

ANALISIS TRUCK ROUND TIME DI LAPANGAN IMPOR DALAM KEGIATAN DELIVERY DI PT. MUSTIKA ALAM LESTARI

Intan Nurhaliza¹, Dadang Suyadi S²
Email : Intannurhaliza16@gmail.com¹, dsyd@unj.ac.id²

¹ Prodi D III Transportasi, Fakultas Teknik – Universitas Negeri Jakarta

² Prodi D III Transportasi, Fakultas Teknik – Universitas Negeri Jakarta

Abstrak. Pada dasarnya dalam kegiatan *delivery*, *consignee* menyerahkan SP2 (Surat Penarikan Petikemas) di *gate in*, kemudian apabila tidak sesuai dengan SP2 maka dikembalikan kepada *consignee*, apabila sesuai maka dilakukan *gate in transaction*, kemudian *consignee* dapat segera menerima petikemasnya sesuai lokasi penumpukan yang tertera di SP2, hal tersebut dimaksudkan agar *consignee* dapat dengan cepat mengeluarkan petikemasnya dari lapangan penumpukan dan truk tidak perlu berlama-lama berada di dalam terminal petikemas. Optimalnya waktu yang cepat dibutuhkan pelayanan yang memadai, tingkat pelayanan yang cepat sangat berpengaruh terhadap optimalnya *Truck Round Time* dalam kegiatan *delivery*. Semakin cepatnya *Truck Round Time* maka semakin optimalnya proses kegiatan *delivery* dan sebaliknya, dari hasil pengamatan, penulis menemukan masalah yaitu salah satunya petikemas yang akan diambil oleh *consignee* tidak sesuai dengan lokasi yang tertera di SP2 karena telah mengalami perubahan posisi yang tidak diperbaharui oleh petugas lapangan dan tingginya *Yard Occupancy Ratio* (YOR) maupun berbarengannya kegiatan *delivery* dengan kegiatan bongkaran dari kapal. Pada akhir tulisan ini, penulis memberikan kesimpulan beberapa faktor dominan penyebab lamanya waktu yang dibutuhkan oleh *consignee* untuk mengambil petikemas nya, yaitu kurangnya rasa disiplin dari petugas lapangan untuk memperbaharui posisi terbaru petikemas, tingginya YOR dan berbarengannya waktu kegiatan *delivery* dengan waktu bongkaran dari kapal. Selain itu penulis juga memasukkan beberapa saran kepada terminal atas faktor - faktor yang memperlambat kegiatan *delivery*. Diharapkan dengan saran tersebut dapat bermanfaat untuk perbaikan dari kondisi yang telah ada saat ini.

Kata kunci : *Truck round time, delivery, Yard Occupancy Ratio*

Abstract. Basically, in a activity *delivery*, the *consignee* submits SP2 (*Container Withdrawal Letter*) at the *gate*, then if it is not in accordance with SP2, it is returned to the *consignee*, if appropriate, the carried out *gate in transaction* is, then the *consignee* can immediately receive the container according to the stacking location listed on SP2 This is intended so that the *consignee* can quickly dispense the container from the stacking field and the truck does not need to be lingering in the container terminal. The optimal time required for adequate service, fast service levels greatly affect the optimal *Truck Round Time* in activities *delivery*. The faster the *Round Time Truck*, the more optimal process *delivery* and vice versa, from observations, the authors found a problem that one of the containers to be taken by the *consignee* was not in accordance with the location listed in SP2 because it had undergone a change in position that was not updated by field officers and high *delivery* and activities chunk of the ship. At the end of this paper, the authors conclude several dominant factors causing the length of time needed by the *consignee* to take the container, namely the lack of discipline of field officers to renew the latest container position, the height of *Yard Occupancy Ratio* (YOR) and concurrently the time of activities *delivery* with time off from the ship. In addition, the author also included a number of suggestions to the terminal on the factors that slowed activities *delivery*. It is expected that this suggestion can be useful for improvement of the conditions that already exist today.

keywords : *Truck round time, Delivery, Yard Occupancy Ratio*

A. PENDAHULUAN

Pelabuhan merupakan salah satu sub sistem dari sistem transportasi laut yang memegang peran penting dalam bidang jasa pelayanan, perkembangan industri, perdagangan, pintu gerbang kegiatan perekonomian daerah, nasional dan internasional. Pelabuhan juga merupakan salah satu mata rantai yaitu proses transportasi dari tempat asal ke tempat tujuan, menampung pangsa pasar yang semakin meningkat dari lalu lintas (*traffic*) internasional baik *transshipment* ataupun barang masuk. Seiring dengan perkembangan kemajuan teknologi yang semakin pesat, sistem pengangkutan barang dengan menggunakan petikemas sangat diminati oleh para pengguna jasa angkutan laut. Sarana tersebut dinilai dapat menjamin keutuhan dan keselamatan barang, serta dapat memenuhi ketepatan waktu pengiriman barang. Sistem pengangkutan dengan menggunakan petikemas berkembang sangat pesat di seluruh dunia termasuk Indonesia, untuk mewujudkan efisiensi dan efektifitas dalam penggunaannya, maka sistem pengangkutan dengan menggunakan petikemas ini harus di dukung oleh suatu sub lainnya, salah satunya adalah terminal petikemas.

Terminal petikemas merupakan suatu fasilitas yang disediakan oleh perusahaan yang bergerak dibidang bongkar muat barang secara cepat, pengoprasian bongkar muat harus dilakukan secara efektif, efisien dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman dan cepat dengan biaya yang terjangkau. Fungsi pelabuhan sendiri juga merupakan tempat pertemuan (*interface*) dua moda angkutan atau lebih serta *interface* berbagai

kepentingan yang saling terkait. Barang yang diangkut dengan kapal akan dibongkar dan dipindahkan ke moda lain seperti (truk atau kereta api), sebaliknya barang yang diangkut dengan truk atau kereta api ke pelabuhan bongkar akan dimuat lagi ke kapal.

Kekurangan menggunakan petikemas itu sendiri yaitu membutuhkan dana yang besar dalam pengoperasiannya dan dalam pengadaan alat-alat pendukung seperti alat bongkar muat petikemas serta pembangunan sebuah terminal petikemas untuk mendukung proses kegiatan bongkar muat tersebut. Dalam kegiatan *delivery*, *truck round time* juga sangat berpengaruh, lamanya waktu truk di lapangan penumpukan tidak sesuai dengan idealnya waktu truk di lapangan penumpukan sehingga dapat menyebabkan terhambatnya kegiatan *delivery* barang dan bertambah besarnya waktu truk menunggu petikemas. Kondisi ini perlu dihindari karena akan meningkatkan nilai dari *truck round time* yang merupakan indikator dari efisiennya kegiatan *delivery* dalam sebuah terminal peti kemas. Hal tersebut tentunya akan mengakibatkan penurunan citra dari terminal itu sendiri.

B. METODE PENELITIAN

PT. Mustika Alam Lestari merupakan perusahaan bongkar muat yang menangani salah satunya yaitu kegiatan *delivery*, untuk menghasilkan optimalnya waktu yang cepat dan efisien dalam kegiatan *delivery* dibutuhkan pelayanan yang optimal, cepat dan tepat sehingga dapat menghasilkan proses kegiatan *delivery* yang lancar dan optimal. Penyediaan fasilitas sarana dan prasarana pelayanan yang memadai merupakan suatu keharusan yang sangat perlu diperhatikan bagi perusahaan itu sendiri, terutama dalam memberikan kepuasan kepada pengguna jasa khususnya dalam penanganan bongkar muat, *delivery* dan *receiving*.

Tingkat pelayanan yang cepat sangat berpengaruh terhadap optimalnya *truck round time* dalam kegiatan *delivery*. Semakin cepatnya *truck round time*, maka semakin optimalnya proses kegiatan *delivery*. Sebaliknya apabila semakin lama waktu truk di dalam lapangan penumpukan, maka semakin tidak optimalnya dalam proses kegiatan *delivery*. Dari hasil pengamatan, penulis menemukan masalah yaitu lamanya truk di lapangan penumpukan yang disebabkan tingginya YOR yang membuat target TrRT menurun dan berbarengannya waktu kegiatan *delivery* dengan kegiatan bongkaran kapal dapat memperlambat waktu truk di lapangan penumpukan, penuhnya lapangan penumpukan membuat aktifitas di lapangan menjadi sedikit terhambat, karena harus lebih mengantri untuk mengambil petikemas nya dari lapangan penumpukan, letak petikemas yang akan diambil oleh *consignee* tersebut terkadang tidak sesuai dengan SP2 yang tertera/ yang dibawa oleh supir truk yaitu karena petugas lapangan yang tidak mengupdate posisi petikemas setelah kegiatan *lift on dan lift off*.

A. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh peneliti secara langsung. Observasi truk di lapangan penumpukan lamanya waktu truk yang melebihi waktu ideal truk selama di lapangan penumpukan, melihat antrian truk yang akan masuk ke lapangan penumpukan karena tingginya YOR, maksimal jumlah tier di PT. MAL sejumlah 6 tier.

B. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang didapat di objek penelitian yang telah dicatat berupa dokumentasi yang telah tersusun secara sistematis dan dapat digunakan sebagai bahan acuan atau referensi dalam penelitian, data tersebut antara lain:

1. Data *Truck Round Time* yang ideal.
2. Presentase TrRT dan YOR selama 1 tahun pada tahun 2018.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berikut merupakan data TrRT yang ideal:

Tabel 1. TrRT yang Ideal

KEGIATAN	LAMA WAKTU
<i>Gate Transaction</i>	< 5 menit
<i>Trucking</i> menuju lapangan impor	< 15 menit
<i>Lift On</i>	< 15 menit
<i>Trucking</i> lapangan impor menuju <i>Gate Out</i>	< 15 menit
TOTAL	< 60 menit

Berikut merupakan data TrRT selama 1 tahun:

Tabel 2 Data TrRT Per-Bulan Selama 1 Tahun

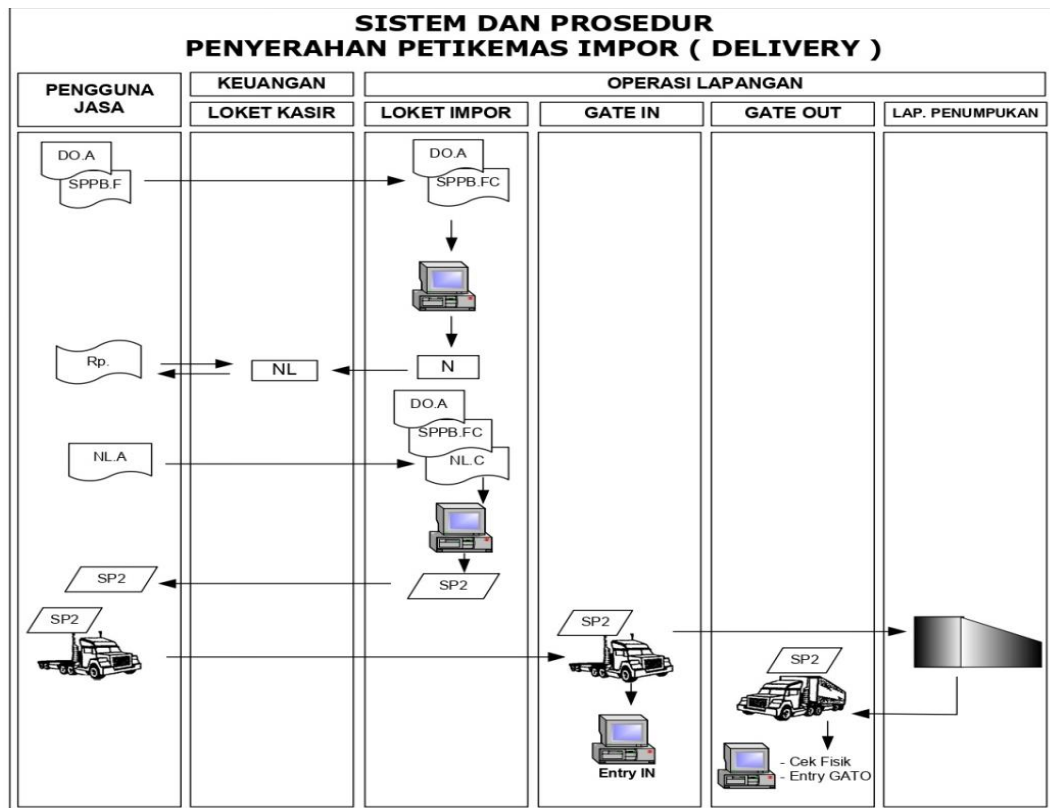
No	Bulan	Years 2018			
		<i>Delivery</i> (bxs)	<i>Delivery</i> >60 mins (bxs)	<i>Average</i> (time)	<i>% Meet target</i>
1	Januari	10057	2759	28,60	72,57%
2	Februari	7674	1511	27,19	80,31%
3	Maret	6638	1339	23,02	79,83%
4	April	5976	1030	25,43	82,76%
5	Mei	5457	645	20,99	88,18%
6	Juni	4524	1527	29,06	66,25%
7	Juli	10714	2992	30,53	72,07%
8	Agustus	9466	2775	25,97	70,68%
9	September	10766	3102	30,06	71,19%
10	Oktober	11335	3990	29,71	64,80%
11	November	10596	4406	33,93	58,42%
12	Desember	8110	1999	23,31	75,35%
Total		101313	28075	27	72,29%

Dari tabel di 2 dapat disimpulkan bahwa TrRT dalam 1 tahun pada tahun 2018 baru 72,29% yang mencapai target idealnya TrRT di lapangan penumpukan. TrRT yang paling tinggi mencapai target berada pada bulan Mei sebanyak 88,18%, TrRT yang paling rendah berada pada bulan November yaitu hanya 58,42% yang mencapai target.

Tabel 3 Data YOR 2018 Lapangan Penumpukan PT. Mustika Alam Lestari

No	Bulan	Impor (%)
1	Januari	65,00
2	Februari	63,97
3	Maret	44,82
4	April	49,94
5	Mei	41,92
6	Juni	51,76
7	Juli	71,41
8	Agustus	71,25
9	September	67,65
10	Oktober	59,33
11	November	78,40
12	Desember	53,89

YOR paling tinggi berada pada bulan November dan paling rendah berada pada bulan Mei, sebaliknya TrRT paling rendah berada pada bulan Mei sedangkan TrRT paling tinggi berada pada bulan November, maka bisa disimpulkan bahwa TrRT dan YOR berhubungan, tingginya suatu YOR dapat mempengaruhi lamanya waktu truk didalam lapangan penumpukan. Pada bulan November target TrRT yang dicapai oleh PT. MAL hanya 58,42%. Proses penerbitan surat penyerahan petikemas (SP2), menurut data diatas loket Impor menerima *Delivery Order* Asli (DO.A) dan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang Fiat Beacukai (SPPB.F) dari Pengguna Jasa untuk penerbitan nota penumpukan dan gerakan (*Lift On*) lalu kasir menerima pembayaran dari Pengguna Jasa untuk pelunasan Nota dan menyerahkan Nota Lunas Asli (NL.A) kepada Pengguna Jasa. Selesai melakukan pembayaran, Pengguna Jasa menuju Loket Impor dengan membawa NL atas dasar DO.A, NL.C dan SPPB.FC, Petugas Loket Impor menerbitkan SP2, setelah diverifikasi SP2 ditandatangani kemudian diserahkan ke Pengguna Jasa.



Gambar 1 Sistem dan prosedur kegiatan *delivery*
Sumber : PT. Mustika Alam Lestari

1. Loket Impor menerima *Delivery Order* Asli (DO.A) dan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang Fiat Beacukai (SPPB.F) dari Pengguna Jasa untuk penerbitan nota penumpukan dan gerakan (*Lift On*).
2. Kasir menerima pembayaran dari Pengguna Jasa untuk pelunasan nota dan menyerahkan Nota Lunas Asli (NL.A) kepada Pengguna Jasa.
3. Selesai melakukan pembayaran, Pengguna Jasa menuju Loket Impor dengan membawa NL.
4. Atas dasar DO.A, NL.C dan SPPB.FC, Petugas Loket Impor menerbitkan SP2, setelah diverifikasi SP2 ditandatangani kemudian diserahkan ke Pengguna Jasa.
5. Pengguna Jasa menyerahkan SP2 ke sopir truk untuk mengambil petikemas dari Terminal Petikemas.
6. Petugas *Gate In* memeriksa dan kemudian melakukan *Entry IN*.
7. Petugas Lapangan melaksanakan pemuatan petikemas ke atas *chassis truck* sesuai SP2.
8. Petugas *Gate Out* melakukan cek fisik dan segel petikemas serta mengisi hasil cek fisik pada EIR yang tercantum dalam SP2, kemudian melakukan *Entry Gate Out*.
9. Sopir Truk membawa petikemas ke lokasi yang dituju sesuai SP2.

Berikut Pokok Permasalahan :

Pada kegiatan *delivery* ada faktor yang dapat menghambat kelancaran kegiatan *delivery* itu sendiri seperti diketahui bahwa tolak ukur dari kelancaran kegiatan *delivery* yaitu lamanya waktu yang diperlukan oleh truk untuk mengambil petikemas nya yang dihitung sejak truk tersebut memasuki dan dilayani oleh petugas *gate in* sampai truk tersebut

dilayani di *gate out*, waktu tersebut biasa disebut dengan *Truck Round Time* (TrRT). Permasalahan yang terjadi disini adalah TrRT yang masih melebihi waktu ideal yang telah ditentukan oleh PT.MAL itu sendiri yaitu selama < 60 menit didalam lapangan penumpukan. Kegiatan yang mempengaruhi *truck round time* disebabkan oleh tingginya YOR sehingga membuat antrian truk yang akan mengambil petikemas nya di lapangan penumpukan, dan waktu kegiatan *delivery* tersebut berbarengan dengan waktu bongkaran kapal, kurang disiplinnya petugas lapangan yang tidak mengupdate letak posisi petikemas setelah sebelumnya petugas lapangan melakukan kegiatan *lift on* dan *lift off*.

Berikut Uraian permasalahan:

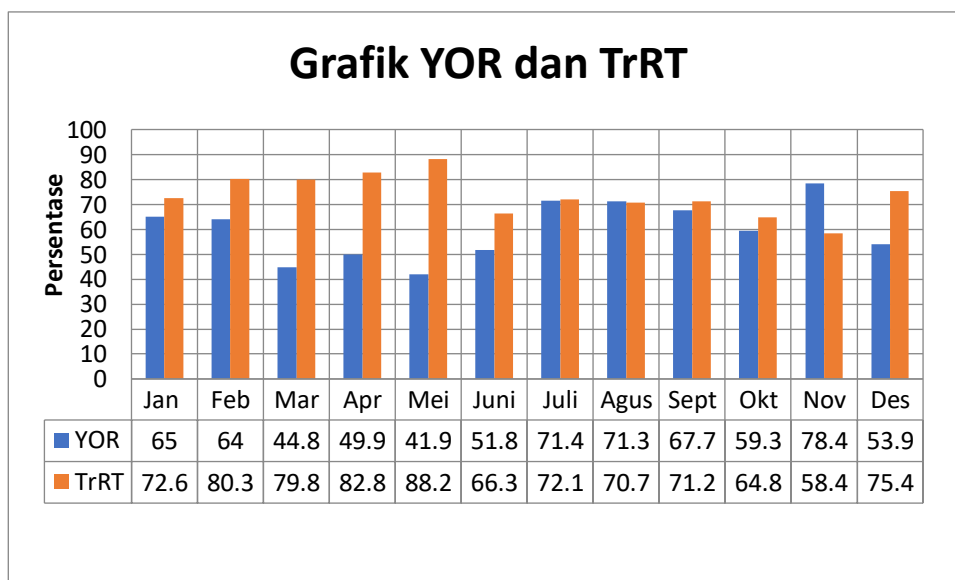
Idealnya *Truck Round Time* (TrRT) yang dibutuhkan untuk mengambil petikemas nya yaitu sebagai berikut:

Tabel 4 waktu TrRT yang ideal

KEGIATAN	LAMA WAKTU
<i>Gate Transaction</i>	< 5 menit
<i>Trucking</i> menuju lapangan impor	< 15 menit
<i>Lift On</i>	< 15 menit
<i>Trucking</i> lapangan impor menuju <i>Gate Out</i>	< 15 menit
TOTAL	< 60 menit

Pada realisasi nya lama *truck round time* tidaklah sesuai dengan waktu ideal yang diharapkan seperti tabel 3.4, terkadang TrRT melebihi waktu ideal, bahkan jauh melebihi dari waktu ideal. Kenyataan tersebut lebih terlihat pada kegiatan *delivery* petikemas impor, dimana waktu TrRT yang dibutuhkan dalam kegiatan *delivery* petikemas impor banyak yang melebihi waktu ideal dari TrRT tersebut.

Dari hasil data tabel 3.2 dan 3.3 penulis akan membuat diagram YOR dilapangan penumpukan dan TrRT > 60 menit dalam 1 tahun di tahun 2018 yang dimana YOR mempengaruhi lamanya TrRT di dalam lapangan penumpukan karena penuhnya antrian truk yang ingin mengambil petikemas nya di lapangan penumpukan, maupun berbarengannya waktu untuk pengambilan petikemas dengan kegiatan bongkaran petikemas dari kapal, sehingga menghambat kegiatan *delivery*.



Gambar 2 Grafik YOR dan TrRT

Dari grafik pada gambar 3.2 dapat disimpulkan bahwa pelayanan dari kegiatan *delivery* masih banyak yang belum mencapai target ideal jika dilihat dari lamanya TrRT yang <60 menit, data *truck round time* yang >60 menit paling banyak berada pada bulan November, hanya 58,42% yang mencapai target idealnya truk didalam lapangan penumpukan.

Ideal dan tidaknya TrRT yang mempengaruhi kegiatan *delivery* merupakan kendala tersendiri dalam memberikan pelayanan terhadap pengguna jasa, dari permasalahan yang timbul dalam kegiatan *delivery* petikemas impor tersebut terdapat pokok permasalahan yaitu tingginya YOR di lapangan penumpukan dan terkadang waktu kegiatan *delivery* tersebut bersamaan dengan proses bongkar dari kapal sehingga truk luar terhambat dengan truk bongkaran, faktor

kelalaian, dan tidak disiplin nya petugas lapangan dalam memperbaharui letak posisi petikemas terbaru setelah melakukan *lift on* dan *lift off*, akibatnya berdampak pada lamanya proses kegiatan *delivery* dan akan menurunnya kepuasan dari pelanggan atau pengguna jasa.

Berikut Solusi Masalah:

TrRT yang melebihi waktu ideal yang telah ditentukan akan berdampak negatif baik pada pihak PT.MAL dan pihak pengguna jasa untuk meminimalisir besarnya TrRT dalam kegiatan *delivery* perlu kesadaran dan kerjasamanya yaitu dalam disiplin kerja dan peraturan-peraturan akan sanksi yang harus dilakukan sebagaimana mestinya agar bisa lebih maksimal dalam kegiatan *delivery*, petugas *gate in* harus berkoordinasi dengan petugas lapangan untuk membatasi truk eksternal yang akan masuk ke lingkungan PT.MAL agar bergantian sehingga tidak memakan waktu lama di dalam lapangan penumpukan tersebut.

D. KESIMPULAN

Dari hasil pengamatan, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Belum optimalnya *Truck Round Time* dalam kegiatan *delivery* petikemas impor yang dapat menghambat kelancaran dari kegiatan itu sendiri, tingginya YOR di lapangan penumpukan, berbarengannya kegiatan *delivery* dengan waktu bongkaran kapal sehingga banyak truk di lapangan penumpukan yang sedang beroperasi, lokasi petikemas impor terkadang tidak sesuai dengan SP2 yang dibawa oleh supir truk sehingga dapat menyebabkan terhambatnya kegiatan *delivery* dan semakin bertambahnya waktu *truk* di lapangan penumpukan.
2. Pelayanan dari kegiatan *delivery* masih kurang dari ideal jika dilihat dari lamanya waktu truk di lapangan penumpukan yang dimana *Truck Round Time* yang hanya 72,29% yang mencapai target.

Kurangnya rasa disiplin dari petugas lapangan yang bertugas untuk memberitahukan posisi terbaru dari petikemas impor yang merupakan faktor lain yang dapat menyebabkan sulit ditemukannya petikemas itu sendiri sehingga dapat memperlambat kegiatan *delivery* petikemas impor tersebut.

E. SARAN

Berdasarkan pembahasan yang telah disampaikan sebelumnya, maka saran yang dapat penulis sampaikan antara lain:

1. Membatasi truk eksternal yang akan masuk ke lingkungan PT.MAL agar bergantian sehingga tidak memakan waktu lama di dalam lapangan penumpukan tersebut.
2. Melakukan pemeriksaan dan pembaharuan data petikemas kembali pada saat melakukan *lift on* dan *lift off*.
3. Pihak manajemen memberikan motivasi yang diberikan untuk petugas - petugas lapangan agar dapat mendukung serta menunjang kedisiplinan, gairah kerja atau kelancaran tugas dan memberikan penghargaan bagi karyawan yang baik dalam kerjanya dan memberikan denda bagi karyawan yang kurang maksimal dalam kerjanya, hal ini tentunya sangat berpengaruh besar dalam merangsang kedisiplinan semangat bekerja petugas lapangan, sehingga produktivitas kerja meningkat.

F. DAFTAR PUSTAKA

- [FT] Fakultas Teknik, 2015. *Buku Panduan Penyusunan Tugas Akhir*. Jakarta: Fakultas Teknik, Universitas Negeri Jakarta.
- Lasse, D. A 2016. *Manajemen Muatan Aktifitas Rantai Pasok Di Area Pelabuhan*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- [MAL] Mustika Alam Lestari, 2018 *Terminal Operational System*. Jakarta: PT. Mustika Alam Lestari.
- Nugraha, Artha, 2016. *Mengenal Petikemas Atau Kontainer- Referensi Logistik Indonesia*. Sumber: <https://www.arthanugraha.com/mengenal-peti-kemas-kontainer/>. Diakses pada 12 Juli 2019.
- Sibawaih, Hamid. 2004. Pengertian Profesi. Sumber: https://www.academia.edu/8096122/Pengertian_Profesi. Diakses 12 Juli 2019.
- Suyono, R. P 2005. *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta

