

Peran *Yard Planner* dalam Mengoptimalkan Kelancaran Arus Petikemas di Lapangan Penumpukan Terminal Petikemas Koja (KSO TPK KOJA)

Tjetjep Karsafman¹, Lutfi Ramadhan²

¹ Prodi D3 Transportasi, Fakultas Teknik – UNJ

² Prodi D3 Transportasi, Fakultas Teknik – UNJ

Abstrak. Dalam perencanaan terhadap penumpukan petikemas KSO TPK Koja menggunakan sistem segregasi (pemisahan) untuk menumpuk petikemas ekspor. Dan segregasi tersebut berdasarkan atas kapal pengangkut, jenis petikemas, tujuan, dan kargo-nya. Sedangkan untuk petikemas impor TPK Koja menggunakan sistem sistem *zero blok system*, yaitu bahwa lapangan impor harus siap bebas untuk mengantisipasi penumpukan petikemas-petikemas yang akan datang berikutnya. Dan dalam memecahkan masalah penulis menggunakan 2 (dua) metode, yang pertama metode pengumpulan data berupa penelitian lapangan langsung (*field research*) dan penelitian data perpustakaan (*library research*). Sedangkan metode analisa data penulis menggunakan Statistik Deskriptif. Hasil daripada analisis serta pembahasan menunjukkan bahwa berdasarkan *report activity* per *shift* pada tanggal 1-7 mei 2014 yang telah di olah menjadi data arus petikemas/hari menunjukkan ada beberapa hari dimana arus petikemas yang masuk ke lapangan penumpukan tidak begitu padat atau minim melakukan kegiatan ekspor dan impor, dan ada juga arus petikemas yang hanya arus petikemas impor maupun ekspor nya saja yang jauh lebih dominan, dan data tersebut juga menunjukkan ada beberapa hari yang arus kedua nya begitu padat. Sebaiknya *yard planner* dalam mengatur perencanaan penumpukan petikemas harus rutin mengatur letak petikemas yang berada pada *block* yang padat untuk di pindahkan ke *block-block* yang kapasitasnya tidak begitu padat pada hari-hari yang minim daripada kegiatan, entah itu kegiatan ekspor maupun impor sehingga mobilitas daripada petikemas dilapangan penumpukan dapat terjaga saat menangani banyaknya arus petikemas dihari-hari yang lain atau guna menghadapi bersamaannya kedatangan arus petikemas ekspor dan impor.

Kata kunci : Lapangan Penumpukan, Petikemas, *Yard Planner*

A. PENDAHULUAN

Negara Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan yang terdiri dari 20 persen wilayah daratan dan 80 persen adalah wilayah perairan dengan 17.508 pulau yang tersebar di seluruh Indonesia yang dihubungkan dengan wilayah perairan. Sehingga dibutuhkan adanya pemerataan pembangunan dan perekonomian di seluruh wilayah Indonesia yang diwujudkan dengan adanya hubungan transportasi yang baik antara pulau yang satu dengan yang lainnya. Dan seiring dengan perkembangan industri dalam era globalisasi saat ini telah memberikan dampak tersendiri terhadap perusahaan ataupun negara untuk selalu berupaya dalam meningkatkan daya saing guna meningkatkan kemakmuran. Tentu hal tersebut akan memberikan dampak terhadap kemampuan dari perusahaan suatu negara untuk mengelola berbagai infrastruktur dan pelayanan yang diberikan guna memperlancar arus barang dan jasa dari satu negara ke negara lain. Hal tersebut dilakukan sedemikian rupa sehingga baik pengirim maupun penerima tidak lagi mengalami kerugian waktu dan juga kerusakan yang terjadi pada barang setelah sampai ditempat tujuan ataupun dalam perjalanan. Oleh karenanya penanganan yang lebih cermat, cepat serta aman dari ancaman kerusakan sangat diperlukan sekali.

Sistem kontainerisasi merupakan salah satu cara yang termmodern saat ini, yang dimana setiap barang yang akan dikirim atau diterima berada dalam suatu wadah atau kemasan yang aman untuk diangkut melalui darat, laut maupun udara. Pengangkutan dengan menggunakan petikemas ini memungkinkan barang-barang digabung menjadi satu dalam petikemas sehingga aktivitas bongkar muat dapat dimekanismekan. Hal ini dapat meningkatkan jumlah muatan yang bisa ditangani, sehingga waktu dan proses bongkar muat menjadi lebih cepat, aman dan murah. Terminal petikemas merupakan fasilitas pendukung pelabuhan yang bergerak dalam hal bongkar muat barang. Di Indonesia, Kerja Sama Operasi Terminal Petikemas Koja (KSO TPK Koja) yang merupakan salah satu cabang dari PT. Indonesia Port Corporation II (Persero) yang terletak di Jakarta Utara telah melakukan upaya penanganan petikemas atau kontainer secara baik dan terpadu di pelabuhan. Aspek perencanaan sangat berperan aktif dalam pengoptimalan kelancaran arus barang. Hal ini dilakukan untuk mengantisipasi hambatan-hambatan yang terjadi pada saat proses pelayanan berlangsung. Selain itu, aspek perencanaan juga sangat berperan penting dalam efektivitas dan efisiensi yang bertujuan untuk memenuhi kepuasan pelanggan serta mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja dan dapat menekan biaya produksi serta mempercepat modal dan mengurangi konsumsi energi. Seiring dengan terus meningkatnya perdagangan dunia, permintaan atas pelayanan terhadap petikemas pun meningkat sehingga menyebabkan banyaknya petikemas yang harus dilayani untuk kegiatan *discharge* dan *delivery*. Namun lapangan penumpukan yang dimiliki KSO TPK Koja saat ini baru sekedar

menunjang belum dapat mendukung aktifitas kerja, sehingga perlu dilakukannya pengoptimalan oleh *yard planner* sebagai perencana penumpukan petikemas untuk mengatasi idle time yang terjadi di lapangan penumpukan.

B. METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian atau wilayah studi dan pengambilan data hanya pada lingkup TPK Koja pada saat berada di KSO TERMINAL PETIKEMAS KOJA dengan waktu penelitian Januari – Februari 2014. Dalam pembahasan ini menggunakan metode statistik deskriptif, yaitu Menganalisis arus petikemas yang masuk ke lapangan penumpukan KSO TPK Koja menggunakan diagram dan tabel.

C. KERANGKA BERFIKIR



D. PEMBAHASAN

Dalam mengatur tata letak penumpukan ada beberapa kendala yang sering dihadapi oleh *yard planner* berkaitan dengan keterbatasan lahan di KSO TPK Koja, diantaranya:

- a. *Over staying* yang disebabkan oleh importir yang terlalu lama menumpuk petikemas dilapangan penumpukan sampai waktu closing time habis.
- b. Terjadinya kongesti akibat bersamaan proses bongkar petikemas impor dengan masuknya petikemas ekspor dilapangan penumpukan yang biasa terjadi di hari rabu sampai dengan sabtu.

1. Perencanaan Penumpukan Petikemas Impor

Dalam perencanaan penumpukan petikemas impor, *yard planner* merencanakannya berdasarkan dari:

- a. *Container Vessel Identification Advice* (CVIA),
- b. *Restow List*,
- c. *Reefer List*,
- d. *Dangerous Cargo Container List*,
- e. *Container Over Dimension List*, dan
- f. Dokumen Batal Muat

Berdasarkan dokumen-dokumen diatas, *yard planner* melihat jadwal kedatangan kapal dan pelaksanaan pembongkaran beserta daftar *container* ukuran 20', 40', 45', *full* atau *empty* serta jenis muatannya (*Dangerous Cargo Container*, *Reefer Container*, *Flatrack*, *Over Dimension*, dll.) untuk disesuaikan dengan keadaan lapangan penumpukan petikemas impor.

2. Perencanaan Pemuatan Lapangan Ekspor

Agar lebih tertata dan lebih mudah dalam melakukan pengawasan terhadap petikemas-petikemas yang akan di ekspor melalui KSO TPK Koja, maka manajemen KSO TPK Koja menetapkan perencanaan lapangan ekspor dilakukan berdasarkan *segregasi* (pemisahan) sebagai berikut:

- a. Petikemas ekspor dipisahkan menurut Kapal Pengangkutnya
Shipping Line yang sandar di KSO TPK Koja kurang lebih 9 (sembilan) perusahaan. Untuk memberikan pelayanan terhadap maka *block* ekspor di KSO TPK Koja ditetapkan dan tidak berubah-ubah berdasarkan *shipping line* tersebut.
- b. Petikemas ekspor dipisahkan menurut Ukurannya
Agar kelancaran operasi serta keamanan isi dari petikemas tersebut terlaksana dengan baik maka pemisahan berdasarkan ukuran menjadi sangat mutlak dilakukan seperti; pemisahan 20' dengan 40, 45, dan lain sebagainya.
- c. Petikemas ekspor dipisahkan menurut Pelabuhan Tujuannya
Pemisahan berdasarkan pelabuhan tujuan dimaksudkan untuk lebih akuratnya pada saat pemuatan sehingga kesalahan pada saat pemuatan yang berdampak pada adanya *claim shifting* petikemas di pelabuhan bongkar atau *transit* dapat dihindari.
- d. Petikemas ekspor dipisahkan menurut Beratnya
Pemisahan petikemas ekspor berdasarkan berat bertujuan untuk menjaga stabilitas kapal pada saat pembuatan *bay plan* sehingga keselamatan pelayaran dan keamanan terhadap petikemas tersebut dapat di jaga (kargo dan kapal bisa berlayar sesuai dengan rencana).
- e. Petikemas ekspor dipisahkan menurut Jenis Kargo-nya
Demi menjaga keutuhan barang yang ada didalam petikemas maka pemisahan petikemas berdasarkan jenis kargo harus mendapat perhatian. Hal ini disebabkan karna berbagai macam ekspor yang dilakukan di Indonesia cukup beragam jenisnya, sehingga antara kargo yang satu dengan yang lainnya tidak boleh terkontaminasi, jika hal tersebut berkaitan dengan kargo-kargo yang tergolong dalam daftar barang berbahaya. Lain halnya dengan jenis kargo yang melebihi dari ukuran standar petikemas seperti; kargo yang lebih tinggi (OH), lebih lebar (OW), lebih panjang (OL) dan lain sebagainya.

E. KESIMPULAN

Berdasarkan data dan pembahasan di bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan yang merupakan hasil dari data mengenai "Peranan Yard Planner Dalam Mengoptimalkan Kelancaran Arus Petikemas Di Lapangan Penumpukan Terminal Petikemas Koja (KSO TPK Koja)" adalah sebagai berikut:

- a. Dengan mengetahui arus daripada petikemas dalam setiap harinya akan mempermudah *yard planner* dalam mengatur kelancaran arus petikemas dilapangan penumpukan, baik itu ekspor maupun impor guna mengetahui kepadatan yang biasa terjadi pada hari-hari tertentu agar mempermudah dalam mengatur penempatan petikemas dilapangan penumpukan yang tidak begitu luas.
- b. Dari hasil perhitungan menunjukan bahwa ada beberapa hari dimana arus petikemas yang masuk begitu padat seperti pada hari rabu sampai pada hari minggu dengan rata-rata arus petikemas yang masuk mulai dari 8 hingga 34 persen,

sehingga pada hari senin dan selasa yang dimana arus petikemasnya tidak begitu padat, yard planner dapat melakukan pemindahan terhadap petikemas di *block* yang padat ke *block* yang minim kegiatan maupun melakukan *over brengen* guna menjaga *mobilitas* daripada pergerakan petikemas di lapangan penumpukan dalam mengantisipasi bersamaannya arus petikemas ekspor dan impor yang masuk ke lapangan penumpukan.

F. SARAN

Dari hasil analisis diatas, maka penulis dapat mengemukakan saran sebagai berikut:

1. Pengaturan tata tertib terhadap petikemas kosong agar tidak boleh disimpan didalam area pelabuhan dan harus disimpan di depo di luar pelabuhan, kecuali petikemas yang siap untuk dikapalkan.
2. Terhadap petikemas yang belum SPPB harus dilakukan Pemindahan Lapangan Penumpukan (PLP) ke Lini II didalam atau di luar pelabuhan setelah ditumpuk selama 8 hari dan/atau YOR telah mencapai 65 persen, sedangkan terhadap petikemas yang sudah SPPB harus di pindahkan keluar dari pelabuhan yang bukan TPS atau dapat dipindahkan ke lokasi lain yang ditunjuk oleh terminal.
3. Dukungan serta koordinasi yang baik dari semua jajaran manajemen terhadap penanganan petikemas di lapangan penumpukan serta koordinasi yang baik dengan para pelanggan khususnya importir juga diperlukan oleh pihak *yard planner* dalam mempercepat pengambilan petikemas di lapangan penumpukan untuk mencapai suatu *output* yang maksimal dalam mengoptimalkan keterbatasan lahan yang terjadi di TPK Koja sehingga dapat menghindari terjadinya kongesti di lapangan penumpukan.

G. DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

Suyono, R.P, SHIPPING : Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut (seri bisnis internasional no.6). Jakarta : PPM, 2005

Kamus Besar Bahasa Indonesia, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta : 1997

Manajemen Transportasi, Abbas Salim (Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 1993)

Sudjatmiko, FDC, 2004, Pokok-Pokok Pelayaran Niaga, Edisi 3 Rvs, CV. Satyo Wijaya, Jakarta

Undang-Undang RI No. 17 Tahun 2008 Tentang Kepabeanan, Dephub, Jakarta

Karsafiman, Tjetjep, 2012 Bulk Terminal Operation. Jakarta