

## **OPTIMALISASI LAPANGAN PENUMPUKAN TERHADAP KEGIATAN PENANGANAN PETIKEMAS IMPOR DI PT. MUSTIKA ALAM LESTARI**

**Tjetjep Karsafman, Ibrahim Saleh Siman**

### **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan melakukan optimalisasi lapangan penumpukan sebagai akibat pelaksanaan kegiatan impor yang dilakukan oleh pihak perusahaan guna mempersiapkan lapangan penumpukan mulai dari perencanaan dermaga, perencanaan bongkar petikemas dan perencanaan lapangan penumpukan. Pada saat pelaksanaan tugasnya, faktor yang sering menjadi hambatan dalam menangani petikemas impor yaitu, minimnya kegiatan *overbremen* oleh pengelola perusahaan, barang yang terkena larangan impor dari instansi terkait serta proses *delivery* yang tidak bisa di ukur dalam pengambilan petikemasnya oleh pemilik barang.

Hasil analisa dari *daily report* dan *YOR* harian pada bulan januari 2014 dapat disimpulkan bahwa petikemas yang ditumpuk melebihi kapasitas yang ditentukan dan dapat dikatakan tidak optimal dalam memberikan pelayanan penanganan petikemas impor di PT. MAL. Untuk itu penulis memberikan berupa saran atau masukan yang mungkin dapat dijadikan bahan pertimbangan bagi pihak yang berkepentingan.

Kata Kunci : PT. MAL, lapangan penumpukan, petikemas impor

### **PENDAHULUAN**

Sejalan dengan pertumbuhan arus barang, telah terjadi pergeseran pola pengiriman barang dari pola konvensional ke pola penggunaan petikemas. Pertumbuhan arus petikemas dari tahun ke tahun melalui pelabuhan Tanjung Priok menunjukkan peningkatan yang tinggi. Tingkat pertumbuhan tersebut di ekonomi serta perkembangan industri didaerah belakang pelabuhan (*hinterland*).

Dalam menangani peningkatan tersebut, setiap perusahaan harus dapat memaksimalkan semua kegiatan di terminal (lapangan penumpukan), agar pendistribusian barang dapat berjalan lancar. Penggunaan lapangan penumpukan harus dioptimalkan dan diatur secara khusus untuk penempatan barang yang akan didistribusikan.

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

Ibrahim Saleh Siman  
Lulusan  
Prodi DIII Transportasi Fak. Teknik  
Universitas Negeri Jakarta

**OPTIMALISASI LAPANGAN PENUMPUKAN TERHADAP  
KEGIATAN PENANGANAN PETIKEMAS IMPOR  
DI PT. MUSTIKA ALAM LESTARI**

Tjetjep Karsafman, Ibrahim Saleh Siman

Salah satu perusahaan bongkar muat di Indonesia yang telah dikelola secara profesional dalam menangani petikemas adalah PT. Mustika Alam Lestari (MAL). PT. MAL memiliki lapangan penumpukan petikemas yang terletak di daerah lini satu untuk dipergunakan dalam kegiatan ekspor dan impor.

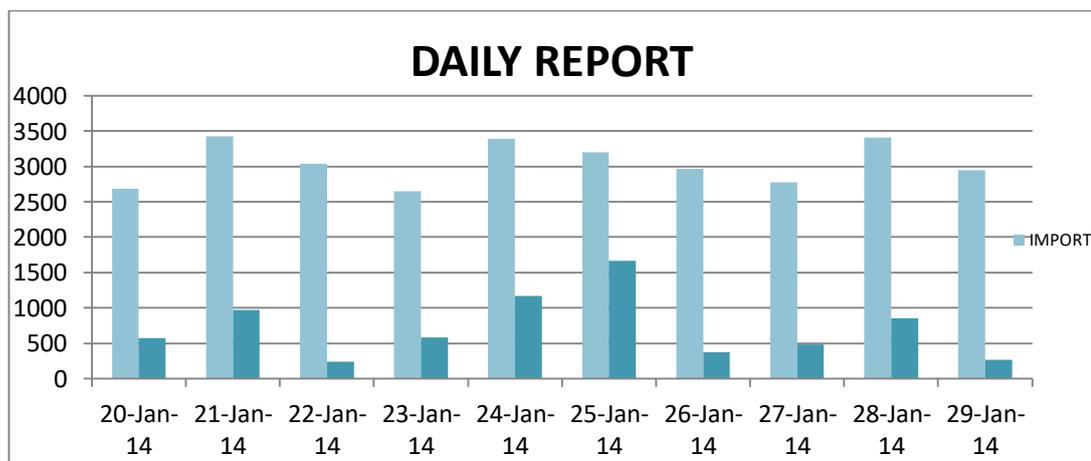
Dalam kegiatan untuk menangani petikemas impor, *Planning Supervisor* dibantu beberapa unit/bagian yang bertugas di bagian kapal dan dermaga, yaitu *Ship Tallyman* dan *Wharf Tallyman* serta unit lain pada bagian terminal yaitu *Ship Planner* dan *Yard Planner*. Akan tetapi dalam kenyataannya masih terdapat berbagai permasalahan atau kendala yang dijumpai dalam kegiatan penanganan petikemas impor seperti terjadinya kedatangan petikemas impor pada saat kondisi lapangan penumpukannya penuh, kapasitas lapangan penumpukan yang terbatas, pembongkaran petikemas tidak sesuai dengan *Bay Plan impor*, menunggu *head truck* pada saat *CC (container crane)* akan menurunkan petikemas. Sehingga terjadi penumpukan.

## METODE PENELITIAN

Dalam pembahasan ini, penulis menggunakan metode penelitian deskriptif. Metode penelitian deskriptif tujuannya adalah membuat deskripsi secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta yang terjadi di lingkup perusahaan.

## PEMBAHASAN

Grafik 1. *Daily report*



Melihat dari *daily report* di atas, petikemas yang ditimbun di lapangan penumpukan PT. Mustika Alam Lestari (MAL) melebihi kapasitas yang disediakan oleh pengelola perusahaan. Hal ini bisa dikatakan tidak optimal dalam memberikan pelayanan kepada pemilik barang ketika melakukan proses kegiatan impor di *container yard*.

Tabel 1.

Jumlah bongkaran kapal pada saat petikemas di *container yard* (impor) yang masih menumpuk pada bulan Januari 2014.

| Date | Kapal                            | Jumlah Bongkaran | Container yang masih menumpuk (Impor) | YOR (%) |
|------|----------------------------------|------------------|---------------------------------------|---------|
| 01   | -                                | 0                | 2512 teus                             | 88.14   |
| 02   | -                                | 0                | 2165 Teus                             | 76.96   |
| 03   | MV. URU BHUM V. 009 W            | 1046 Teus        | 2996 Teus                             | 105.12  |
| 04   | MV. SINAR SUMBA V. 276 SN        | 937 Teus         | 3427 Teus                             | 120.25  |
| 07   | MV. PENANG BRIDGE V. 124 SN      | 482 Teus         | 2957 Teus                             | 103.75  |
| 10   | MV. MAGNAVIA V 028 W             | 942 Teus         | 2458 Teus                             | 86.25   |
| 11   | MV. SINAR SABANG V. 270 SN       | 885 Teus         | 2777 Teus                             | 97.09   |
| 14   | MV. WAN HAI 171 V. 129 SN        | 764 Teus         | 2625 Teus                             | 92.11   |
| 16   | MV. SINAR BIMA V. 186 SN         | 695 TEUS         | 2748 TEUS                             | 96.07   |
| 17   | MV. LEO PERDANA V. 017 W         | 1080 TEUS        | 3328 TEUS                             | 116.77  |
| 19   | MV. SINAR SUMBA V.278 SN         | 176 TEUS         | 2931 TEUS                             | 102.84  |
| 21   | MV. PEARL RIVER BRIDGE V. 330 SN | 1160 TEUS        | 3423 TEUS                             | 120.11  |
| 24   | MV. ITAL OCEANO V. 107 W         | 1153 TEUS        | 3390 TEUS                             | 118.95  |
| 25   | MV. SINAR SUBANG V. 190 SN       | 112 TEUS         | 3196 TEUS                             | 112.11  |
| 28   | MV. WANHAI 171 V. 130 SN         | 1096 TEUS        | 3407 TEUS                             | 119.54  |
| 31   | MV. VIRA BHUM V. 011 W           | 1084 Teus        | 3025 TEUS                             | 106,14  |

Sumber: PT. Mustika Alam Lestari, 2014.

Tabel 2.

Arus petikemas impor yang keluar dari PT. MAL pada saat *container* masih ada di lapangan penumpukan

| Date      | Delivery (Teus) | Over Brengen (Teus) | Container yang masih berada di lapangan penumpukan (Teus) | YOR (%) |
|-----------|-----------------|---------------------|---|---------|
| 01-Jan-14 | 92 Teus         | 0                   | 2512 Teus   | 88,14   |
| 02-Jan-14 | 347 Teus        | 0                   | 2165 Teus   | 75,96   |
| 03-Jan-14 | 215 Teus        | 0                   | 2996 Teus   | 105,12  |
| 04-Jan-14 | 213 Teus        | 293 Teus            | 3427 Teus   | 120,25  |
| 05-Jan-14 | 207 Teus        | 0                   | 3220 Teus   | 112,98  |
| 06-Jan-14 | 171 Teus        | 44 Teus             | 3005 Teus   | 105,44  |
| 07-Jan-14 | 503 Teus        | 27 Teus             | 2957 Teus   | 103,75  |
| 08-Jan-14 | 374 Teus        | 219 Teus            | 2364 Teus   | 82,95   |
| 09-Jan-14 | 394 Teus        | 0                   | 1970 Teus   | 69,12   |
| 10-Jan-14 | 454 Teus        | 0                   | 2458 Teus   | 86,25   |
| 11-Jan-14 | 311 Teus        | 265 Teus            | 2767 Teus   | 97,09   |
| 12-Jan-14 | 218 Teus        | 0                   | 2549 Teus   | 89,44   |
| 13-Jan-14 | 255 Teus        | 101 Teus            | 2193 Teus   | 76,95   |
| 14-Jan-14 | 286 Teus        | 46 Teus             | 2625 Teus   | 92,11   |
| 15-Jan-14 | 179 Teus        | 0                   | 2446 Teus   | 85,82   |
| 16-Jan-14 | 403 Teus        | 0                   | 2738 Teus   | 96,07   |
| 17-Jan-14 | 319 Teus        | 171 Teus            | 3328 Teus   | 116,77  |
| 18-Jan-14 | 340 Teus        | 120 Teus            | 2868 Teus   | 100,63  |
| 19-Jan-14 | 105 Teus        | 8 Teus              | 2931 Teus   | 102,84  |
| 20-Jan-14 | 248 Teus        | 0                   | 2683 Teus   | 94,14   |
| 21-Jan-14 | 420 Teus        | 0                   | 3423 Teus   | 120,11  |
| 22-Jan-14 | 384 Teus        | 0                   | 3039 Teus   | 106,63  |

| Date      | Delivery (Teus) | Over Brengen (Teus) | Container yang masih berada di lapangan penumpukan (Teus) | YOR (%) |
|-----------|-----------------|---------------------|---|---------|
| 23-Jan-14 | 388 Teus        | 0                   | 2651 Teus   | 93,02   |
| 24-Jan-14 | 414 Teus        | 0                   | 3390 Teus   | 118,95  |
| 25-Jan-14 | 306 Teus        | 0                   | 3196 Teus   | 112,14  |
| 26-Jan-14 | 232 Teus        | 0                   | 2964 Teus   | 104,00  |
| 27-Jan-14 | 166 Teus        | 19 Teus             | 2779 Teus   | 97,51   |
| 28-Jan-14 | 376 Teus        | 92 Teus             | 3407 Teus   | 119,54  |
| 29-Jan-14 | 456 Teus        | 0                   | 2951 Teus   | 103,54  |
| 30-Jan-14 | 444 Teus        | 156 Teus            | 2351 Teus   | 82,49   |
| 31-Jan-14 | 296 Teus        | 114 Teus            | 3025 Teus   | 106,14  |

Sumber: PT. Mustika Alam Lestari, 2014.

Dari hasil keterangan di atas pada tanggal 4 January 2014, jumlah keseluruhan petikemas impor yang di bongkar untuk kapal SINAR SUMBA V. 276 SN sebanyak 937 Teus dan jumlah petikemas yang masih menumpuk di tempat petikemas impor sebanyak 3437 teus. Hal tersebut dapat berimbang pada jumlah petikemas yang menumpuk di lapangan penumpukan, membuat YOR di lapangan penumpukan semakin tinggi hingga mencapai 120,25% yang pada tanggal sebelumnya melakukan pembongkaran sebanyak 1046 Teus. Minimnya kegiatan *over brengen* dari pengelola terminal, tempat untuk menumpuk petikemas impor semakin besar pengaruhnya terhadap kegiatan pembongkaran petikemas dari kapal untuk *distack* di lapangan penumpukan. Pengaruhnya adalah pada saat penempatan petikemas tersebut, petikemas impor terpaksa harus menumpuk di tempat petikemas ekspor untuk menampung bongkaran dari kapal. Akibatnya adalah terjadinya angsuran ketika proses *delivery* oleh operator terminal. Karena tiga hari sesudah kapal datang, biaya penumpukan masih tidak bayar dan banyak pemilik barang menunda pengambilan petikemasnya ketika sudah memasuki pembayaran masa ke II.

Dalam pengalokasian dermaga sehari sebelum kapal tiba, perusahaan pelayanan menyerahkan dokumen-dokumen yang diperlukan kepada *supervisor planner* seperti *Container Vessel Identification Advice (CVIA)*, rencana kedatangan sarana

pengangkut (RKSP), *Baplie* bongkar (melalui *EDI*), daftar-daftar petikemas *Reefer*, *Dangerous Cargo Container List*, *Special Stowage*, *Type of Stowage*, Dokumen Batal Muat, Dokumen Alih Kapal, *Master Cable*, *Ship Particular*.

Selanjutnya, *Supervisor planner* mengumpulkan dan memeriksa kelengkapan dokumen yang dikirimkan dari perusahaan pelayaran, jika dokumen sudah dinyatakan lengkap maka Rapat Koordinasi Pelayanan Kapal (RKPK) dapat diselenggarakan.

Setelah hasil Rapat Koordinasi Pelayanan Kapal (RPKP), *supervisor planner* membuat rencana bongkar, yaitu:

1. Bagian IT memposting *baplie* bongkar yang dikirim oleh pelayaran dan terbaca pada sistem *CTOS* sehingga menghasilkan *bay plan* bongkar .
2. Kemudian *supervisor planner* mencocokkan jumlah *container* dikomputer baik *container* ukuran 20', 40', 45', *full* atau *empty* serta jenis muatannya (*Dangerous Cargo Container*, *Reefer Container*, *Flatrack*, *Over Dimension*, dll.) dengan hasil rapat kapal.
3. Setelah itu *supervisor planner* membuat *bay plan* dalam bentuk *hardcopy* (*print out*) untuk didistribusikan ke kepala operasi lapangan, *ship tallyman* dan *wharf tallyman* serta di jadikan sebagai acuan dalam kegiatan bongkar muat petikemas.

Dalam merencanakan blok untuk penumpukan petikemas impor, hal-hal yang perlu diperhatikan antara lain:

1. Kapasitas lapangan untuk menampung petikemas yang akan dibongkar. Berapa blok yang akan digunakan dengan melihat jumlah petikemas yang akan dibongkar didalam CVIA.
2. Semua petikemas yang telah ditumpuk di lapangan penumpukan harus *diupdate* mengenai posisi penempatannya oleh data *entry* lapangan, agar *customer* tidak mencari-cari apabila ingin mengambil petikemasnya dan apabila posisi petikemas tidak berada sesuai pada posisi yang tertera di SP2 maka akan segera dapat diketahui dimana posisi petikemas tersebut berada dengan adanya *update-an* dari data *entry* lapangan
3. Dalam satu slot kapasitas penumpukan *container* harus berisi maksimal 36 Teus. Hal ini dimaksudkan agar apabila *truck* ingin mengambil *container* yang

letaknya dibawah, harus mengangsur *container* yang berada diatasnya untuk meletakkan *container* tersebut yang masih ada ruang dalam menempatkannya.

Setelah melakukan observasi di lapangan, berikut ini merupakan beberapa faktor yang sering menjadi hambatan dalam menangani petikemas impor yaitu:

- a. Minimnya kegiatan *over brengen* oleh pengelola perusahaan (PT. MAL).
- b. Barang yang terkena larangan impor dari instansi terkait seperti bea cukai
- c. Proses *delivery* petikemas impor tidak bisa diukur masa waktu pengambilan petikemasnya oleh pemilik barang.

Dari ke tiga faktor tersebut, kondisi lapangan penumpukan tidak mendapatkan hasil yang optimal dengan jumlah kapasitas petikemas impor lebih besar daripada petikemas ekspor. Adapun masalah yang disebabkan oleh tingginya jumlah petikemas impor antara lain sebagai berikut:

1. Petikemas impor menumpuk petikemas ekspor

Kondisi ini dikarenakan pada saat kapal tiba dan melakukan kegiatan pembongkaran, kondisi lapangan penumpukan impor tidak bisa menampung bongkaran petikemas impor sehingga petikemas tersebut terpaksa di tumpuk pada blok petikemas ekspor dan akibatnya pada saat melakukan pemuatan ada petikemas impor yang menindih petikemas yang akan di muat sehingga memakan waktu untuk memindahkan petikemas yang menindih tersebut ke row atau slot lainnya.

2. Kepadatan lalu lintas *head truck* dan terpecahnya konsentrasi *operator* RTG pada saat *over brengen*

Untuk menurunkan jumlah petikemas impor di Terminal, perusahaan melakukan *overbrangen* massal ( *overbrangen* dengan jumlah besar dan terus menerus dalam waktu yang berdekatan) biasanya terjadi pada malam hari, karena pada malam hari lalu lintas jalan raya baik di dalam atau diluar jalan raya cenderung lebih sepi pada waktu tersebutlah intensitas kegiatan truck meningkat, sehingga mengakibatkan lalulintas truck di dalam area terminal meningkat sehingga truck untuk melayani bongkar muat harus lebih hati-hati dan mengurangi kecepatannya dan harus antri juga untuk dilayani oleh RTG.

3. Terpecahnya konsentrasi *operator* RTG pada saat kegiatan pemuatan  
Kondisi ini terjadi pada saat petikemas impor berada di blok area petikemas ekspor, dimana pada saat RTG melakukan kegiatan pemuatan ekspor ke blok ekspor harus melayani terlebih dahulu kegiatan *delivery* petikemas impor.

## KESIMPULAN

Berdasarkan analisis dan pengolahan data yang telah dilakukan oleh penulis tentang optimalisasi lapangan penumpukan terhadap kegiatan penanganan petikemas impor di PT. MAL, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pada bulan Januari 2014 melihat dari grafik *daily report* dan *yard occupancy ratio*, bahwa petikemas impor yang menumpuk di lapangan penumpukan melebihi kapasitas yang disediakan oleh PT. MAL.
2. Kedatangan kapal MV. SINAR SUMBA V. 276 pada tanggal 4 January 2014, yang melakukan kegiatan pembongkaran petikemasnya sebanyak 937 Teus membuat *space* untuk menempatkan petikemas impor dapat mengakibatkan YOR di lapangan penumpukan menjadi tinggi sebesar 120,25%.
3. Dalam melakukan persiapan lapangan penumpukan sebelum kapal tiba, pihak perusahaan melakukan perencanaan yang terdiri dari: perencanaan dermaga, perencanaan bongkar petikemas, serta perencanaan lapangan penumpukan.
4. Faktor-faktor yang sering menjadi hambatan dalam menangani petikemas impor yaitu:
  - a. Minimnya kegiatan *overbrengen* oleh pengelola perusahaan
  - b. Barang yang terkena larangan impor dari instansi terkait seperti bea cukai
  - c. Proses *delivery* yang tidak bisa di ukur dari waktu pengambilan petikemasnya.

## SARAN

Berdasarkan analisa pembahasan dan dari kesimpulan diatas, maka penulis mengemukakan saran yang dapat dijadikan bahan masukan adalah sebagai berikut:

1. Mengatur jadwal kedatangan kapal tujuan yang akan sandar di PT. MAL.
2. Perusahaan harus memberikan tarif penumpukan yang progresif agar proses pengeluaran petikemas impor dari terminal semakin lancar dan akan menjadi optimal bila *yard occupancy rationya* di bawah 65%.

3. Diperlukan adanya penambahan kuota penumpukan untuk petikemas impor dengan menyewa lahan penumpukan kepada perusahaan lain.
4. Barang yang terkena larangan impor, seharusnya dipindahkan ke tempat pemeriksaan terpadu CDC banda MTI, agar lapangan *behandle* dapat dijadikan sebagai tempat penumpukan petikemas impor.

#### DAFTAR PUSTAKA

- A Carel lawalata, Herman, 2000, Definisi *Container*, Sistem *Container*, CV. Jakarta.
- Badarusman, 2013, Modul Kuliah *Operasi Terminal Petikemas*. Program Diploma Tiga Transportasi, Universitas Negeri Jakarta.
- Karsafman, 2004, Modul Kuliah *Port Terminal Operation*, Jakarta.
- Koleangan, 2004, *Shipping* Jakarta.
- Nasution, 1996, *Pelabuhan dan Pengembangan Bisnis Pelayaran*, Pressindo, Jakarta.
- Nasution, 2008, *Manajemen Transportasi* Edisi 3, Bogor: PT.Ghalia Indonesia.
- SC Gazalba, Riza, 2013, *The Winner In Selling Container Service*, Jakarta.
- Subandi, 2000, Manajemen Pertikemas, Definisi *Container*, cv. Jakarta.
- Suyono, 2007, *Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. PPM, Jakarta.
- Salim, Peter. 1991. Kamus Besar Bahasa Indonesia Kontemporer Edisi Pertama, Jakarta.