

# Optimalisasi Lapangan Penumpukan Terhadap Kegiatan Penanganan Petikemas Impor di PT. Mustika Alam Lestari

Tjetjef Karsafman<sup>1</sup>, Ibrahim Saleh Siman<sup>2</sup>

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

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

**Abstrak.** Sebelum pelaksanaan kegiatan impor dilakukan, pihak perusahaan mempersiapkan lapangan penumpukannya yang terdiri dari: perencanaan dermaga, perencanaan bongkar petikemas dan perencanaan lapangan penumpukan. Dimana pada saat pelaksanaan tugasnya, faktor yang sering menjadi hambatan dalam menangani petikemas impor yaitu, minimnya kegiatan *overbrenge*n 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. Adapun saran penulis yaitu, mengatur jadwal kedatangan kapal tujuan yang akan sandar di PT. MAL, Perusahaan harus memberikan biaya penumpukan yang tinggi agar proses pengeluaran petikemas impor dari terminal semakin lancar dan akan menjadi optimal bila yard occupancy rasionya di bawah 65% atau setara dengan jumlah teus petikemasnya sebesar 1852 teus dalam kondisi setiap hari, diperlukan adanya penambahan kuota penumpukan untuk petikemas impor dengan menyewa lahan penumpukan kepada perusahaan lain serta barang yang terkena larangan impor, seharusnya dipindahkan ke tempat pemeriksaan terpadu CDC banda MTI, agar lapangan behandle dapat dijadikan sebagai tempat penumpukan petikemas impor.

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

## A. PENDAHULUAN

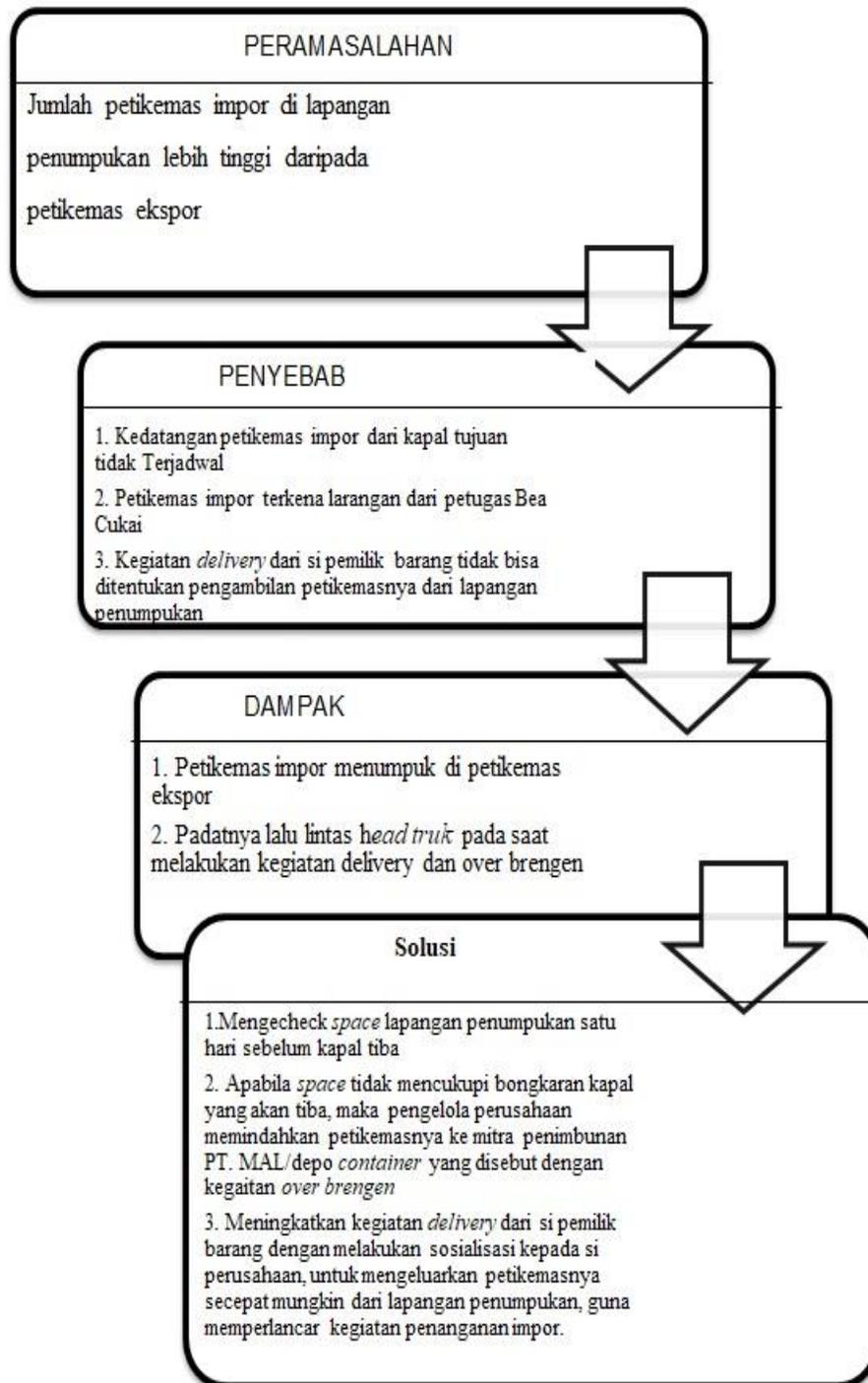
Sejalan dengan pertumbuhan arus barang, telah terjadi pergeseran pola pengiriman barang dari pola konvensional ke pola penggunaan petikemas. Pertumbuhan arus petikemas dari tahun ke tahun melalui pelabuhan Tanjung Priok menunjukkan peningkatan yang tinggi. Tingkat pertumbuhan tersebut di ekonomi serta 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 dimuat dan dibongkar dari dan ke atas kapal.

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.

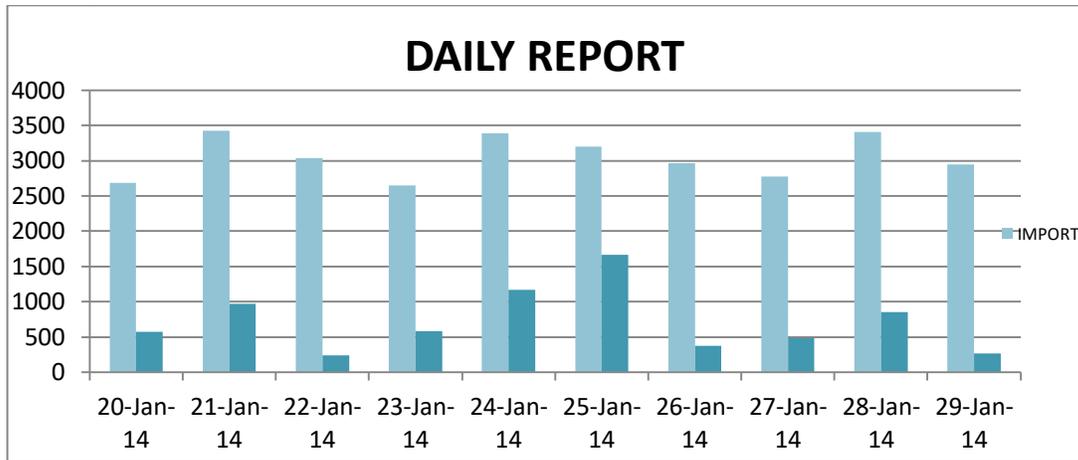
## B. METODE PENELITIAN

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.

### C. KERANGKA BERFIKIR



## D. PEMBAHASAN



Gafik 1.1 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*.

Date	Kapal	Jumlah Bongkaran	Container yang masih menumpuk (Impor)	YOR (%)
01	-	0	2512	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

Tabel 1.1 Jumlah bongkaran kapal pada saat petikemas di *container yard* (impor) yang masih menumpuk pada bulan Januari 2014.

Sumber: PT. Mustika Alam Lestari

Date	Delivery (Teus)	Over Brengan (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
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

Tabel 1.2

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

Sumber: PT. Mustika Alam Lestari

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 berimbas 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-nundapengambilan 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 *bablie* 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 *update* 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.

## E. 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
2. menumpuk di lapangan penumpukan melebihi kapasitas yang disediakan oleh PT. MAL.
3. 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, karena pada tanggal sebelumnya perusahaan melakukan kegiatan yang sama sebanyak 1046 Teus. Untuk mengetahui *yard occupancy ratio* di *container yard* pada tanggal 4 januari 2014 adalah:

$$\text{YOR} = \frac{3427}{2850} \times 100\% = 120,25\%$$

4. Dalam melakukan persiapan lapangan penumpukan sebelum kapal tiba, pihak perusahaan melakukan perencanaan yang terdiri dari: perencanaan dermaga, perencanaan bongkar petikemas, serta perencanaan lapangan penumpukan.
5. Faktor-faktor yang sering menjadi hambatan dalam menangani petikemas impor yaitu:
  - a. Minimnya kegiatan *overbremen* 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.

## F. 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 *bilayard 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 sebagaitempat penumpukan petikemas impor.

## G. DAFTAR PUSTAKA

- A Carel lawalata, Herman. 2000. Definisi *Container*, Sistem *Container*, cv. Jakarta.
- Badarusman, Berlian. 2013. Modul Kuliah *Operasi Terminal Petikemas*. Program Diploma Tiga, Universitas Negeri Jakarta.
- Karsafman Tjetjep, Ks, 2004. Modul Kuliah *Port Terminal Operation*, Jakarta.
- Koleangan, Dirk. *Shipping* Jakarta, 2004.
- Nasution, H.M.N., 1996. *Pelabuhan dan Pengembangan Bisnis Pelayaran*, Pressindo, Jakarta.
- Nasution, M.N, 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, R.P. 2007. *Shipping*. Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut. PPM, Jakarta.