

# Efektivitas Kinerja Bongkar Muat Petikemas Di Terminal Operasi I PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Tanjung Priok

Dr. Noto Palguno<sup>1</sup>, Usup Supangat<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Prodi D3 Transportasi, Fakultas Teknik – UNJ

<sup>2</sup> Prodi D3 Transportasi, Fakultas Teknik – UNJ

**Abstrak.** USUP SUPANGAT, “EFEKTIFITAS KINERJA BONGKAR MUAT PETIKEMAS”. Laporan Tugas Akhir Program Studi D III Transportasi Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Negeri Jakarta. Dalam dunia kepelabuhanan di Indonesia, PT. Pelabuhan Indonesia II (PERSERO) sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sangatlah menuntut kemajuan agar tidak kalah saing dengan pelabuhan di Negara lain. Banyak sekali kendala dan masalah yang dialami oleh PT. Pelabuhan Indonesia II dalam proses bongkar muat petikemas yang jauh dari harapan. Setelah penulis amati dan telusuri serta melakukan wawancara selama melakukan Praktek Kerja Lapangan di Terminal Operasi I, salah satu kendala yang harus diperbaiki adalah dari system kinerja. Dimana kinerja yang belum optimal dikarenakan perekrutan Sumber Daya Manusia (SDM) dan alat yang belum memenuhi standar seperti Negara-negara lain. Oleh karena itu berdasarkan melakukan pengamatan di lapangan, penulis menguraikan solusi agar kinerjanya dapat ditingkatkan kualitasnya serta penggunaan alat yang optimal agar proses bongkar muat petikemas dapat lebih cepat dan efisien demi menarik kepuasan pelanggan dari Negara Negara lain dan menjadikan pelabuhan di Indonesia terus maju

**Kata Kunci :** Kinerja, kualitas Sumber Daya Manusia, Alat bongkar muat.

## A. PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri dari beberapa pulau yang terpisahkan oleh lautan yang sangat luas. Hal ini dimanfaatkan sepenuhnya sebagai jalur-jalur transportasi dan perdagangan, baik perdagangan dalam negeri (*Internsuler*). Seiring dengan perkembangannya, transportasi sangat berperan penting dalam mendukung pertumbuhan perekonomian dan perdagangan Indonesia. Selain itu, juga mendukung terjalannya kerjasama regional dan bilateral antar negara-negara di dunia. Untuk menghadapi perkembangan transportasi yang sangat cepat, maka dibangunlah pelabuhan yang biasa kita kenal dengan Pelabuhan Tanjung Priok. Pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu cabang pelabuhan dibawah manajemen PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II, Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam bidang usaha jasa kepelabuhanan. Ratusan perusahaan pelayaran baik dari dalam maupun luar negeri secara rutin melakukan pengapalan barang dan menjadikan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai salah satu pelabuhan asal / tujuan. Pelabuhan Tanjung Priok dilengkapi dengan infrastruktur dan fasilitas modern yang senantiasa disesuaikan dengan perkembangan teknologi kepelabuhanan dan tuntutan pengguna jasa.

Hal ini sejalan dengan dukungan pemerintah untuk mewujudkan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai dalam rangkaantisipasi terhadap peningkatan aktivitas perdagangan yang melalui jalur laut di era persaingan bebas. Arus kapal dan barang yang masuk maupun keluar ke atau wilayah perairan Indonesia khususnya Pelabuhan Tanjung Priok semakin meningkat. Hal ini terlihat lebih dari 65% dari total arus kapal dan barang di Indonesia diangkat melalui pelabuhan ini. Maka pihak Pelabuhan Tanjung Priok menetapkan sebuah kebijakan mutu yang intinya untuk memenuhi dan melebihi persyaratan pelanggan melalui pelayanan yang profesional, inovatif dan peningkatan yang berkesinambungan. Hal ini dilakukan sebagai motivasi dalam rangka peningkatan kinerja perusahaan. Penggunaan petikemas saat ini dirasakan sangat menguntungkan baik ditinjau dari segi pengiriman barang ke tempat tujuan, maupun dari segi operasional penanganannya di pelabuhan, apabila dibandingkan dengan sistem konvensional yang sering menimbulkan hambatan yakni lamanya kapal sandar di pelabuhan dan juga terhadap barang yang akan menjadi mudah rusak baik disebabkan oleh sitem pengepakan ataupun karena penanganan terhadap barang-barang tersebut.

Dalam pelaksanaan bongkar muat sering terjadi berbagai kendala yang sering kali memperlambat kegiatan bongkar muat. Peralatan yang tersedia oleh terminal sangat mempengaruhi cepat atau lambatnya kegiatan bongkar muat itu berlangsung. Banyak faktor yang dapat menghambat proses bongkar muat, diantaranya proses *receiving*. *Receiving* adalah penerimaan petikemas yang akan di *stack* di lapangan penumpukan sebelum dimuat ke dalam kapal. *Stacking* petikemas (*container*) juga dapat berpengaruh besar dalam lamanya kapal sandar, karena penempatan posisi container di container yard harus tepat sesuai dengan aturan yang telah ada. Berdasarkan uraian pada latar belakang masalah, maka penulis menguraikan beberapa masalah dalam penulisan Tugas Akhir ini, sebagai berikut :

- a. Belum efektifitasnya kinerja bongkar muat petikemas yang berlaku di Terminal I.
- b. Faktor-faktor yang menghambat proses bongkar muat petikemas di Terminal I.
- c. Kinerja alat dan sumber daya manusia yang belum optimal di Terminal I.

## B. METODE PENELITIAN

Efektifitas kinerja bongkar muat petikemas merupakan suatu kegiatan yang dilakukan dalam pengiriman dan penerimaan petikemas naik proses bongkar muat antar negara ataupun antar pulau. Saat ini petikemas merupakan alat terpenting dalam kegiatan bongkar muat. Banyak keuntungan dalam pemakaian petikemas Dalam pembahasan ini penulis menggunakan metode deskripsi analisis untuk mengetahui faktor-faktor penghambat kinerja bongkar muat dan juga solusinya untuk mengefektifitaskan pelayanan bongkar muat khususnya petikemas di Terminal I PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Tanjung Priok.

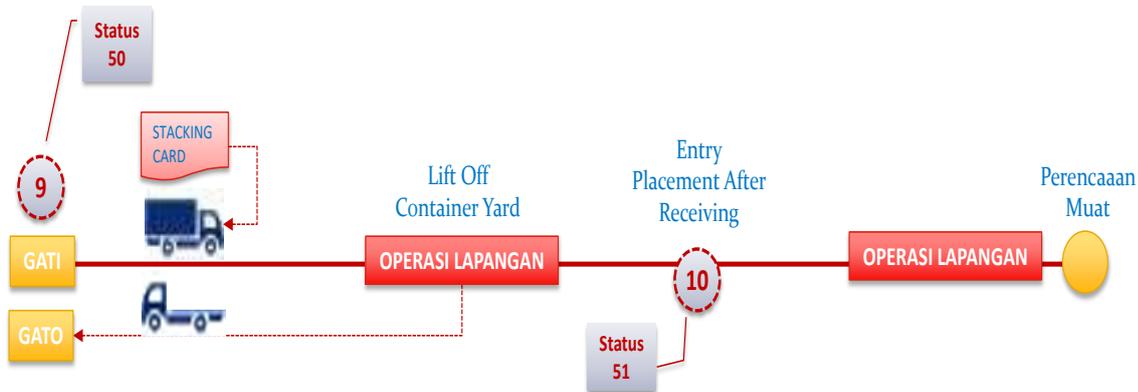
## C. PEMBAHASAN

### a. Penerapan Prosedur Pelaksanaan Muat di Terminal I PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II.

Di dalam melaksanakan suatu kegiatan operasional haruslah mengacu pada sistem dan prosedur yang telah ditetapkan oleh suatu perusahaan. Agar tidak terjadi kesalahan dalam proses operasionalnya. PT. Pelabuhan Indonesia II (PELINDO II) mempunyai ketentuan yang berlaku dalam pelaksanaan bongkar muat petikemas. Dalam hal ini penulis membahas penerapan prosedur pelaksanaan muat di Terminal I PT. Pelabuhan Indonesia II. Pelaksanaan Muat (Ekspor) terdiri dari :

#### 1. Penerimaan Petikemas (Receiving)

Pelaksanaan receiving dilakukan setelah pihak pelayaran mengajukan permintaan open stack kepada *planner* terminal I melalui e-mail. Pengiriman permintaan open stack dilakukan setelah PPKB disetujui oleh PPSA.

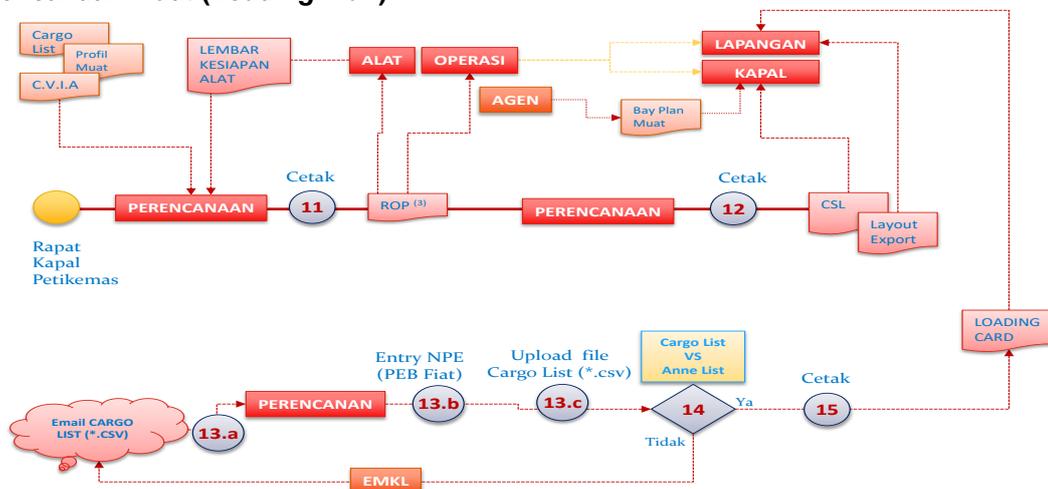


Gambar (7) Pelaksanaan Receiving

#### 2. Yard Allocation Export

Planner membuat *Yard Allocation Export* sesuai dengan CVIA (*Container Vessel Identification Advice*) dan *Loading List* yang diterima. Dalam membuat *yard allocation export* haruslah diperhatikan penempatan petikemas sesuai jenisnya seperti *general cargo*, *liquid cargo* dan *OH (Over Height)*. Setelah *yard allocation export* dibuat maka akan berbentuk LOE (*Lay Out Export*) dan dibagikan kepada pelaksana pintu masuk (*Gate In*) dan Pelaksana Lapangan.

#### 3. Perencanaan Muat (Loading Plan)

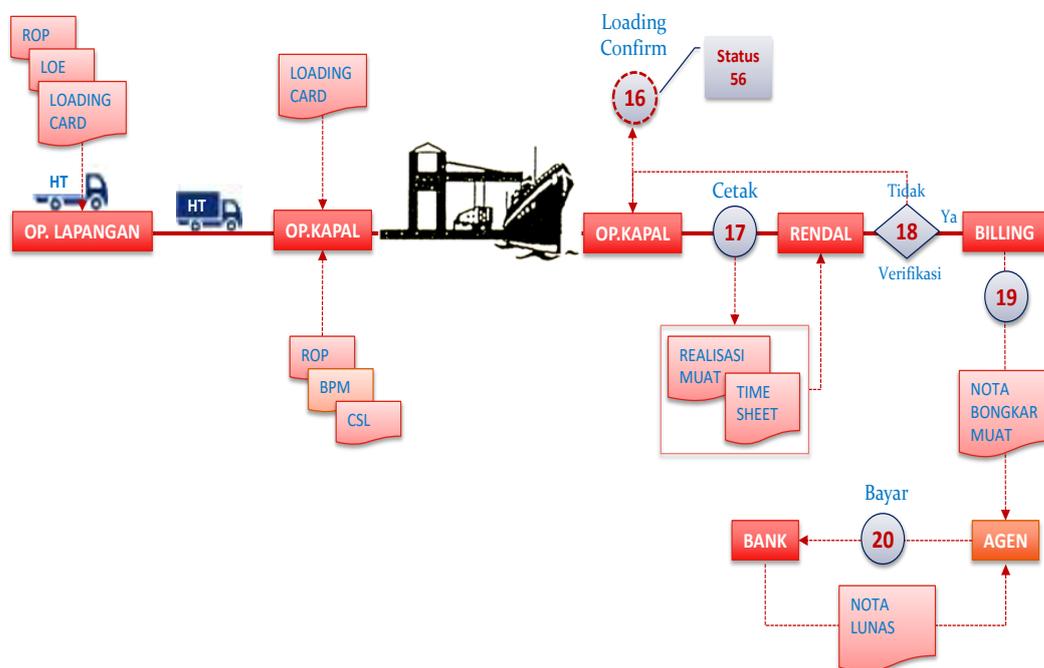


Gambar (8) Perencanaan Muat (Loading Plan)

Keterangan :

- 1) Perusahaan pelayaran / Agen menyampaikan Bayplan muat ke perencanaan operasi terminal petikemas dan menerima container export list (CEL) paling lambat 12 jam sebelum kapal sandar/tambat.
- 2) Pemilik petikemas menyerahkan PEB Fiat (NPE) ke perencanaan operasi terminal
- 3) Perencanaan operasi terminal mengentry NPE ke database petikemas ekspor dan mencocokkan CEL dengan SI.
- 4) Perencanaan operasi terminal berdasarkan hasil kroscek CEL & SI menerbitkan kartu ekspor (KE), CSL dan mencetak loading sequence list (LSeq) untuk disetujui oleh Perusahaan Pelayaran (Agen). KE & ROP diserahkan ke operasi lapangan dan LSEQ, CSL & ROP diserahkan ke operasi Kapal dan Peralatan.
- 5) Perencanaan operasi terminal berdasarkan Laporan Kesiapan Alat dari sub divisi peralatan dan membuat Rencana Operasi.

#### 4. Pelaksanaan Muat (Loading)



Gambar (9) Pelaksanaan Muat (Loading)

Keterangan :

- 1) Pelaksana Operasi Lapangan berdasarkan Lseq, KE mengirimkan petikemas yang akan dimuat ke dermaga.
- 2) Pelaksana Operasi Kapal berdasarkan Lseq dan CSL melakukan pemuatan petikemas ke atas kapal sesuai dengan bayplan dan mencatat realisasi kegiatan muat pada KE.
- 3) Pelaksana Operasi Kapal dan Lapangan menerbitkan laporan realisasi bongkar muat (RBM), Time Sheet dan menyerahkannya ke Perencanaan Operasi Terminal.
- 4) Perencanaan Operasi Terminal melakukan verifikasi laporan RBM dan meneruskann RBM ke Pelaksana Keuangan di Terminal.
- 5) Pelaksana Keuangan (Billing) menerbitkan Nota Pelayanan Muat kepada Perusahaan Pelayaran, setelah itu Perusahaan Pelayaran melakukan pembayaran di Bank.
- 6) Setelah melakukan pembayaran, Perusahaan Pelayaran akan menerima bukti pembayaran lunas dari Bank dan mengirimkan bukti pembayaran lunas kepada PT. Pelabuhan Indonesia sebagai Terminal.

#### b. Faktor-faktor yang Menghambat Proses Pelaksanaan Muat di Terminal I PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II.

Dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat dipelabuhan, pastilah terdapat beberapa masalah yang menghambat kegiatan tersebut. penulis hanya membatasi pada faktor yang menghambat pelaksanaan muat petikemas di Terminal III PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia. Pelaksanaan muat dimulai dari *receiving*. Adapun faktor-faktor yang menghambat proses *receiving* petikemas, yaitu :

- a. Kemacetan (*Traffic Jam*)  
 Kelancaran arus lalu lintas berpengaruh besar terhadap proses kegiatan bongkar muat. Akibatnya petikemas yang akan di *receiving* mengalami keterlambatan masuk ke *container yard* (CY). open stack dimulai lima hari sebelum kapal tambat, jika sudah memasuki batas waktu (closing time) petikemas tidak boleh masuk *gate in* dan harus di *disposisi container* atau pindah lokasi penumpukan.
- b. *Seal* (segel) petikemas yang rusak  
*Seal* yang rusak dapat memperlambat proses *stacking* petikemas, kecermatan dalam mengecek badan petikemas sangatlah diperlukan. Petikemas bias di *receiving* jika segel dalam keadaan bagus/tidak rusak. jika segel petikemas didapati dalam keadaan rusak maka, supir truk pembawa petikemas harus mengkonfirmasi ulang ke pihak pelayaran. akibatnya petikemas kembali lagi ke CFS (*Container Freight Station*) untuk mengganti segel tersebut dan kembali lagi ke terminal petikemas.



Gambar 1.13 Seal petikemas rusak

- c. *Fail To Deck*, yaitu tidak terbacanya atau tidak adanya posisi penumpukan terhadap *container* yang dientry oleh operator *gate*. Hal ini bisa disebabkan karena kapasitas tampung di lapangan penumpukan pada tujuan tertentu yang telah direncanakan kurang, sehingga terdapat *container-container* yang tidak mendapat posisi di blok mana mereka harus menumpuk petikemasnya. Hal ini harus segera diatasi oleh pihak *gate in* dengan segera berkoordinasi dengan *planner* untuk segera melakukan perbaikan *layout* petikemas ekspor sesuai dengan tujuan yang dibutuhkan, karena apabila tidak dilayani secara cepat akan berakibat pada antrian *truck* di *gate in*. Setelah itu *planner* melakukan *assign position* pada sistem, yaitu simulasi penumpukan petikemas dan pastikan semua petikemas yang berstatus *fail to deck* telah mendapatkan posisi penumpukan yang sesuai.
- d. Berat Petikemas yang melebihi kapasitas sebelum petikemas di *stacking* di CY, terlebih dahulu petikemas ditimbang beratnya. agar pada waktu penumpukan tidak terjadi kesalahan penumpukan, petikemas ditumpuk berdasarkan :
  - 1) Kapal
  - 2) Pelabuhan Tujuan
  - 3) Berat Petikemas
  - 4) Panjang dan tinggi petikemas (20", 40"/45" *high cube*)
  - 5) Jenis petikemas (*Dry, Dangerous Cargo, Reefer, Tank*)

Petikemas yang melebihi kapasitas tidak boleh *stacking*, karena petikemas memiliki berat maksimum, Jika bobot muatan melebihi kapasitas petikemas, muatan bisa tumpah. Supir truk harus membawa petikemas kembali ke CFS untuk dikurangi beratnya.

Klasifikasi berat container ekspor							
Container 20"				Container 40"			
L2	2500	S/D	9900	L2	3500	S/D	9900
L1	10000	S/D	14900	L1	10000	S/D	14900
M	15000	S/D	19900	M	15000	S/D	19900
H	20000	S/D	24900	H	20000	S/D	24900
XH	25000	S/D	35000	XH	25000	S/D	35000

Tabel (1) Klasifikasi berat container ekspor (sumber : IPC)

**Keterangan :**

- L2 : Sangat Ringan H : Berat  
 L1 : Ringan XH : Sangat Berat  
 M : Sedang

No	Item	Permasalahan	Solusi
1.	Billing	1) Perbedaan lokasi Letak Billing untuk mencetak Receiving Card / SP2 dan Bank untuk pembayaran. 2) <i>Human Error</i> / kurangnya ketelitian dalam mengentry data container ekspor. 3) Perbedaan jarak dan lokasi antara Terminal dengan Billing.	1) Lokasi antara Billing dan Bank harus disatukan. 2) Mengganti sistem pembayaran dan percetakan dengan cara elektronik. 3) Letak Billing harus dipindahkan dekat dengan Terminal.
2.	Gate In / Out	1) Letak Gate In/Out masih jauh dari standar. 2) Letak Gate In terdapat di masing-masing Kade/Dermaga.	1) Gate In dimasing-masing dermaga harus dihilangkan dan dibuat menjadi satu gate saja.
3.	Trucking dan Petikemas	1) Kemacetan ( <i>Traffic Jam</i> ) 2) Segel petikemas rusak 3) Berat Petikemas melebihi batas maksimum	1) Pembangunan Jalan Tol langsung menuju pelabuhan 2) Mengganti Segel yang rusak. 3) Mengurangi Muatan Petikemas
4.	Alat Bongkar Muat	1) Alat yang digunakan sudah bermesin tua 2) Kecepatan bongkar muat kurang 3) Kurangnya tenaga ahli operasi alat berat. 4) Operator alat berat masih kerja sama dengan Perusahaan Bongkar muat	1) Melakukan Pengecekan dan Perawatan alat secara rutin 2) Pembelian Alat berat baru 3) Mengadakan pelatihan operator alat berat, agar tidak tergantung pada operator PBM lain
5.	Dermaga	1) Lapangan Penumpukan kurang memadai 2) Dermaga kurang tertata rapih 3) Simbol-simbol ( <i>slot, blok, row</i> ) dilapangan mulai pudar.	1) Perluasan lapangan penumpukan 2) Tata ulang dermaga ekspor dan impor 3) Pengecatan ulang simbol-simbol ( <i>slot, blok, row</i> ) yang sudah pudar.

**Tabel (2) Faktor Penghambat proses pelaksanaan muat (Sumber : IPC)**

**D. SOLUSI**

Adanya permasalahan-permasalahan yang dapat menghambat kinerja Terminal I PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II dalam pelayanan bongkar muat, maka penulis menyusun solusi dari permasalahan tersebut, yaitu sebagai berikut :

1. Memperluas Container Yard

Kurang luasnya lahan Container Yard yang digunakan untuk menumpuk petikemas sangat berpengaruh terhadap kecepatan bongkar muat agar petikemas tidak menumpuk di sisi dermaga. Jika Container Yard diperluas tentunya akan mempermudah dan mempercepat proses bongkar muat serta tidak akan ada lagi petikemas yang menumpuk di sisi dermaga.

2. Menerapkan Sistem *Automatic Gate In/Out*

Sistem yang diterapkan di pintu masuk (*Gate In*) masih menggunakan sistem manual, proses ini membutuhkan waktu dan operator yang banyak, hal ini dikarenakan dokumen-dokumen seperti *receiving card*, SP2, NPE (Nota Pelayanan Ekspor), PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang), SPJM (Surat Pemberitahuan Jalur Merah) dan lain-lain masih berupa *hardcopy*. maka petugas harus mengecek satu persatu

dokumen tersebut. Jika memakai sistem Gate Otomatis, maka akan menghemat waktu dan tenaga operasional di Gate.

3. Mengoptimalkan alat dan sumber daya manusia

Proses kegiatan bongkar muat pada saat ini masih terhambat oleh alat berat dan sumber daya manusia maka berpengaruh terhadap kecepatan bongkar muat. Untuk mencapai target standar yang ditetapkan perusahaan, maka pihak PT. PELINDO II harus mengoptimalkan alat berat dan sumber daya manusia untuk, serta melakukan pelatihan (*training*) untuk menambah keterampilan operator alat berat, agar kecepatan bongkar muat bisa bertambah

## E. KESIMPULAN

Dari uraian dan pembahasan yang dilakukan oleh penulis mengenai kinerja bongkar muat petikemas di Terminal Operasi I PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Tanjung Priok, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II khususnya Terminal I saat ini masih menggunakan sistem manual dalam hal percetakan dokumen seperti receiving card atau SP2.
2. Performa bongkar muat bulan Januari masih kurang baik. Hal ini dapat dilihat pada jumlah rata-rata B/C/H yaitu 20 *box/hour* dan 18 *box/hour*. Belum mencapai standar target yang ditetapkan yaitu 23 *box/hour*.
3. Faktor penghambat kinerja bongkar muat adalah alat bongkar muat. produktivitas alat bongkar muat yang kurang maksimal dikarenakan kerusakan alat yang sering terjadi pada CC 2 hal ini berakibat pada lamanya waktu sandar kapal didermaga.

## F. SARAN

Berdasarkan hasil kesimpulan diatas, maka penulis memberikan saran guna dijadikan bahan pertimbangan bagi pihak-pihak yang berkepentingan. Untuk itu saran-saran yang diberikan penulis sebagai berikut:

1. Melakukan perbaikan alat bongkar muat secara rutin dan berkala, agar pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung tanpa hambatan.
2. Mengganti sistem manual yang saat ini digunakan dengan system otomatis.
3. Pemindahan lokasi Billing dekat dengan terminal petikemas, agar memudahkan pelanggan dalam proses behandle dan delivery.
4. Optimalisasi dermaga dan alat berat yang mengganggu karena tidak ada kunjungan kapal dengan cara menambah relasi dengan perusahaan pelayaran dan kebijakan tarif untuk menarik pelanggan baru.
5. Melakukan pelatihan (*training*) operator alat berat, karena saat ini operator alat masih bekerja sama dengan Perusahaan Bongkar Muat (PBM).

## G. DAFTAR PUSTAKA

- Depdiknas. 2006. Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga, Balai Pustaka Jakarta. *Logistik and Project Movement 2012*. Port of Priok : Terobosan Pelabuhan Tanjung Priok Menjawab Tantangan Global
- Karsafman, Tjetjep Ks, MM, Drs. *Port Tarif : Pengenalan Jasa Kepelabuhanan Dengan Berbagai Aspek Kegiatan*. Jakarta : Untuk Lingkungan Terbatas Bahan Perkuliahan.
- Koleangan, Dirk. 2008. Sistem Petikemas (*Container System*). Jakarta.
- Jurnal Logistik D III Transportasi UNJ, Volume IV No. 1 April 2011 : *Faktor Yang Mempengaruhi Produktivitas Bongkar Muat Container Kapal Keagenan PT. Mitra Samudra Jaya Lines Di Jakarta Internasional Container Terminal (JICT)*.
- Suyono, M.Mar, R.P, Capt. 2005. *SHIPPING : Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut (seri bisnis internasional no.6)*. PPM, Jakarta.

