



METEOR STIP MARUNDA

JURNAL ILMIAH NASIONAL
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN JAKARTA

Pengaruh Penanganan *Repair Container* Guna Memenuhi Kebutuhan Ekspor di PT.Evergreen Shipping Agency Indonesia

Roma Dormawaty Retno Sawitri, Muhammad Eldion Tumeko
Prodi KALK
Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta
Jalan Marunda Makmur No. 1 Cilincing, Jakarta Utara, Jakarta 14150

Abstrak

Indonesia adalah salah satu negara yang merupakan pelaku impor dan juga ekspor. Berdasarkan jalur yang digunakan, terdapat tiga jalur untuk melakukan impor dan ekspor yaitu jalur darat, udara dan laut. Jalur laut adalah yang banyak diminati oleh sebagian besar pelaku impor dan ekspor. PT Evergreen adalah perusahaan pelayaran yang mana bertanggungjawab atas kondisi dan penanganan peti kemas dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan. Pengaruh penanganan dan biaya perbaikan kontainer impor di PT Evergreen Shipping Agency Indonesia disebabkan oleh masalah kecepatan pengangkutan yang menyebabkan peningkatan biaya pengangkutan kontainer ekspor dan impor selalu meningkat dari tahun ke tahun. Selain itu, situasi ekspor dan impor Indonesia yang masih sangat terfragmentasi juga menjadi faktor yang melatar belakangi meningkatnya penanganan dan biaya perbaikan kontainer import. Adapun kendala umum pada penanganan kontainer yaitu faktor cuaca dan kesalahan manusia (*human error*). Penelitian ini ditujukan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh proses penanganan kontainer import terhadap biaya perbaikan kontainer di PT Evergreen Shipping Agency Indonesia.

Copyright © 2021, METEOR, pISSN:1979-4746, eISSN :2685-4775

Kata kunci : Perbaikan Kontainer, Ekspor, Impor, Depot Kontainer, Evergreen Indonesia

Permalink DOI : <https://doi.org/10.36101/msm.v14i2.204>

I. PENDAHULUAN

Indonesia adalah salah satu negara yang merupakan pelaku impor dan juga ekspor. Berdasarkan jalur yang digunakan, terdapat tiga cara untuk melakukan import dan ekspor. Yaitu dengan menggunakan jalur darat, laut, ataupun udara. Dari ketiga jalur diatas, tentu mempunyai kelebihan dan kekurangan masing-masing. Untuk jalur darat mempunyai kelebihan di sisi harga. Harga yang murah terjadi karena transportasi darat yang sangat

banyak pilihan antara lain truk dan kereta. Namun, hal ini akan memakan waktu yang sedikit lama dan tidak semua negara mempunyai jalur darat.

Jalur kedua yaitu udara. Dari sisi harga, tentunya jalur ini memiliki harga yang lebih tinggi dibandingkan dengan jalur darat. Apalagi dengan kuantitas barang yang banyak. Tentu harga akan menjadi lebih besar. Namun dari segi waktu, jalur udara adalah jalur yang paling cepat

karena jumlah pesawat tentunya lebih kecil dibandingkan dengan jumlah transportasi yang lain.

Yang terakhir adalah jalur laut. Jalur ini adalah jalur yang banyak diminati oleh sebagian besar pelaku import dan ekspor. Karena dari sisi harga, memang tidak semurah harga jalur darat. Namun, pastinya lebih murah dibandingkan dengan jalur udara. Selain itu, dengan jalur laut, kuantitas barang bisa menjadi lebih besar karena jalur laut ini bisa menggunakan kapal tongkang ataupun kapal pengangkut peti kemas tergantung dengan jenis komoditi nya. Memang dari segi waktu, lebih lama dibandingkan dengan jalur udara pastinya. Meskipun demikian, jalur laut ini tetap diminati karena lebih efektif dan efisien dari segi waktu, harga dan jumlah barang yang bisa dimuat dalam satu kali pengiriman import maupun ekspor.

Namun, ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam menggunakan jalur laut ini, terutama yang menggunakan peti kemas untuk jenis komoditi yang umum. Peti kemas adalah alat pendukung yang diperlukan untuk mengemas barang impor maupun ekspor yang membutuhkan penanganan khusus. Karena, jika ada kesalahan penanganan pada peti kemas tersebut, akan dapat menimbulkan kerusakan biaya tambahan seperti biaya perbaikan kontainer yang akan menjadi beban pihak perusahaan pengangkut dan atau pihak pemilik atau pengirim barang.

Pengaruh penanganan dan biaya perbaikan kontainer import di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia disebabkan oleh masalah kecepatan pengangkutan yang menyebabkan peningkatan biaya pengangkutan kontainer ekspor dan impor selalu meningkat dari tahun ke tahun. Supply Chain Indonesia (SCI) menganalisis bahwa salah satu faktor penyebab masalah ini adalah lokasi depot kontainer sebagai salah satu fasilitas logistik yang kurang tepat. Selain itu, situasi ekspor dan impor Indonesia yang masih sangat terfragmentasi juga menjadi faktor yang melatar belakangi meningkatnya penanganan dan biaya perbaikan kontainer import. Adapun kendala

umum pada penanganan kontainer yaitu faktor cuaca dan kesalahan manusia (human error). Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka identifikasi masalah yang menjadi fokus pembahasan adalah:

- 1) Biaya perbaikan kontainer import di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia tidak sesuai perencanaan
- 2) Kurangnya pengetahuan cara penanganan kontainer import PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia
- 3) Kurangnya informasi tentang proses biaya perbaikan kontainer import di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia
- 4) Pengaruh penanganan dan biaya perbaikan kontainer import di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia

Batasan masalah dalam penelitian ini adalah Biaya perbaikan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia tidak sesuai perencanaan, Kurangnya pengetahuan cara penanganan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia, Kurangnya Informasi peti kemas di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia. Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu:

- 1) Apakah penyebab biaya perbaikan kontainer import di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia tidak sesuai rencana?
- 2) Apakah penyebab kurangnya informasi peti kemas di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia?
- 3) Bagaimana cara penanganan kontainer import di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia?

Manfaat penelitian yang dapat diambil dari penelitian ini adalah:

- 1) Dapat dijadikan masukan bagi seluruh staf operasional di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia agar lebih memahami penyebab masalah yang terjadi dalam penanganan repair container guna memenuhi kebutuhan impor

2) Sebagai bahan untuk melengkapi buku – buku di perpustakaan yang dapat digunakan sebagai bahan bacaan, acuan, dan referensi.

3) Dapat memberikan sumbangan bagi perkembangan pengetahuan di bidang kemaritiman.

4) Untuk meningkatkan pengetahuan dan wawasan pembaca tentang kepelabuhanan khususnya pelayanan impor di Indonesia.

II. KAJIAN PUSTAKA

1. PETI KEMAS

A. PENGERTIAN PETI KEMAS

Peti kemas adalah peti berbentuk empat persegi panjang yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu terbuat dari besi maupun aluminium serta memiliki pintu disalah satu sisinya serta dapat digunakan berulang kali juga digunakan sebagai tempat untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya dan telah ditetapkan berdasarkan standar internasional (ISO).

Di Indonesia ada beberapa pelayaran menyediakan container untuk barang khusus, misalnya kayu balok, pakaian serta lainnya, Tapi container untuk muatan berat atau container dengan ukuran pintu yang lebih besar dan dimensi yang lebih besar oleh itu berdasarkan ISO (International Organization for Standardization) pengertian “Angkutan Peti Kemas” dirumuskan dan harus memenuhi persyaratan internasional sebagai berikut:

1) Mempunyai sifat-sifat yang tetap, dan karena itu harus cukup kuat untuk digunakan berulang kali.

2) Dibangun sedemikian rupa sehingga dapat digunakan untuk menyimpan barang, selanjutnya dengan menggunakan berbagai jenis alat angkut (Intermoda) dimungkinkan tanpa pemindahan isi peti kemas.

3) Dilengkapi dengan suatu peralatan khusus yang memungkinkan untuk siap diangkut terutama

pemindahan dari satu jenis alat pengangkutan ke jenis alat pengangkutan lainnya.

4) Dirancang sedemikian rupa sehingga mudah untuk melakukan pengisian atau untuk dikosongkan

5) Mempunyai volume minimum sebesar 1 (satu) meter kubik

B. UKURAN PETI KEMAS

1) 20’ (20 Feet)

Panjang: 6,058 m

Lebar: 2,438 m

Tinggi: 2,591 m

Kapasitas angkut kurang lebih 33 CBM dan 20 ton

2) 40’ (40 Feet)

Panjang: 12,192 m

Lebar: 2,438 m

Tinggi: 2,591 m

Kapasitas angkut kurang lebih 60 CBM dan 27 ton

3) 45’ (45 Feet)

Panjang: 13,716 m

Lebar: 2,438 m

Tinggi: 2,896 m

Kapasitas angkut kurang lebih 86 CBM dan 30 ton

C. JENIS JENIS PETI KEMAS

Menurut Capt. R.P. Suyono (2003:182), peti kemas dibagi dalam 6 (enam) kelompok, yaitu:

1) General Cargo Container General cargo container adalah peti kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (general cargo). Peti kemas yang termasuk dalam jenis ini adalah:

a) General Purpose Container adalah peti kemas yang digunakan muatan umum dengan konstruksi biasa.

b) Open Side Container adalah peti kemas yang digunakan untuk mengangkut muatan umum dengan konstruksi pintu samping dapat dibuka.

c) Open Top Container adalah peti kemas yang digunakan untuk mengangkut muatan dengan konstruksi bagian atas dapat dibuka dan ditutup.

d) Ventilated Container adalah peti kemas yang dilengkapi dengan ventilasi untuk mempermudah sirkulasi udara dalam peti kemas yang diperlukan oleh muatan tertentu.

2) Thermal Container

Thermal Container adalah peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu, yang termasuk dalam kelompok Thermal Container adalah: Insulated Container (peti kemas yang diberi isolasi), Reefer Container (peti kemas berpendingin), Heater Container (peti kemas berpemanas).

3) Tank Container

Tank Container adalah tangki yang ditempatkan dalam kerangka peti kemas yang dipergunakan untuk muatan cair (liquid cargo) maupun gas (bulk gas).

4) Dry Bulk Cargo

Dry Bulk Cargo adalah general purpose container yang dipergunakan khusus untuk muatan curah (bulk cargo)

5) Platform Container

Platform container adalah peti kemas yang terdiri dari lantai dasar. peti kemas yang termasuk jenis ini adalah Flat Rack Container (peti kemas yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya), dan Platform Based Container (peti kemas yang hanya terdiri dari lantai dasar saja).

6) Specialis Container

Specialis container adalah peti kemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti peti kemas untuk muatan ternak (cattle container) atau muatan kendaraan (car container).

D. SISTEM PENGGUNAAN PETI KEMAS

Tujuan dari sistem angkutan peti kemas antara lain adalah untuk mencapai efisiensi maksimum angkutan barang dari tempat shipper sampai barang itu diterima oleh consignee. Menurut Capt. R. P. Suryono dalam buku Shipping menjelaskan tentang keuntungan dan kerugian penggunaan container seperti dibawah ini: Keuntungan containerisasi, yaitu:

- 1) Bongkar muat dapat dilakukan dengan cepat dan aman.
- 2) Biaya stevedoring kecil.
- 3) Pelayanannya mudah.
- 4) Mengurangi resiko kerusakan dan pencurian.
- 5) Bisa untuk angkutan door to door service

Kerugian containerisasi, yaitu:

- 1) Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat peti kemas dan harus menggunakan peralatan khusus untuk mengangkut dan menumpuknya.
- 2) Jalan – jalan yang ada harus disesuaikan untuk pengangkutan peti kemas.
- 3) Dapat terjadi ketidak seimbangan dalam perdagangan antar negara karena tidak cukup persediaan peti kemasnya.

E. STATUS PETI KEMAS

Status petikemas ada 2 (dua), yaitu:

1. Full Container Load (FCL) Ciri – cirinya adalah:

- 1) Berisi muatan dari satu shipper dan dikirim untuk satu consignee

2) Peti kemas diisi diserahkan di container yard (CY) pelabuhan muat.

3) Di pelabuhan bongkar peti kemas consignee di CY dan di unstuffing oleh consignee.

4) Perusahaan pelayaran tidak bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang ada dalam peti kemas.

2. Less than container load (LCL) Ciri – cirinya adalah:

1) Peti kemas berisi muatan dari beberapa shipper dan di tujukan untuk beberapa consignee.

2) Dipelabuhan bongkar peti kemas di unstuffing di CFS oleh perusahaan pelayaran dan diserahkan kepada beberapa consignee.

3) Perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut peti kemas.

Adapun jenis – jenis kondisi / status peti kemas yang lainnya, yaitu:

1) Broken Container/Damage Container

Broken/Damage Container merupakan kondisi kontainer baik dalam keadaan disewa ataupun tidak yang sedang mengalami kerusakan/ ketidak sesuaian dengan standar kontainer.

2) Empty Container

Empty Container merupakan kondisi kontainer dalam keadaan kosong (tanpa muatan). Biasanya status empty container ini disebabkan karena beberapa sebab, diantaranya masih menunggu penyewa, dalam masa perbaikan, menunggu muatan atau kontainer yang telah selesai disewa dan dikembalikan ke depo empty container untuk ditumpuk.

3) Shortage Container

Shortage container merupakan kondisi kontainer yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran (leasing container company) dalam keadaan kurang. Kondisi kekurangan kontainer ini menyebabkan perusahaan pelayaran tidak bisa memenuhi permintaan customer pada saat mengajukan sewa kontainer sehingga keadaan ini disebut dengan shortage (kekurangan).

F. BIAYA PERBAIKAN PETI KEMAS

1) Terminal handling charges

Terminal handling charges (THC) adalah biaya handling FCL container di pelabuhan atas kegiatan:

- a) Menerima peti kemas dari kapal
- b) Menyerahkan kepada consignee
- c) Menerima peti kemas dari shipper
- d) Menyerahkan peti kemas ke kapal

2) LCL service charge

LCL service charge adalah biaya yang harus dibayar oleh pemilik barang untuk handling LCL container di pelabuhan, seperti stuffing, unstuffing, delivery, receiving, dan pemakaian alat mekanik.

3) Demurrage

Demurrage merupakan denda (penalty) yang harus dibayar oleh pemilik barang karena pemakaian peti kemas melebihi masa free time yakni waktu yang diberikan oleh perusahaan pelayaran untuk mengosongkan atau mengembalikan peti kemas.

4) Detention

Detention adalah denda (penalty) yang dibayar oleh pemilik barang apabila pengembalian peti kemas atau peralatan peti kemas melewati waktu yang di izinkan.

5) Deposit

Deposit adalah sejumlah uang yang diserahkan oleh consignee kepada agen pelayaran sebagai jaminan pada

waktu mengambil peti kemas dari CY. Jaminan diperlukan oleh agen pelayaran atas kemungkinan kekurangan pembayaran demurrage / detention dan untuk jaminan perbaikan peti kemas apabila ternyata pada waktu peti kemas kosong dikembalikan terdapat kerusakan.

6) Repair / Cleaning

Pada waktu empty container dikembalikan ke depo, pemilik barang harus membayar biaya cleaning dan repair. Repair container adalah proses perbaikan container yang rusak setelah dilakukan proses pencucian, survey estimasi of repair / EOR yang diajukan oleh estimato disetujui oleh pemilik container. Repair Container dilakukan agar container tersebut bisa digunakan untuk muat cargo dan aman waktu pengiriman barang.

2. PENGERTIAN IMPOR

Impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean. Transaksi impor adalah perdagangan dengan cara memasukkan barang dari luar negeri ke dalam daerah pabean Indonesia dengan mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Tandjung, 2011: 379).

Dalam kegiatan pengapalan suatu perusahaan pelayaran memberikan pelayanan yang maksimal pada setiap customer. Suatu perusahaan pelayaran memberikan ketentuan kepada setiap pemakai peti kemas untuk mengembalikan peti kemas tersebut tepat pada waktunya sesuai dengan masa free time yang diberikan perusahaan.

III. METODE PENELITIAN

a. Waktu Penelitian

Penulis mengadakan penelitian pada saat menjalani Praktek Darat (PRADA) selama 12 bulan dari tanggal 15 Juli 2019 sampai dengan 15 Juli 2020.

b. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan penulis di kantor PT.Evergreen Shipping Agency Indonesia, yang beralamatkan di Gedung Mega Plaza 9th Floor Jl. H.R. Rasuna Said Kav.C3 Jakarta 12920 Indonesia.

c. Metode Pendekatan

Penulis menggunakan metode kuantitatif. Metode kuantitatif ini berfungsi untuk memahami konteks sosial secara lebih luas dan mendalam dengan menggunakan pengembangan deskriptif, artinya penulis mencoba menggambarkan potret permasalahan yang ada di lapangan dan hal yang dapat dilakukan PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia dalam menanggulangi shortage container yang dilakukan secara sistematis.

IV. ANALISA DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan analisis data dari batasan masalah. Penulis menggunakan Teknik analisis Strength, Weakness, Oppurtunities, Threat (SWOT) sebagai teknik analisis.

1. Strength (Kekuatan)

a. Biaya perbaikan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia tidak sesuai perencanaan

Menjadikan biaya perbaikan peti kemas atau kontainer akan menurun

b. Kurangnya pengetahuan cara penanganan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia

Meningkatkan kecakapan dan pengetahuan customer dalam menangani peti kemas

c. Kurangnya Informasi peti kemas di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia

Dapat meningkatkan dan memahami informasi terkait peti kemas di Evergreen

2. Weakness (Kelemahan)

a. Biaya perbaikan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia tidak sesuai perencanaan

Pihak depo yang notabene adalah sister company akan memperoleh keuntungan yang menurun

b. Kurangnya pengetahuan cara penanganan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia

Jika customer tidak ada kemauan untuk melakukan perbaikan kualitas penanganan peti kemas di intern mereka, maka menjadi tidak efektif

c. Kurangnya Informasi peti kemas di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia

Customer tidak melakukan dokumentasi baik di depo asal ketika pengambilan peti kemas kosong untuk dilakukan stuffing maupun ketika di pelabuhan tujuan ketika mengambil peti kemas yang berisi

3. Opportunities (Peluang)

a. Biaya perbaikan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia tidak sesuai perencanaan

Dengan adanya tambahan biaya yang harus dibayarkan customer kepada Evergreen yaitu EMC (Equipment Maintenance Charge) yang mana biaya ini adalah pengganti dari dihilangkannya uang jaminan yang harus diberikan ke pihak Evergreen

b. Kurangnya pengetahuan cara penanganan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia

Dengan meningkatkan kecakapan customer dalam menangani peti kemas akan menjadikan biaya perbaikan sesuai rencana

c. Kurangnya Informasi peti kemas di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia

Dengan mendapatkan informasi yang baik terkait peti kemas akan menjadikan biaya sesuai rencana

4. Threat (Ancaman)

a. Biaya perbaikan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia tidak sesuai perencanaan

Ada jenis jenis komoditi yang dapat merusak peti kemas seperti komoditi berat, metal scrap, waste paper dan juga steel coil yang mana memiliki biaya perbaikan yang besar yang mana lebih besar dibandingkan uang EMC yang sudah di dapatkan oleh Evergreen.

b. Kurangnya pengetahuan cara penanganan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia

Kurangnya kecakapan customer dalam informasi menangani peti kemas akan menyebabkan tidak sesuai biaya perbaikan

c. Kurangnya Informasi peti kemas di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia

Ketidaktahuan customer dalam memahami informasi terkait peti kemas.

MATRK SWOT (Strength, Weaknes, Oppurtunity, Threat)

Kekuatan (S)

a. Menjadikan biaya perbaikan peti kemas atau kontainer akan menurun

b. Meningkatkan kecakapan dan pengetahuan customer dalam menangani peti kemas

c. Dapat meningkatkan dan memahami informasi terkait peti kemas di Evergreen

Kelemahan (W)

a. Pihak depo yang notabene adalah *sister company* akan memperoleh keuntungan yang menurun

b. Jika *customer* tidak ada kemauan untuk melakukan perbaikan kualitas penanganan peti kemas di *intern* mereka, maka menjadi tidak efektif

c. *Customer* tidak melakukan dokumentasi baik di depo asal. Ketika pengambilan peti kemas kosong untuk dilakukan *stuffing* maupun ketika di pelabuhan tujuan ketika mengambil peti kemas berisi

Peluang (O)

a. Dengan adanya tambahan biaya yang harus dibayarkan *customer* kepada Evergreen yaitu EMC (Equipment Maintenance Charge) yang mana biaya ini adalah pengganti dari dihilangkannya uang jaminan yang harus diberikan ke pihak Evergreen.

b. Dengan meningkatkan kecakapan *customer* dalam menangani peti kemas akan menjadikan biaya perbaikan sesuai rencana

c. Dengan mendapatkan informasi yang baik terkait peti kemas akan menjadikan biaya sesuai rencana

Strategi (SO)

Evergreen dapat bekerjasama dengan depo Multi Bina Pura untuk menekan biaya perbaikan dengan cara memilih kerusakan mana saja yang perlu diperbaiki dan kerusakan mana saja yang tidak perlu diperbaiki.

Strategi (WO)

Biaya perbaikan kerusakan tersebut diambilkan dari biaya EMC yang sudah di *collect* dari *customer*.

Ancaman (T)

a. Ada jenis jenis komoditi yang dapat merusak peti kemas seperti komoditi berat, *metal scrap*, *waste paper* dan juga *steel coil* yang mana memiliki biaya perbaikan yang besar yang mana lebih besar dibandingkan

uang EMC yang sudah di dapatkan oleh Evergreen.

b. Kurangnya kecakapan *customer* dalam informasi menangani peti kemas akan menyebabkan tidak sesuai biaya perbaikan.

Strategi (ST)

Evergreen dapat bekerja sama dengan depo Multi Bina Pura untuk tidak melakukan perbaikan kerusakan yang dinilai berat dan mempunyai biaya perbaikan yang tinggi. Proses perbaikan bisa dilakukan di negara lain yang memiliki biaya perbaikan lebih kecil.

Strategi (WT)

Dengan adanya EMC maka dapat dilakukan subsidi silang antara kontainer yang tidak memiliki kerusakan dengan kontainer yang memiliki biaya perbaikan yang besar.

A. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Adapun alternatif pemecahan masalah sebagai berikut:

Biaya perbaikan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia tidak sesuai perencanaan.

Pengurangan tarif biaya perbaikan peti kemas

Pengurangan tarif biaya perbaikan peti kemas adalah salah satu alternatif pemecahan masalah yang dapat Evergreen lakukan untuk mengurangi biaya perbaikan yang tinggi. Tentu hal ini dapat dilakukan Evergreen atas persetujuan dari depo sebagai *vendor* yang memberikan servis perbaikan peti kemas yang mengalami kerusakan. Pengurangan tarif biaya perbaikan peti kemas ini tentu juga memperhatikan besaran upah yang dibayarkan

pihak depo kepada pekerja. Dengan adanya pengurangan tarif biaya perbaikan peti kemas ini, maka depo akan mengurangi keuntungan mereka dalam hal material yang digunakan tanpa mengurangi kualitas material itu sendiri.

Kurangnya pengetahuan cara penanganan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia.

Melakukan sosialisasi cara penanganan peti kemas yang baik dan benar.

Di era digital saat ini, komunikasi menjadi lebih mudah dilakukan dengan daring. Kemudahan ini dapat dimanfaatkan oleh Evergreen untuk melakukan penyuluhan atau sosialisasi tentang cara penanganan peti kemas yang baik dan benar kepada *customer* yang menggunakan peti kemas Evergreen. Diharapkan dengan adanya sosialisasi ini, *customer* akan menjadi lebih berkompeten dalam penanganan peti kemas yang akan berdampak pada keamanan peti kemas itu sendiri. Sehingga terjadinya kerusakan pada peti kemas Evergreen akan menjadi semakin kecil. Sosialisasi ini juga dapat dilakukan dari depo. Karena depo adalah *front end* yang melakukan klasifikasi, peti kemas yang digolongkan rusak, dan mana peti kemas yang tidak digolongkan rusak. Dengan adanya sosialisasi dari depo, tentu *customer* akan menjadi lebih berhati-hati dalam menangani peti kemas yang mereka gunakan.

Kurangnya informasi peti kemas di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia.

Melakukan penyebaran informasi tentang peti kemas seperti melalui surat kabar ataupun *website*.

B. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dari beberapa alternatif pemecahan masalah timbul evaluasi pemecahan masalah sebagai berikut:

Biaya perbaikan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia tidak sesuai perencanaan.

Kelebihan: Biaya perbaikan peti kemas akan menurun

Kekurangan: Pihak depo yang notabene adalah *sister company* akan memperoleh keuntungan yang menurun.

Kurangnya pengetahuan cara penanganan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia

Kelebihan: Meningkatkan kecakapan *customer* dalam menangani peti kemas

Kelemahan: Jika *customer* tidak ada kemauan untuk melakukan perbaikan kualitas penanganan peti kemas di *intern* mereka, maka alternatif ini menjadi tidak efektif.

Kurangnya informasi peti kemas di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia.

Kelebihan: Meningkatkan informasi terkait peti kemas.

Kelemahan: Jika karyawan tidak ada ide dan gagasan dalam melakukan strategi ini maka informasi tentang peti kemas tidak akan sampai kepada *customer*.

C. PEMECAHAN MASALAH YANG DIPILIH

Dari evaluasi alternatif pemecahan masalah yang didapatkan diatas, maka didapatkan pemecahan masalah atau solusi yang tepat yaitu:

Biaya perbaikan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia tidak sesuai perencanaan

Dengan melakukan cara yang di anjurkan seperti pengurangan biaya perbaikan peti kemas adalah salah satu pemecahan masalah yang dapat Evergreen lakukan untuk mengurangi biaya perbaikan yang tinggi. Tentu hal ini dapat dilakukan Evergreen atas persetujuan dari depo sebagai *vendor* yang memberikan servis perbaikan peti kemas yang mengalami kerusakan. Pengurangan tarif biaya perbaikan peti kemas ini tentu juga memperhatikan besaran upah yang dibayarkan pihak depo kepada pekerja. Dengan adanya pengurangan tarif biaya perbaikan peti kemas ini, maka depo akan mengurangi keuntungan mereka dalam hal material yang digunakan tanpa mengurangi kualitas material itu sendiri.

Kurangnya pengetahuan cara penanganan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia

Dengan adanya era digital saat ini, komunikasi menjadi lebih mudah dilakukan dengan daring. Kemudahan ini dapat dimanfaatkan oleh Evergreen untuk melakukan penyuluhan atau sosialisasi tentang cara penanganan peti kemas yang baik dan benar kepada *customer* yang menggunakan peti kemas Evergreen. Diharapkan dengan adanya sosialisasi ini, *customer* akan menjadi lebih berkompeten dalam penanganan peti kemas yang akan berdampak pada keamanan peti kemas itu sendiri. Sehingga terjadinya kerusakan pada peti kemas Evergreen akan menjadi semakin kecil.

Kurangnya informasi peti kemas di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia.

Dengan melakukan penyebaran informasi tentang peti kemas seperti melalui surat kabar ataupun *website* ialah solusi yang dapat PT. Evergreen terapkan untuk memudahkan *customer* mengakses informasi mengenai peti kemas yang ada di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Sesuai dengan pembahasan sebelumnya, terutama dalam pembahasan masalah di Bab IV dapat disimpulkan bahwa, pengaruh proses penanganan kontainer import terhadap biaya perbaikan kontainer di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia dapat berpengaruh pada proses penanganan kontainer import, maka dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Biaya perbaikan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia tidak sesuai perencanaan.

Dengan melakukan cara yang di anjurkan seperti pengurangan biaya perbaikan peti kemas adalah salah satu pemecahan masalah yang dapat Evergreen lakukan untuk mengurangi biaya perbaikan yang tinggi sehingga biaya perbaikan kontainer impor sesuai dengan perencanaan.

2. Kurangnya pengetahuan cara penanganan kontainer impor di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia.

Dengan adanya era digital saat ini, komunikasi menjadi lebih mudah dilakukan dengan daring. Sehingga mampu meningkatkan pengetahuan *customer* terhadap penanganan kontainer.

3. Kurangnya informasi peti kemas di PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia.

Dengan melakukan penyebaran informasi tentang peti kemas seperti melalui surat kabar ataupun melalui *website* sehingga dapat memberikan informasi peti kemas kepada *customer*.

B. SARAN

Adapun saran yang dapat penulis berikan adalah sebagai berikut:

a. Untuk PT. Evergreen atau *Liner*

Perlu ditingkatkan lagi seperti proses penginformasian adanya biaya perbaikan yang dibebankan kepada pihak *customer* dalam bentuk *invoice* hendaknya dilakukan secepat mungkin setelah diketemukannya adanya biaya perbaikan yang timbul. Alangkah lebih baiknya jika hal itu bisa dilakukan ketika peti kemas dikembalikan ke depo. Saat itu juga dilakukan pengecekan oleh pihak depo. Dan jika ditemukan peti kemas rusak yang melebihi dari biaya EMC yang ditagihkan, maka depo bisa langsung memberikan tagihan biaya perbaikan berupa *invoice* kepada *customer* secara langsung.

b. Untuk *Customer*

Setelah mendapatkan sosialisasi dari pihak Evergreen atau depo terkait, hendaknya *customer* juga melakukan peningkatan mutu atau kualitas mereka dalam penanganan peti kemas yang diterima. Mereka harus melakukan dokumentasi yang akurat ketika peti kemas diterima. Sehingga diharapkan dokumentasi tersebut bisa dijadikan bukti ketika terjadinya tagihan biaya perbaikan yang muncul.

c. Untuk Depo dan Pelabuhan

Tidak hanya menerima dan menyerahkan peti kemas dari dan kepada *customer*, namun hendaknya depo dan pelabuhan memberikan bukti autentik seperti foto dan dokumentasi yang menunjukkan kondisi peti kemas yang sebenarnya sesuai dengan kenyataan dilapangan. Dan

pengecekan atau *survey* yang dilakukan harus sepengetahuan kedua belah pihak yaitu depo atau pelabuhan dan juga *customer* yang bisa diwakilkan oleh sopir atau pengurus. Dan jika dirasa adanya ketidaksesuaian antara dokumentasi dan keadaan sebenarnya dilapangan, maka supir atau pengurus mempunyai hak untuk menolak dokumentasi yang diberikan. Dan hal tersebut dapat direvisi sesuai dengan kondisi yang sebenarnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Afifuddin. 2009. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV Pustaka Setia
- Arikunto, Suharsimi. 2014. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Capt.R.P. Suyono. 2003. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM.
- Moeleong, Lexy J. 2013. *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- Suryono, Cargo Handling, *Makalah pada Acara Pelatihan Cargo dan Container Handling* Tanggal 27-29 September 2004 di Medan, hal 2.
- Tandjung, Marolop. 2011. *Aspek dan Prosedur Ekspor – Impor*. Jakarta: SalembaEmpat.
- Tohirin. 2013. *Metode Penelitian Kualitatif Dalam Pendidikan Dan Bimbingan Konseling*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.