

OPTIMALISASI KEGIATAN STACKING DI LAPANGAN IMPOR YANG MEMPENGARUHI TRUCK ROUND TIME DALAM KEGIATAN DELIVERY DI TERMINAL PETI KEMAS KOJA

Sumarno, Santoso Sri Handoyo, M. Luthfie

Abstrak

Pada dasarnya dalam kegiatan *delivery*, *consignee* menyerahkan SP2 (Surat Penyerahan Peti Kemas) di *gate in*, kemudian apabila tidak sesuai SP2 maka dikembalikan kepada *consignee*. Apabila sesuai maka dilakukan *gate in transaction*, kemudian *consignee* dapat segera menerima peti kemasnya sesuai lokasi penumpukan yang tertera di SP2, hal tersebut dimaksudkan agar *consignee* dapat dengan cepat mengeluarkan peti kemasnya dari lapangan penumpukan dan truk tidak perlu berlama-lama berada di dalam terminal peti kemas.

Untuk menghasilkan optimalnya waktu yang cepat dibutuhkan pelayanan yang memadai. Tingkat pelayanan yang cepat sangat berpengaruh terhadap optimalnya waktu *Truck Round Time* dalam kegiatan *delivery*. Semakin cepatnya waktu *Truck Round Time*, maka semakin optimalnya proses kegiatan *delivery*, dan sebaliknya. Dari hasil pengamatan, penulis menemukan masalah yaitu salah satunya peti kemas yang akan diambil oleh *consignee* tidak berada di lokasi SP2 karena telah mengalami perubahan posisi yang tidak diperbaharui oleh petugas lapangan dan kurang maksimalnya alat dalam proses *lift on* sehingga berdampak pula dalam proses kegiatan *delivery*.

Kesimpulan beberapa faktor dominan penyebab lamanya waktu yang dibutuhkan oleh *consignee* untuk mengambil peti kemasnya, yaitu kurangnya rasa disiplin dari petugas lapangan untuk memperbaharui posisi terbaru, sehingga lamanya proses *delivery* peti kemas impor. Selain itu penulis juga masukan beberapa saran kepada terminal atas faktor sulitnya mencari petikemas yang berdampak pada bertambahnya waktu *Truck Round Time*.

Kata kunci : Faktor, produktivitas, bongkar muat container, PT. JICT

PENDAHULUAN

Sejalan dengan semakin pesatnya perkembangan teknologi transportasi, maka banyak moda transportasi yang digunakan untuk mendistribusikan suatu barang yang memudahkan proses pengemasan, salah satu sistem tersebut adalah dengan menggunakan peti kemas atau container. Dengan adanya sistem peti kemas ini, kegiatan ekspor dan impor lebih mudah untuk ditangani serta menjadi lebih efisien dan para pelanggan pun merasa lebih puas dengan system ini.

Dengan segala kelebihan-kelebihannya, belum berarti sistem perdagangan Internasional dengan menggunakan peti kemas tidak memiliki kelemahan-kelemahan.

Sumarno, Santoso Sri Handoyo

M Luthfie

Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil
Prodi DIII Transportasi Fak. Teknik
Universitas Negeri Jakarta

Lulusan
Prodi DIII Transportasi Fak. Teknik
Universitas Negeri Jakarta

Beberapa kelemahan sistem peti kemas yaitu antara lain adalah membutuhkan dan yang besar dalam pengoperasiannya dan dalam pengadaan alat-alat pendukungnya seperti alat bongkar muat serta pembangunan sebuah terminal peti kemas untuk mendukung proses kegiatan bongkar muat itu sendiri.

Kelemahan lain yang timbul dari operator asisten yaitu biasanya dalam proses *stacking* di lapangan impor, terkadang sulit ditemukannya peti kemas dari sang pemilik di lokasi yang tertera di SP2 (Surat Penarikan Peti kemas) karena petugas tidak memperbaharui posisi terbaru dari peti kemas itu sendiri. Sehingga dapat menyebabkan terhambatnya kegiatan *delivery* barang dan juga bertambah besarnya waktu truk menunggu peti kemas.

Kondisi ini perlu dihindari karena akan meningkatkan nilai dari *Truck Round Time* yang merupakan indikator dai efisiennya kegiatan *delivery* dalam sebuah terminal peti kemas. Hal tersebut tentunya akan mengakibatkan penurunan citra dari terminal itu sendiri. Kecepatan dari *Truck Round Time* itu sendiri sangat bergantung pada keakuratan dari data *stacking* peti kemas dan khususnya dari data *stacking* peti kemas impor yang kurang direncanakan dengan baik.

METODE PENELITIAN

Pada dasarnya dalam proses kegiatan *delivery*, *consignee* menyerahkan SP2 (Surat Penyerahan Peti kemas) di *gate in*, kemudian apabila tidak sesuai SP2 maka dikembalikan kepada *consignee*. Apabila sesuai maka dilakukan *gate in transaction*, Kemudian *consignee* dapat segera menerima peti kemasnya sesuai lokasi penumpukan yang tertera di SP2, hal tersebut dimaksudkan agar *consignee* dapat dengan cepat mengeluarkan peti kemasnya dari lapangan penumpukan atau terminal peti kemas dan truk tidak perlu menunggu lama-lama berada didalam terminal peti kemas atau lapangan penumpukan karena dapat menyebabkan timbulnya permasalahan lain.

Hal tersebut juga harus didukung dengan kesiapan personil dan alat agar pelayanan menjadi lebih cepat dan efisien. Namun apabila pada saat truk berada di lapangan penumpukan yang ditunjuk dan pada nyatanya peti kemas yang akan diserahkan tidak berada dilokasi yang sesuai dengan SP2, maka truk harus menunggu sampai peti kemasnya ditemukan.

Hal tersebut terjadi karena adanya kelalaian petugas lapangan dalam mengupdate posisi terbaru peti kemas dilapangan impor. Hal tersebut tentu akan menjadi dampak bagi kedepannya.

Dari penjelasan diatas sudah jelas bahwa terdapat permasalahan dalam kegiatan *delivery* dilapangan impor. Berikut adalah permasalahan yang terjadi.

1. Masalah yang terjadi

Peti kemas yang seharusnya membutuhkan pelayanan yang cepat dan efisien dalam kegiatan *delivery* justru ketika *consignee* ingin mengambil peti kemasnya, pada nyatanya peti kemas yang akan diambil tidak berada dilokasi sesuai dengan SP2 karena telah mengalami perubahan posisi yang tidak diupdate terbaru oleh petugas dilapangan.

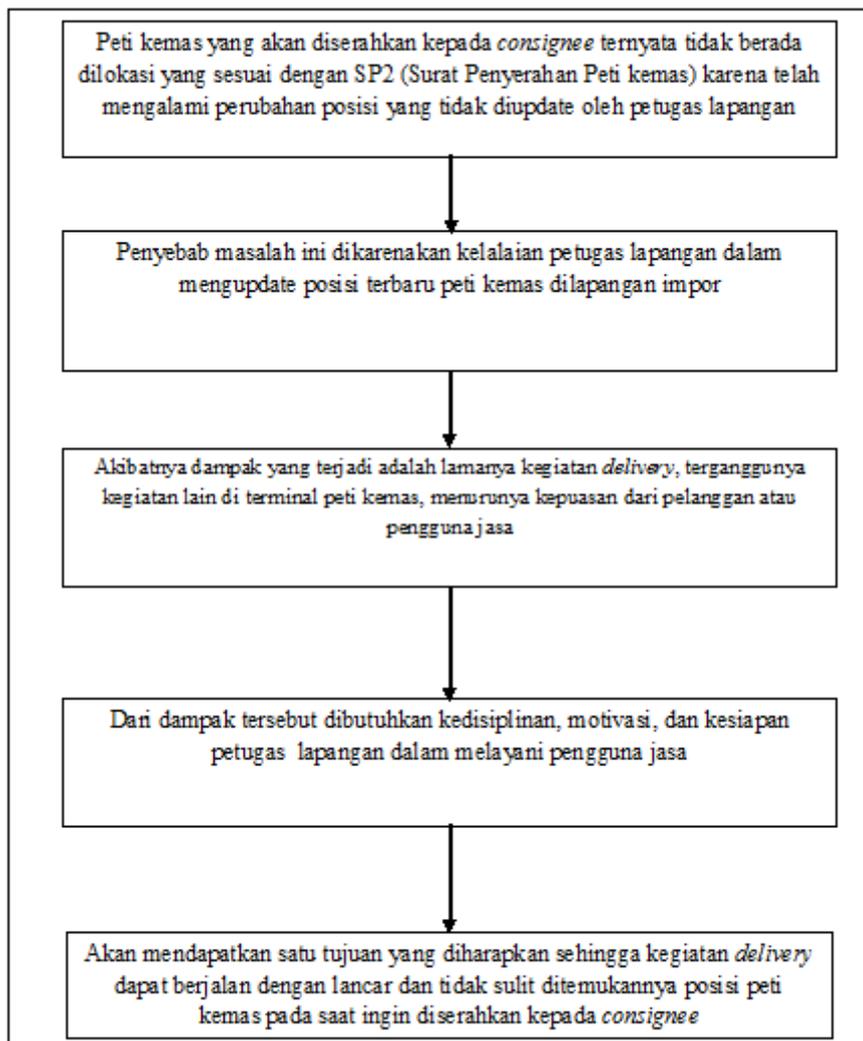
2. Penyebab Masalah

Meskipun petugas sudah menggunakan VMT (*Vehicle Mobile Terminal*) akan tetapi faktor kelalaian petugas dalam mengupdate posisi terbaru peti kemas yang menjadi penyebab permasalahan.

3. Dampak Masalah

- a) Lamanya truk yang akan melakukan kegiatan *delivery* berada didalam lapangan penumpukan impor.
- b) Terganggunya kegiatan lain yang sedang berlangsung di terminal peti kemas
- c) Dampak yang lain dari dampak permasalahan tersebut yakni menurunnya kepuasan dari pengguna jasa akan pelayanan yang diberikan oleh TERMINAL PETI KEMAS KOJA.

DIAGRAM ALUR KERANGKA BERFIKIR



Gambar 2.14 Diagram Alur

PEMBAHASAN

Terminal Peti kemas Koja (TPK) sebagai terminal yang menangani salah satu dari kegiatan *delivery*. Untuk menghasilkan optimalnya waktu yang cepat dalam kegiatan *delivery* dibutuhkan pelayanan yang optimal, cepat dan tepat sehingga dapat menghasilkan proses kegiatan *delivery* yang lancar dan optimal. Penyediaan fasilitas dan peralatan atau sarana pelayanan yang memadai merupakan suatu keharusan yang sangat perlu diperhatikan bagi terminal itu sendiri, terutama dalam memberikan kepuasan kepada pengguna jasa khususnya dalam penanganan bongkar muat, *delivery*, dan *receiving* peti kemas.

Tingkat pelayanan yang cepat sangat berpengaruh terhadap optimalnya waktu *Truck Round Time* dalam kegiatan *delivery*. Semakin cepatnya waktu *Truck*

Round Time, maka semakin optimalnya proses kegiatan *delivery*. Sebaliknya apabila semakin lama waktu *Truck Round Time*, maka semakin tidak optimalnya dalam proses kegiatan *delivery*, maka optimalisasi dalam kegiatan *delivery* sangatlah penting.

Pada akhir kegiatan *delivery* peti kemas impor yang awalnya dari blok lapangan penumpukan impor ini dibutuhkan suatu pencatatan lokasi yang akurat agar pada saat *consignee* akan mengambil peti kemasnya, lokasi yang tertera pada Surat Penyerahan Peti kemas (SP2) merupakan lokasi yang terbaru setelah sebelumnya petugas lapangan melakukan kegiatan *Lift On* dan *Lift Off* yang mungkin petugas lapangan tidak mengupdate kembali letak posisi peti kemas tersebut. Apabila posisi terbaru dari peti kemas tidak di update maka *consignee* akan kesulitan mencari petikemas itu sendiri. Dengan kata lain kegiatan *stacking* peti kemas impor ini memiliki pengaruh yang sangat penting terhadap lamanya waktu yang dibutuhkan oleh truk *consignee* pada saat kegiatan *delivery*.

Berikut adalah data kualitatif dari kegiatan *delivery* peti kemas di TERMINAL PETI KEMAS KOJA. Di dalam tabel dibawah ini dicantumkan waktu *Truck Round Time* yang ideal pada saat kegiatan *delivery* dan data realisasinya.

Tabel 3.2 Waktu Truck Round Time yang ideal

KEGIATAN	LAMA WAKTU
Gate Transaction	< 1 menit
Trucking menuju lapangan impor	< 10 menit
Lift On	< 5 menit
Trucking lapangan impor menuju Gate Out	< 5 menit
TOTAL	< 21 menit

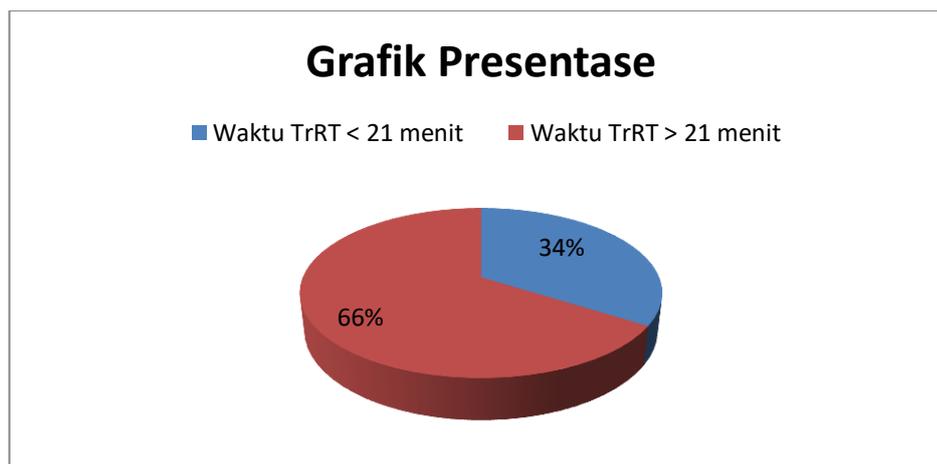
Sumber : Hasil pengamatan dan wawancara kepada petugas lapangan Terminal Peti kemas Koja pada saat Praktek Kerja Lapangan.

Tabel 3.3 Realisasi Truck Round Time di Lapangan

No.	No.Polisi Truck	Gate In	Gate Out	Lama TrRT (dalam menit)
1	B9222QZ	08.16	08.43	27 menit
2	B9804QK	09.10	09.32	22 menit
3	B9526RD	09.41	09.56	15 menit
4	B9026UJ	10.24	10.48	24 menit
5	B9591KM	11.02	11.35	33 menit

6	B9513AU	11.42	11.59	17 menit
7	B9778WI	13.12	13.42	30 menit
8	B9202FJ	13.48	14.10	22 menit
9	B9377M	14.18	14.37	19 menit
10	B9957SL	14.41	15.07	26 menit

Sumber : Hasil dari survey lapangan selama Praktek Kerja Lapangan di Terminal Peti kemas Koja.



Gambar 3.1. Grafik Presentase

Dari data survey diatas dapat disimpulkan bahwa pelayanan dari kegiatan *delivery* masi jauh dari ideal jika dilihat dari lamanya waktu *Truck Round Time* yang dimana waktu *Truck Round Time* yang kurang dari waktu ideal mencapai 66% dan yang mencapai presentase waktu ideal hanya 34%.

Dengan tidak idealnya *Truck Round Time* yang mempengaruhi kegiatan *delivery*, maka merupakan kendala tersendiri dalam memberikan pelayanan terhadap pengguna jasa. Dari permasalahan yang timbul dalam kegiatan *delivery* peti kemas impor tersebut terdapat pokok permasalahan, salah satunya yaitu faktor kelalaian petugas dalam mengupdate posisi terbaru peti kemas yang menjadi penyebab permasalahan karena tidak disiplinnya petugas lapangan dalam memperbaharui posisi peti kemas terbaru dan sudah kurang maksimalnya alat dalam kegiatan *lift on* dan *lift off* dalam kegiatan *delivery* peti kemas impor.

Akibatnya berdampak pada lamanya proses kegiatan *delivery*, terganggunya kegiatan lain di terminal peti kemas, menurunnya kepuasan dari pelanggan atau pengguna jasa.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a. Belum optimalnya dalam proses kegiatan *delivery* peti kemas impor yang dapat menghambat kelancaran dari kegiatan itu sendiri dan sulit ditemukannya petikemas dari sang pemilik dilokasi yang tertera di SP2 (Surat Penyerahan Peti kemas) karena petugas tidak memperbaharui posisi peti kemas sehingga dapat menyebabkan terhambatnya kegiatan *delivery* dan juga bertambah besarnya waktu *Truck Round Time* yang sangat berpengaruh terhadap kegiatan *delivery*.
- b. Meskipun petugas sudah menggunakan VMT (*Vehicle Mobile Terminal*) untuk memperbaharui posisi peti kemas, akan tetapi faktor kelalaian yang menjadi penyebab belum optimalnya kegiatan *delivery*.
- c. Kurangnya rasa disiplin dari petugas lapangan yang bertugas untuk memberitahukan posisi terbaru dari petikemas impor yang merupakan faktor lain yang dapat menyebabkan sulit ditemukannya peti kemas itu sendiri sehingga dapat memperlambat kegiatan *delivery* peti kemas impor tersebut.
- d. Pelayanan dari kegiatan *delivery* masih jauh dari ideal jika dilihat dari lamanya waktu *Truck Round Time* yang dimana waktu *Truck Round Time* yang kurang dari waktu ideal mencapai 66% dan yang mencapai presentase waktu ideal hanya 34%.

SARAN

Setelah penulis memberikan kesimpulan mengenai waktu *Truck Round Time* yang mempengaruhi kegiatan *delivery* peti kemas, maka penulis memberikan pada hal-hal yang masih belum optimalnya pada kegiatan *delivery* pet kemas yang masih dibawah rata-rata ideal jika dilihat dari waktu *Truck Round Time*. Namun pihak manajemen sebaiknya lebih meningkatkan lagi standar mutu pelayanan yang digunakan sebagai acuan bagi Terminal Peti kemas Koja untuk memberikan pelayan terbaiknya bagi pengguna jasa.

Pihak manajemen memberikan motivasi yang diberikan untuk petugas-petugas lapangan supaya 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. Sehingga para petugas lapangan betah dan bersemangat melakukan pekerjaannya. Hal ini tentunya sangat berpengaruh besar dalam merangsang

kedisiplinan semangat bekerja petugas lapangan, sehingga produktivitas kerja meningkat.

DAFTAR PUSTAKA

- Suyono, R.P. (2007). *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor-Impor Melalui Laut*, Jakarta:PPM
- John, M.Echols. (1996). *Kamus Inggris-Indonesia*, Jakarta: PT GRAMEDIA
- Dirk Koleangan. (2008). *Sistim Peti Kemas (Container System)*, Jakarta.
- Suyono, R.P. (2006). *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor-Impor Melalui Laut*, Jakarta:PPM
- Tim Penyusun.(2000). *Referensi Kepelabuhanan Seri 3 Pengoperasian Pelabuhan Edisi Pertama*, Jakarta.
- Depdiknas.(2006). *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga*, Balai Pusataka Jakarta.