

ANALISIS PRODUKTIFITAS DERMAGA BARAT DAN DERMAGA UTARA DI JICT

HENITA RAHMAYANTI¹, SANTOSO SRI HANDOYO², PUJI SISWANTO³

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui jumlah produktivitas dermaga barat dan dermaga utara pada PT, Jakarta International Container Terminal. Pada terminal petikemas Jakarta International Container Terminal khususnya di dermaga barat dan dermaga utara, kedua dermaga tersebut mempunyai beberapa fasilitas untuk kegiatan proses bongkar muat. pada tahun 2007 di dermaga barat total teus hanya 4% dan di dermaga utara mencapai 16%, pada tahun berikutnya yaitu tahun 2008 di dermaga barat 8.5% dan di dermaga utara mencapai 16.5%. pada tahun 2009 dermaga barat hanya mencapai 0.26% dan dermaga utara mencapai 7.2%. Dari hasil osbervasi di lapangan dalam proses kegiatan bongkar muat faktor yang menyebabkan perbedaan produktivitas pada dermaga barat dan dermaga utara yaitu adanya alat bongkar muat yang tidak dapat beroperasi., kedalaman kolam yang dangkal di dermaga barat sehingga hanya kapa-kapal yang muatannya sedikit yang bisa melakukan bongkar muat didermaga itu. QCC yang usianya sudah lama sehingga dalam melakukan bongkar muat memakan waktu lama.

Kata kunci : Perbandingan Produktivitas.

PENDAHULUAN

Pada era globalisasi/perdagangan bebas seperti saat ini, menuntut agar semua Negara-negara diseluruh dunia untuk selalu lebih meningkatkan volume perdagangan khususnya dibidang ekspor dan impornya agar bisa lebih bersaing dalam merebut pangsa pasar agar bisa lebih meningkatkan perekonomiannya.

Untuk mewujudkan hal tersebut, saat ini telah berkembang jenis perdagangan di seluruh dunia dengan menggunakan alat transportasi multimoda yang memadukan lebih dari satu jenis alat transportasi yang ada.

Dalam upaya untuk dapat segera mewujudkan hal tersebut, pada saat ini jenis perdagangan yang paling berkembang yaitu bergerak dibidang angkutan laut. Angkutan laut memegang peranan yang sangat penting khususnya dalam lalu lintas perdagangan dunia, dari berbagai jenis moda transportasi lainnya, angkutan lautlah yang lebih diminati, karena dengan menggunakan angkutan laut, muatan

¹ Staf Pengajar D III Transportasi

² Staf Pengajar S1 Teknik Sipil

³ Lulusan D III Transportasi

yang akan dibawa dimasukkan kedalam petikemas agar bisa lebih banyak dibandingkan dengan menggunakan moda transportasi lainnya.

Jakarta International Container Terminal (JICT) salah satu urat nadi perekonomian nasional dan potret modernisasi pelabuhan yang memiliki luas area 100 Ha, dan memiliki dua buah terminal, yaitu terminal I dan terminal II. JICT juga merupakan terminal petikemas pertama yang mengimplementasikan ISPS Code sekaligus sebagai terminal pertama yang menetapkan arealnya 100% steril terminal di Indonesia. Letaknya yang strategis di jantung kawasan Industri Jawa Barat membuat peran JICT sebagai Nasional Hub Port makin signifikan. JICT berorientasi pada kepuasan pelanggan, The Preferred Terminal menjadi visi sekaligus tekad bagi seluruh 'civitas' JICT. Misi pun dicapai melalui program-program yang jelas dan terarah. Apalagi berbagai langkah tersebut juga didukung manajemen *Hutchison Port Holding* (HPH) serta PT. Pelindo II. Oleh karena itu berbagai langkah telah dilakukan, mulai dari peningkatan kualitas SDM, perluasan lapangan penumpukan serta pembangunan lapangan penumpukan serta pembangunan lapangan parkir truk yang akan meningkatkan daya tampung container dari 35.000 Teus menjadi 55.000 Teus. JICT adalah perusahaan yang bergerak dibidang jasa pelayanan bongkar muat petikemas yang ada di Pelabuhan Tanjung Priok, JICT harus mampu menyediakan dan memberikan pelayanan yang optimal kepada setiap pengguna jasa. Penanganan yang cepat dan tepat dalam proses bongkar muat menjadi salah satu tolak ukur yang paling diutamakan bagi perusahaan ini maupun juga dalam kegiatan *stevedoring, cargodoring, receiving serta delivery*. Di terminal petikemas PT. JICT, mempunyai dua dermaga yaitu dermaga barat dan dermaga utara. Pada kedua dermaga itu juga dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas untuk proses kegiatan bongkar muat, namun jika di analisa kedua dermaga itu berbeda dalam jumlah produktivitas nya dalam tiap tahunnya.

PERMASALAHAN

- a. Adanya perbedaan bongkar muat pada kedua dermaga tersebut
- b. Berapakah alat yang digunakan dalam proses bongkar muat pada dermaga barat dan dermaga utara.

LANDASAN TEORI

Menurut (**Eddy Herjanto, 1999:1**), produktivitas merupakan ukuran bagaimana baiknya suatu sumber daya diatur dan dimanfaatkan untuk mencapai hasil yang diinginkan.

Menurut (**Lawalata, 1996:9**) Petikemas adalah suatu benda yang terbuat dari baja, alumunium, plywood, atau fiber glass, yang dirancang pada ukuran-ukuran standard.

Untuk melayani kapal-kapal yang masuk, pelabuhan menyediakan dermaga, yaitu tempat dimana kapal dapat berlabuh atau sandar guna melakukan kegiatannya, baik bongkar/muat atau kegiatan lainnya. Untuk bongkar/muat general cargo, pelabuhan menyediakan dermaga konvensional. Sedangkan untuk bongkar/muat kapal-kapal petikemas pelabuhan menyediakan dermaga khusus petikemas. Menurut (**Suyono, 2001:320**) Jasa bongkar atau muat dari atau ke kapal, dari atau ke dermaga, tongkang, gudang, truck atau lapangan dengan menggunakan Derek kapal atau alat Bantu pemuatan lainnya.

Proses Bongkar Muat

1) Sebelum kapal tiba

Perusahaan pelayaran (*Shipping Line*) menyampaikan dokumen seperti *Master Cable* (MC), *Container Vessel Identifikasi Advice* (CVIA), *Manifest*, Profile Bongkar (*Discharge Plan*), *Import Summayr List* (ISL), dan daftar petikemas khusus (DPK), barang berbahaya, daftar petikemas *Transshipment* kepada terminal petikemas (*Ship Planning*). Berdasarkan dokumen yang diterima serta kesiapan alat, divisi planning mengadakan rapat dan hasilnya dituangkan dalam (ROP).

2) Pada saat kapal tiba :

- a) Petikemas diangkat dari kapal menggunakan QCC / CC sesuai dengan *Unloading List / Discharge plan* dan *crane Working program*
- b) Kemudian di dermaga, petikemas diterima oleh alat angkut *Head Truck + Chassis* dan alat angkut lainnya sebagai peralatan bongkar muat dan membawanya ke lapangan penumpukan.
- c) Setiap petikemas yang dibawa kelapangan penumpukan oleh operator *Head Truck Internal* dilengkapi Kartu Impor (KI) serta informasi

mengenai lokasi lapangan yang telah ditentukan untuk menumpuk (*stack*) petikemas tersebut sesuai yang telah direncanakan.

PEMBAHASAN

P.T. Jakarta International Container Terminal berusaha sebaik-baiknya untuk dapat melayani keluar masuknya kapal yang akan melakukan bongkar muat di dermaganya. Diakui oleh ISO 9002, JICT bertujuan memberikan pelayanan penanganan petikemas dengan sebaik-baiknya melalui loyalitas para karyawan dan penerapan teknologi yang handal. Sistem pengelolaan terminal petikemas secara real time (CTMS) di JICT dipadukan dipadukan dengsn proses operasi penanganan petikemas untuk memberikan pelayanan yang lebih cepat, handal dan akurat kepada pelanggannya.

Dengan Total panjang dermaga saat ini 2150 meter dengan kedalaman 8,5-14 meter. Untuk lebih meningkatkan pelayanan terbaiknya JICT dilengkapi dengan 18 penderek/crane pada dermaganya, 16 crane diantaranya berukuran Post Panamax. Selain itu JICT juga mempunyai 62 rubber tyred gantry crane (RTGC) dan didukung lebih 149 truck dan 147 rangka/chasis. Dalam melakukan bongkar muat, PT Jakarta International Container Terminal telah didukung oleh system penanganan terminal petikemas berteknologi tinggi untuk menciptakan otomatisasi dalam kegiatan dan manajemen operasional terminal. Dalam menunjang kegiatan operasional diperlukan sarana dan prasarana yang memadai dan kualitas terbaik.

Data arus petikemas dari tahun 2007 – juni 2009 menunjukkan peningkatan setiap tahunnya, dalam hal tersebut pemerintah membantu dengan memberi kemudahan dalam bidang ekonomi khususnya ekspor- impor agar dapat meningkatkan arus petikemas yang akan dibongkar atau dimuat melalui PT. Jakarta International Container Terminal di Tanjung Priok. Berikut adalah data arus petikemas di PT. JICT pada dermaga utara dan dermaga barat pada tahun 2007 – juni 2009.

Tabel 3 Arus Petikemas Dalam Teus Di Dermaga Utara dan Dermaga Barat

Tahun	Arus petikemas		Jumlah
	Dermaga Utara	Dermaga Barat	
2007	1.742.941	78.351	1.821.292
2008	1.816.253	179.528	1.995.781
Juni 2009	795.569	5.602	801.171
Total	4.354.763	263.481	4.618.244

Sumber berdasarkan realisasi bongkar muat PT. JICT hingga juni 2009

Pada masing-masing dermaga memiliki kedalaman kolam yang berbeda, yaitu pada dermaga utara memiliki kedalaman kolam 14 m. sedangkan pada dermaga barat memiliki kedalaman 10-12 m, hal tersebut mempengaruhi produktivitas pada masing-masing dermaga tersebut sehingga kapal-kapal yang muatannya besar yang hanya bisa melakukan kegiatan bongkar muat di dermaga utara, sedangkan pada dermaga barat hanya bisa untuk kapal yang memiliki kedalaman tidak lebih dari 11 m.

Rata-rata usia pada alat bongkar muat pada masing-masing dermaga juga berbeda, contoh pada QCC no 01-09 yang terletak di dermaga barat yang berjenis *single move crane* sudah ada sejak 1986, berikutnya QCC no 13 dan 14 yang terletak di dermaga utara yang berjenis *twin lift crane* sudah ada pada tahun 1999. Dalam bongkar muat jumlah rata-rata dengan menggunakan *twin lift crane*

Usia *crane* yang lebih yang lebih muda bisa menambah produktivitas bongkar muat pada dermaga tersebut. Pada bulan November 2008 QCC No 15-18 baru ada di JICT, dan pengoperasiannya dilakukan baru pada tahun 2009.

KESIMPULAN

1. Faktor kegiatan bongkar muat yang kurang lancar akibat adanya beberapa alat bongkar muat yang tidak beroperasi sehingga menyebabkan jumlah teus pada dermaga barat dan dermaga utara sangat berbeda.
2. Kemampuan produktivitas pada dermaga utara lebih banyak saat melakukan bongkar muat petikemas bila dibandingkan dengan dermaga barat.
3. Adanya penambahan QCC no 15-18 yang berjenis *twin lift crane* pada bulan November 2008 yang pengoperasiannya baru dilakukan pada tahun 2009.

SARAN

1. Mengganti alat bongkar muat yang lama dengan baru yang berjenis *twin lift* agar bisa lebih menambah produktivitas bongkar muat.
2. Perawatan dan pemeliharaan (Preventif Maintenance) terhadap dermaga serta alat yang digunakan untuk bongkar muat, atau semua fasilitas yang digunakan untuk bongkar agar pada saat beroperasi tidak mengalami kerusakan sehingga waktu kerja bisa lebih cepat.
3. Menambah kedalaman kolam masing-masing dermaga agar kapal-kapal yang memiliki kedalaman yang lebih bisa melakukan bongkar muat pada setiap dermaga.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Ketentuan Umum
Pasal 50
- Peraturan Pemerintah No. 11 Tahun 1993, Jakarta
- PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II, SK.DIREKSI ”*Sistim Dan Pelayanan Pelabuhan Tanjung Priok* “
- PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II, Keputusan Direksi No HK.56/2/2/PI.II, Bab I
Pasal 11 G, 2000, *Tentang Tarif Pelayanan Jasa Kapal Di Pelabuhan Tanjung Priok*, Jakarta.
- PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Tanjung Priok, 2008, *Sistem Dan Prosedur Pelayanan Jasa Kepelabuhanan Untuk Kapal*, Jakarta.
- Koleangan, Dirk, *Serba-Serbi Container*, Jakarta
- Lawalata, A,1996, *Sistem Container*, Jakarta.
- Pelabuhan Indonesia II dan Lembaga Masyarakat Fakultas Ekonomi Universitas-
Pelabuhan Indonesia II, 2000, *Manajemen Kepelabuhan*, Jakarta.
- Soeharto, Djoko, H.M, 1990, *Himpunan Peraturan Pabean*, Jakarta.
- Suyono.R.P. “*Shipping Pengangkutan Intermoda Export Import Melalui laut*”,
PPM, Jakarta 2001.
- Zulkarnain, 2000, “*Biro Hukum dan Organisasi*”