

EFISIENSI YARD OCCUPANCY RATIO (YOR) DI PT. INDONESIA KENDARAAN TERMINAL

Yusfita Chrisnawati,S.Pd.,M.Sc. , Julia Rachmagiyanti Putri

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat kepadatan penggunaan lapangan penumpukan di PT. IKT. Berdasarkan hasil analisis data sekunder yang menunjukkan YOR rata-rata tahun 2013 mencapai 70,25%. Solusi yang diperlukan adanya perluasan lahan lapangan penumpukan serta ketegasan pihak IKT terhadap pemilik barang yang menumpuk melebihi batas waktu yang ditentukan untuk segera mengeluarkan kargo.

Kata kunci : YOR, lapangan penumpukan.

PENDAHULUAN

Pertumbuhan arus bongkar muat kendaraan baik antar pulau maupun internasional menunjukkan peningkatan signifikan dari tahun ke tahun. Serta mendorong terjadinya persaingan yang sangat ketat sehingga setiap perusahaan ataupun negara selalu diperhadapkan dengan upaya-upaya untuk meningkatkan daya saing sekaligus peningkatan kemakmuran. Upaya-upaya yang dilakukan ini jelas akan membawa dampak kepada kemampuan perusahaan suatu negara untuk mengelola berbagai infrastruktur yang berhubungan dengan upaya-upaya untuk memudahkan arus barang dan jasa dari satu negara ke negara lain sedemikian rupa sehingga baik pengirim maupun penerima tidak mengalami kerugian berupa kerusakan barang setelah sampai ditempat tujuan ataupun dalam perjalanan maupun kerugian waktu.

Termasuk PT. Indonesia Kendaraan Terminal (IKT) yang membangun infrastruktur untuk dapat memudahkan arus kargo khusus seperti *Completely Build Up* (CBU), alat berat dan *spare part* dari satu negara ke negara lain.

Serta untuk mengurangi kerusakan barang hingga sampai ditempat tujuan diperlukannya perencanaan kegiatan baik *receiving* maupun *delivery* kargo.

Yusfita Chrisnawati,S.Pd.,M.Sc.

Julia Rachmagiyanti Putri

*Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil
Prodi DIII Transportasi Fak. Teknik*

*Lulusan
Prodi DIII Transportasi Fak.
Teknik*

Universitas Negeri Jakarta

Universitas Negeri Jakarta

Selain itu, aspek perencanaan sangat berperan penting dalam efektivitas dan efisiensi yang bertujuan untuk memenuhi kepuasan pelanggan serta mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja dan dapat menekan biaya produksi serta mempercepat modal dan mengurangi konsumsi energi.

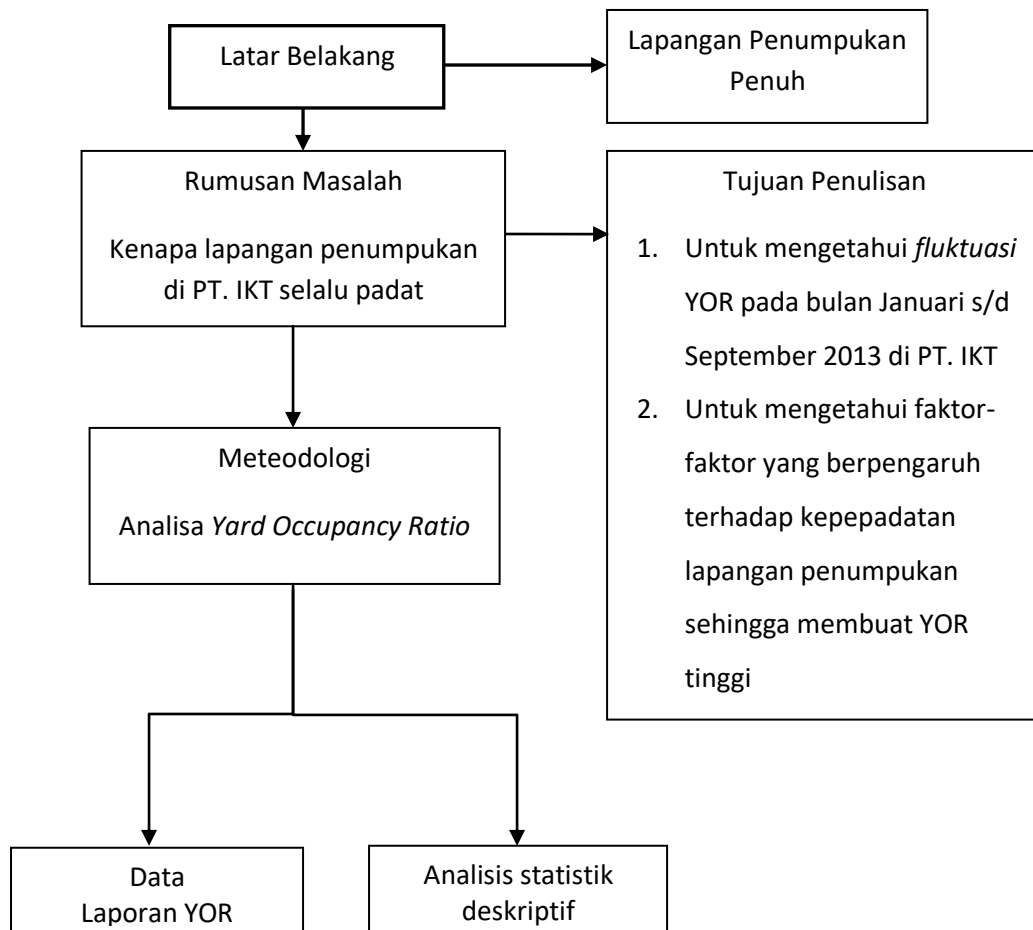
Fenomena yang terjadi di Lapangan Penumpukan PT.IKT lapangan selalu terlihat penuh, serta pergerakan keluar/masuk kargo menjadi terhambat/sulit.

METODE PROSEDUR PENGUMPULAN DATA

Data Sekunder

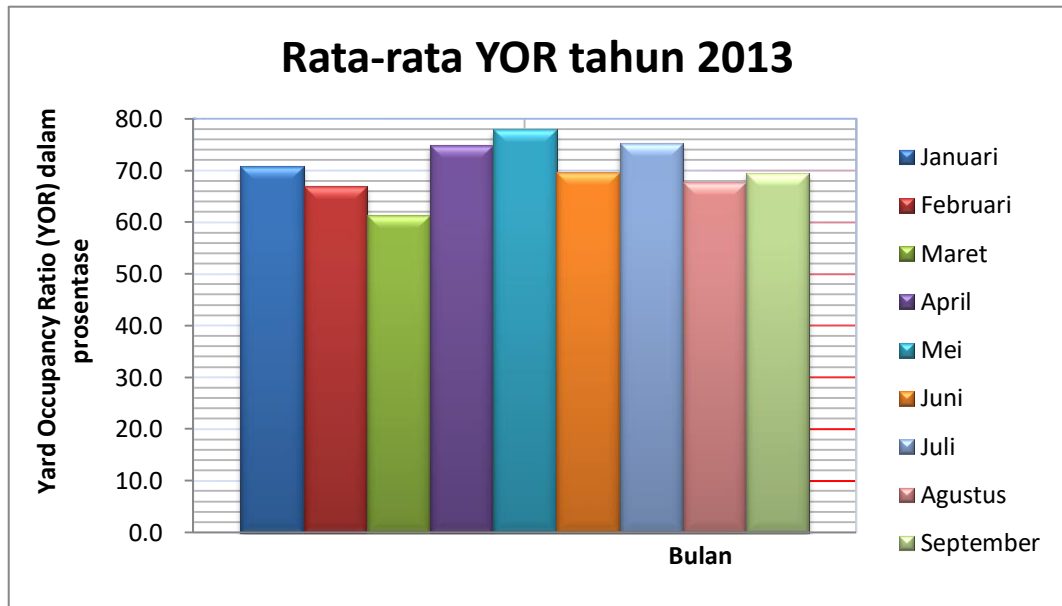
Data sekunder yang digunakan dalam penelitian yaitu data YOR tahun 2010 s/d Maret 2014, dengan fokus data yang akan dibahas hanya bulan Januari 2013 s/d September 2013.

DIAGRAM ALUR BERFIKIR



HASIL ANALISA DAN PEMBAHASAN

Grafik rata-rata YOR di PT. Indonesia Kendaraan
bulan Januari s/d September 2013



Dari grafik rata-rata YOR di atas kita dapat mengetahui terjadi fluktuasi, namun rata-rata YOR per bulan menunjukkan prosentase di atas 65%. Kondisi tersebut kurang efisien karena kondisi lapangan penumpukan yang efisien adalah dibawah 65%. Hal tersebut yang mengakibatkan kinerja operasional yang tidak produktif karena banyaknya kargo yang berada di lapangan penumpukan. Pengaruh YOR terhadap kondisi lapangan penumpukan:

a) YOR <50%

YOR dibawah 50% menunjukkan terminal belum begitu berkembang, sehingga pihak perusahaan harus lebih bekerja keras dalam mempromosikan terminalnya.

b) YOR 60% s/d 69%

Beberapa kajian menunjukkan apabila YOR sudah melebihi dari 60% dalam satu periode, misalnya 1 tahun menunjukkan terminal sedang berkembang. Oleh karena itu pihak pengelola harus memikirkan untuk mengatasi jika terjadinya banyaknya penggunaan lapangan untuk menampung cargo. Tentunya pihak pengelola dalam hal ini pihak IKT harus meningkatkan utilisasi lapangan penumpukan dengan fasilitas yang tersedia maupun perlu

juga untuk mencari tanah-tanah di sekitar untuk di tawar sebagai upaya menambah kapasitas terminal.

c) YOR 70% ke atas

Dalam menghadapi kondisi seperti ini pihak pengelola harus melakukan penambahan luas lapangan penumpukan untuk menampung lebih banyak lagi kargo khususnya *Completely Build Up*(CBU) yang akan transit di terminal.

Tabel 1. Rekapitulasi kinerja Bongkar/Muat tahun 2010-2014

NO	BULAN	YOR				
		2010	2011	2012	2013	2014
1	JANUARI	60,94%	35,98%	84,75%	71%	75%
2	FEBRUARI	80,96%	75,32%	90,64%	67%	71%
3	MARET	70,38%	96,53%	84,15%	61%	73%
4	APRIL	89,27%	93,02%	79,91%	75%	
5	MEI	69,07%	75,33%	88,46%	78%	
6	JUNI	59,98%	77,61%	122,95%	70%	
7	JULI	49,29%	89,95%	140,17%	75%	
8	AGUSTUS	49,75%	72,74%	117,15%	68%	
9	SEPTEMBER	49,30%	78,95%	135,71%	70%	
10	OKTOBER	65,17%	77,31%	159,44%	70%	
11	NOVEMBER	60,72%	46,72%	149,68%	69%	
12	DESEMBER	44,30%	67,09%	88,46%	69%	
RATA- RATA PER TAHUN		62,43%	73,88%	111,79%	70,25%	73,00%

Sumber : data PT. Indonesia Kendaraan Terminal

Dari tabel Rekapitulasi kinerja diatas dapat diketahui bahwa rata-rata *Yard Occupancy Ratio* (YOR) per tahun tertinggi terjadi pada tahun 2012 yaitu mencapai 111,79%.

Dari tabel diatas rata-rata YOR per tahun pada tahun 2013 ke Maret 2014 menunjukkan kenaikan yang signifikan. Untuk itu pihak pemilik lapangan penumpukan dalam hal ini adalah pihak IKT harus dapat mengambil langkah untuk lebih mengoptimalkan penggunaan fasilitas lapangan penumpukan.

Tabel 2. Rekapitulasi Barang Masuk dan Keluar

Bulan	Barang Masuk (unit)	Barang Keluar (unit)	Sisa Akhir (unit)
Januari	24.335	25.685	5.630
Februari	25.842	26.646	4.826
Maret	28.973	26.949	6.850
April	26.557	26.421	6.213
Mei	20.277	21.416	5.846
Juni	20.971	20.421	6.396
Juli	21.667	21.964	6.099
Agustus	16.823	15.875	7.047
September	22.261	22.411	6.897
Jumlah	207.706	207.788	

Dari tabel di atas dapat di ketahui bahwa jumlah barang masuk dan jumlah barang keluar setiap bulannya hampir *balance*, yang berarti sirkulasi keluar/masuk kargo lancar. Namun Yard Occupancy Ratio (YOR) tinggi atau lapangan penumpukan PT.IKT penuh disebabkan oleh sisa akhir unit kargo yang akan menjadi awal unit kargo dihari selanjutnya.

Berkenaan dengan *stock* awal unit kargo yang tinggi, *staff* perencanaan dan pengendalian mengatakan sebagai berikut :

Stock awal unit kargo selalu tinggi dikarenakan gudang penyimpanan *owner* penuh sehingga *owner* tidak dapat mengeluarkan kargo miliknya dari lapangan penumpukan PT.IKT. Dan upaya yang dilakukan PT.IKT yang selama ini dilakukan hanya sebatas menghubungi pihak *owner* agar dapat segera mengeluarkan kargonya. (Erfin, wawancara, 1 Juli 2014).

Berikut adalah contoh jenis kargo yang menumpuk melebihi batas waktu. Batas waktu di PT. Indonesia kendaraan Terminal 1-7hari.

Tabel 24. Contoh data Lama Penumpukan CBU Impor di PT. IKT

Model Name	Jumlah (unit)	On Terminal St	Left at	Lama Penumpukan (hari)
MAZDA2	45	4-1-2014	15-1-2014	12
MAZDA2	40	4-1-2014	16-1-2014	13
MAZDA2	10	4-1-2014	17-1-2014	14
ELGRAND	7	14-1-2014	24-1-2014	11
ELGRAND	24	14-1-2014	5-2-2014	23
ELGRAND	10	14-1-2014	6-2-2014	24
TATA SUPER ACE	10	14-1-2014	8-2-2014	26
TATA SUPER ACE	50	14-1-2014	5-2-2014	23
TATA ARIA PURE	20	14-1-2014	30-1-2014	17
MARCH	62	14-1-2014	5-2-2014	23
MARCH	9	14-1-2014	6-2-2014	24
MARCH	200	14-1-2014	3-2-2014	22
MARCH	4	14-1-2014	13-2-2014	31
MARCH	1	14-1-2014	21-3-2014	67
BIANTE	29	19-1-2014	4-2-2014	17
MAZDA6	10	19-1-2014	20-2-2014	33

Sumber : Rendal PT. IKT

Tabel 25. Tarif Progresif Penumpukan CBU di PT. IKT

No.	Jenis Tagihan	Jenis Kargo	Tarif	Satuan
1.	PENUMPUKAN MASA 1	CBU- PT. ECL	Rp. 129,000	Per Unit / 7 Hari
		CBU- PT. TFLI	Rp. 229,000	Per Unit / 7 Hari
2.	PENUMPUKAN MASA 2	CBU	Rp. 50,000	Per Unit / Hari
3.	PENUMPUKAN MASA 3	CBU	Rp. 129,000	Per Unit / Hari

Sumber : Manajer Keuangan PT.IKT

Keterangan :

1. Penumpukan Masa 2 : hari ke 8 s/d ke 10.
2. Penumpukan Masa 3 : hari ke 11 dsb.

Tarif progresif penumpukan CBU yang sudah ada di PT. IKT kurang dapat menekankan prosentase YOR dilapangan penumpukan. Harus adanya revisi tarif progresif agar dapat menekan prosentase agar tidak melebihi standard sebesar 65%.

KESIMPULAN

Yard Ocupancy Ratio (YOR) di PT.IKT tinggi yaitu ditunjukkan dengan rata-rata YOR tahun 2013 yang mencapai 70,25%. Hal tersebut dikarenakan adanya sejumlah kargo yang menumpuk melebihi batas waktu yang sudah ditentukan.

SARAN

Dari hasil analisis diatas, maka penulis dapat mengemukakan saran sebagai berikut:

1. PT. IKT mendata ulang kargo di Lapangan Penumpukan untuk mengetahui jenis-jenis kargo apa saja yang terlalu lama menumpuk di lapangan.
2. Ketegasan pihak IKT sebagai pemilik fasilitas terminal kepada para pengguna fasilitas penumpukan untuk segera mengeluarkan kargo jika sudah melebihi batas waktu.
3. Skenario revisi nTarif *Progressif* yang dapat menekan angka prosentase YOR.

Masa 2 = hari ke-8 dikenakan tarif Rp.50.000/hari

hari ke-9 dikenakan tarif Rp.75.000/hari.

hari ke-10 dikenakan tarif Rp.100.000/hari.

Masa 3 = hari ke-11 dikenakan tarif Rp.129.000/hari.

hari ke-12 dikenakan tarif Rp.150.000/hari.

Dan seterusnya.

4. Tugas akhir ini dapat dijadikan refrensi untuk penelitian selanjutnya. Sebagai contoh penelitian tentang tarif progresif yang dapat menekan angka prosentase YOR.

DAFTAR PUSTAKA

Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1997, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta.

Suyono, R.P. 2001. *Shipping*. Jakarta.

Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

_____,2014, Pengaruh YOR terhadap kondisi lapangan penumpukan. Sumber: www.bumn.go.id/pelindo1/berita/504/YARD.OCCUPANCY.RATIO, di unduh pada tanggal 11 Juni 2014.

_____,2014, Pengertian Expor dan Impor. Sumber: <http://id.wikipedia.org/wiki/Impor>, di unduh pada tanggal 11 Juni 2014.

PT IKT, 2014, Profil PT. Indonesia Kendaraan Terminal. Sumber : www.carterminal.co.id, di unduh pada tanggal 16 Mei 2014.