dalam pemuatan peti kemas adalah segel yang rusak dan faktor operator alat berat yang kurang terampil. Verawati, *dkk.* menyimpulkan bahwa faktor- faktor yang menghambat proses kegiatan bongkar peti kemas impor

adalah faktor *man, weather, machine*, dan juga *method*, dengan prosentase faktor *machine* paling besar 49% dan faktor *method* 53%.

Dengan memperhatikan kendala-kendala di atas, maka dampak-dampak yang akan terjadi jika dalam kegiatan pemuatan petikemas dari depo ke kapal mengalami hambatan atau mengakibatkan keterlambatan bongkar muat yang tidak sesuai *schedule*, dimana kegiatan tersebut harusnya berlangsung sesuai dengan *schedule* yang telah ditentukan. Keterlambatan tersebut dapat merusak *schedule* yang telah dibuat perusahaan dan produktivitas pemuatan peti kemas yang rendah menyebabkan kerugian bagi kapal karena penggunaan bahan bakar tidak sebanding dengan muatan yang dibawa. Selain itu, dampak lain yang terjadi yaitu menambahnya antrian kapal dan jam kerja awal kapal bertambah.

### **3. Upaya-upaya yang dilakukan Untuk Mengatasi Kendala-kendala dalam Kegiatan Pemuatan Peti Kemas dari Depo ke Kapal di PT. Sarana Bandar Nasional cabang Tanjung Priok.**

a). Kendala berupa faktor alam. Dalam hal ini, yang harus dilakukan adalah menghentikan kegiatan pembongkaran sehingga dapat mencegah terjadinya kerugian yang lebih besar akibat kerusakan barang muatan.

b). Kendala yang berupa kerusakan peralatan (*reach steaker* mengalami kebocoran selang hidrolik). Untuk menghindari terjadinya kerusakan peralatan pada saat pemuatan, perusahaan harus melakukan perawatan yang lebih intensif dan terhadap peralatan, pemeliharaan peralatan yang tepat pada saat pelaksanaan kegiatan muat merupakan faktor penentu, karena kesalahan pemeliharaan peralatan muat dapat berakibat terlambatnya (waktu terbuang) untuk pelaksanaan kegiatan tersebut dan mengakibatkan menurunnya produktivitas muat. Dalam pemeliharaan peralatan, terdapat beberapa faktor yang harus diperhatikan diantaranya: 1) Fungsi yang dilaksanakan, 2) Kapasitas peralatan kesesuaian kapasitas dan 3) Cara pengoperasian peralatan disesuaikan dengan mobilitas (arah gerak, kecepatan, siklus gerak, dll) yang telah ditetapkan.

c). Kendala yang berupa Sumber Daya Manusia (SDM). Pada masalah ini, pihak perusahaan bongkar muat harus lebih sering melakukan pembinaan dan pelatihan-pelatihan terhadap tenaga kerja (*stuffing dalam*) dan *supervisor*. Sejalan dengan hal itu, berikut ini beberapa tenaga kerja dalam kegiatan bongkar muat petikemas, yaitu sebagai berikut: (1) *Operator*, orang yang dalam bidang tertentu bekerja untuk mengoperasikan suatu alat untuk kegiatan bongkar muat, (2) *Foreman depo*, memberi komando kepada operator *Reach Steacker*, *Siide Loader* untuk melaksanakan bongkar muat di lapangan penumpukan, (3) *Crane Interchange*, melayani pengeluaran kontainer full maupun empty serta melayani permintaan kontainer empty untuk proses *stuffing dalam*, (4) *Admin SJC*, mencatat setiap pergerakan kontainer keluar masuk ke/dari Depo, (5) *Gate In/Out*, memantau keluar masuknya kendaraan untuk menghindari kemacetan di dalam Depo dan (6) *Security*, menjaga kelancaran lalu lintas dan keamanan serta menegakkan disiplin untuk menjaga keselamatan kerja.

d). Kendala berupa keterlambatan truk. Keterlambatan truk dalam proses kegiatan muat menjadi salah satu kendala yang harus diatasi, maka pihak perusahaan harus lebih sering melakukan komunikasi dengan pihak pengangkut (*shipper*) sehingga memperoleh informasi mengenai keadaan keberadaan truk.

e). Kendala berupa kurangnya truk. Pihak perusahaan sebaiknya menambah fasilitas truk agar kelancaran pemuatan petikemas ke kapal lebih optimal dalam proses muat.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah diketengahkan dalam bab sebelumnya dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut.

Kegiatan pemuatan peti kemas dari depo ke kapal di PT. Sarana Bandar Nasional cabang Tanjung Priok meliputi kegiatan, yaitu: *Stuffing*, proses pemasukan dan penataan barang ke dalam peti kemas dengan memaksimalkan *space* atau ruangan petikemas maupun tonnase kargo yang di muat; *Stripping*, pengeluaran atau pembongkaran barang dari dalam container; Penyerahan container, penyerahan container kepada customer untuk kegiatan stuffing di luar area depo, Penerimaan container ex stuffing luar dan ex stripping luar; Penerimaan SOC (shipper owner container) yaitu proses penerimaan container full/empty yang bukan milik perusahaan PT.Sarana Bandar Nasional cabang Tanjung Priok; Proses Muat ke kapal yaitu proses pemuatan container langsung menuju ke dermaga pelabuhan, Relocation Depo to Container Yard (CY), proses pemindahan container full / empty dari depo ke CY (container yard); Perbaikan kontainer yaitu proses perbaikan kontainer yang rusak setelah pencucian, *survey* dan Estimasi for Repair (EOR) yang diajukan oleh estimator disetujui oleh pemilik kontainer.

Kendala-kendala dalam kegiatan bongkar muat peti kemas di PT. Sarana Bandar Nasional disebabkan oleh beberapa hambatan antara lain kerusakan peralatan, cuaca yang buruk, keterlambatan truk, fasilitas truk kurang memadai

Upaya yang harus dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang terjadi pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat peti kemas, yaitu pertama, melakukan perawatan peralatan, melakukan kegiatan pada saat cuaca bagus, sering melakukan pembinaan dan pelatihan-pelatihan terhadap EMKL agar tidak terjadi keterlambatan dalam pelaksanaan kegiatan pemuatan, dan perusahaan harus menyediakan fasilitas truk yang lebih banyak.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Choirul, A., & F, Vega. (2020). Penanganan Muatan Peti Kemas Guna Menunjang Keselamatan Muatan Kapal Selama Berlayar Studi Kasus Di MV.Sinar Sumba. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 22(1), 17–26. <https://doi.org/10.37612/gema-maritim.v22i1.47>
- Marasaoly, N., Sabaruddin, S., & Nasrun, N. (2022). Analisis Kinerja Pelayanan Operasional Peti Kemas Di Labuhan Babang Kabupaten Halmahera Selatan. *Jurnal Simetrik*, 11(2), 451–456. <https://doi.org/10.31959/js.v11i2.821>
- Nurdiana, M., Zainul, M., & Yuliati, F. (2020). Analisis Prosedur Operasional Bongkar Muat Petikemas oleh PT. Pelindo III (Persero) cabang Banjarmasin pada Terminal Petikemas Banjarmasin (TPKB). In M. Nurdiana (Ed.), Thesis (pp. 1–9).

- Palguno, D. N., & Supangat, U. (2016). Efektivitas Kinerja Bongkar Muat Petikemas Di Terminal Operasi I PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Tanjung Priok. *Jurnal Logistik D III Transportasi UNJ*, 9(2), 19–24.
- Permana, H. J., Padilah, H., & Badarodin. (2019). Kegiatan bongkar muat petikemas pada kapal domestik di Terminal Mirah oleh PT. Pelindo III Surabaya (Persero). *Prosiding Seminar Nasional*, 172–178.
- Pranyoto, Riyanto, Kundori, & I Nyoman Gede Muliawan. (2020). Optimalisasi Relokasi Petikemas Di Pelabuhan Tanjung Perak Dalam Menunjang Kegiatan Bongkar Muat Pada PT. ABC. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 2(2), 33–40. <https://doi.org/10.51578/j.sitektransmar.v2i2.26>
- Suparman, S., Taruna, T., & Jekki Simbolon, A. (2022). Proses Pemuatan Countainer Ke Atas Kapal Km.Pahala Pada Pt. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Palembang. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(1), 353–357. <https://doi.org/10.54196/jme.v4i1.69>
- Usman, C. M., Tukan, M., & Sahar, D. P. (2022). Analisis Sistem Penanganan Peti Kemas Pada Container Yard Di Pt. Pelindo (Persero) Cabang Ambon. *I Tabaos*, 2(3), 175–180. <https://doi.org/10.30598/i-tabaos.2022.2.3.175-180>
- Verawati, K., Hamidi, H. D., Suyadi S, D., Putro, R., Rahmayanti, H., & Costa, A. (2022). Analisis Faktor-Faktor yang Menghambat Kegiatan Bongkar Muat Peti Kemas Impor di Terminal 3 Internasional PT. Tangguh Samudera Jaya. *Logistik*, 15(01), 64–75. <https://doi.org/10.21009/logistik.v15i01.26859>