

OPTIMALISASI RELOKASI PETIKEMAS DI PELABUHAN TANJUNG PERAK DALAM MENUNJANG KEGIATAN BONGKAR MUAT PADA PT. ABC

Pranyoto¹, Riyanto², **Kundori**^{3*}, I Nyoman Gede Muliawan⁴

^{1,2,4}Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

³Universitas Maritim AMNI Semarang

Email: kundori.jaken@gmail.com

ABSTRAK

Ports have an important role in the country's economy to create economic growth. Port is a place consisting of land and waters around it with certain boundaries as a place for government activities and business activities that are used as a place for ships to dock, board and unload goods, in the form of a terminal equipped with safety / security facilities for shipping and supporting activities. Port as well as a place of transfer between intra and between modes of transportation. This study seeks to explain descriptively related to the optimization of container handling relocation carried out at the port to support the smooth loading and unloading process using qualitative methods and descriptive research design samples taken by PT. ABC as a representation which will later be taken as a place to test this research design with the aim of getting the appropriate concept of purposiveness. Based on descriptive data analysis, the following research results were obtained: namely preparations carried out in container inspection activities and carrying out container handling activities until completion including relocation to the container yard obstacles that affect container relocation activities, namely the wi-fi signal for tablets (often error loss of signal) so that the field clerk fails to update the status in the system, then it is written in a road letter and many of the data has not been inputted. Recommendations for the company are expected to understand the implementation of preparations for dismantling and handling obstacles in a comprehensive and holistic manner optimally in order to reduce the risk of delays in the process unloading

Keywords: *Optimization, Relocation, Container, Container Yard*

ABSTRACT

Pelabuhan memiliki peranan penting dalam perekonomian negara untuk menciptakan pertumbuhan ekonominya. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang, berupa terminal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan/keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antra moda transportasi. Penelitian ini berupaya untuk menerangkan secara deskriptif terkait optimalisasi relokasi penanganan peti kemas yang dilakukan di pelabuhan untuk menunjang kelancaran proses bongkar muat dengan menggunakan metode kualitatif dan desain penelitian deskriptif sampel diambil PT. ABC sebagai sebuah representasi yang nantinya akan diambil sebagai sebuah tempat untuk mengetes desain penelitian ini dengan tujuan untuk mendapatkan konsep purposiveness yang sesuai. Berdasarkan Analisis data secara deskriptif diperoleh hasil penelitian sebagai berikut : yaitu persiapan-persiapan yang dilakukan dalam aktivitas pemeriksaan container dan pelaksanaan aktivitas penanganan container sampai selesai termasuk relokasi hingga ke container yard hambatan yang mempengaruhi aktivitas relokasi container yaitu sinyal wi-fi untuk tablet sering error (kehilangan sinyal) sehingga kerani lapangan gagal update status di system, lalu ditulis di surat jalan dan banyak bongkaran yang belum ter-input datanya rekomendasi bagi perusahaan diharapkan memahami pelaksanaan persiapan untuk pembongkaran dan penanganan hambatan secara komprehensif dan holistic secara optimal agar dapat menekan resiko keterlambatan proses bongkar.

Kata Kunci: *Optimalisasi, Relokasi, Peti kemas, Container yard*

PENDAHULUAN

Sebagai Negara maritim yang memiliki kedudukan dan fungsi laut yang dikelilingi pulau-pulau merupakan faktor yang sangat penting bagi perekonomian Negara Indonesia. Untuk itu perhatian yang besar dan istimewa yang diberikan untuk memahami segala masalah yang menyangkut laut Indonesia, serta memanfaatkan ruang dan sumber-sumber kekayaan alam yang terdapat di laut bagi pembangunan bangsa. Berbagai masalah yang masih dihadapi dalam proses relokasi peti kemas antara lain adalah terbatasnya fasilitas yang tidak dapat mengimbangi kebutuhan relokasi dalam memindahkan muatan sehingga fasilitas dapat mengimbangi banyaknya kebutuhan suatu lokasi yang diharapkan oleh suatu pelabuhan tersebut. Ditambah kurangnya tanggung jawab dan kedisiplinan sumber daya manusia yang dapat menghambat suatu kelancaran pelayanan relokasi dari suatu depo (gudang) ke gudang lainnya (depo). Sebagaimana diketahui bahwa kegiatan ekspor dan impor yang menggunakan kontainer memerlukan biaya operasional. Diketahui bahwa biaya pengangkutan (biaya transport) kontainer kian mahal. Salah satu faktor biaya operasional yang berpengaruh besar dalam perhitungan tarif pengangkutan adalah biaya bahan bakar kendaraan (BBK) solar. Salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi atau menekan biaya pengangkutan kontainer tersebut adalah merancang tata letak depo kontainer dengan kawasan industri.

Perancangan yang dimaksud adalah dengan cara relokasi depo kontainer. Depo kontainer adalah tempat yang digunakan untuk membersihkan, memperbaiki, dan menyimpan kontainer sebelum digunakan kembali untuk aktivitas ekspor di dalam kawasan industri. Implementasi perancangan tersebut bertujuan untuk menekan biaya pengangkutan kontainer dari sisi bahan bakar. Proses yang cukup panjang ini dapat dikurangi dengan menempatkan depo kontainer di dalam lokasi atau area kawasan industri. Hal ini dapat mengurangi biaya transportasi yang disebabkan oleh adanya perjalanan untuk menghantar kontainer dari kawasan industri dengan muatan kosong menuju depo kontainer yang berada di sekitar pelabuhan untuk dibersihkan dan diperbaiki, lalu menjemput kembali kontainer dari lokasi depo menuju lokasi kawasan industri untuk dilakukan proses pemuatan barang.

Kelebihan sistem Pertukaran Data Elektronik (PDE) yaitu proses dan waktu penyelesaian barang impor dengan PIB dapat dipersingkat dan ada penyederhanaan sistem dan prosedur administrasi, sehingga meningkatkan pelayanan kepabeanan kepada masyarakat. Sedangkan kekurangannya yaitu kemungkinan terjadinya masalah jaringan internet yang tidak stabil dan kesalahan dalam meng-input data oleh petugas yang berakibat PIB tidak dapat diterima oleh KPPBC (Eddy,1995). Seperti banyaknya jumlah trailer untuk keperluan *haulage* dan *headtruck* untuk relokasi antar depo, serta dermaga yang masih kurang memadai juga untuk luasnya lapangan penumpukan dan sumber daya manusia. Apabila hal tersebut dapat diatasi dan dapat terselesaikan dengan baik, maka diharapkan proses relokasi dapat berjalan dengan lancar.

Dari uraian latar belakang masalah maka penelitian ini akan membahas antara lain: 1). Bagaimana proses relokasi petikemas yang dilaksanakan di Pelabuhan Tanjung perak oleh PT. ABC? 2). Bagaimana mencegah hambatan-hambatan yang terjadi dalam proses relokasi petikemas yang dilaksanakan di Pelabuhan oleh PT. ABC?

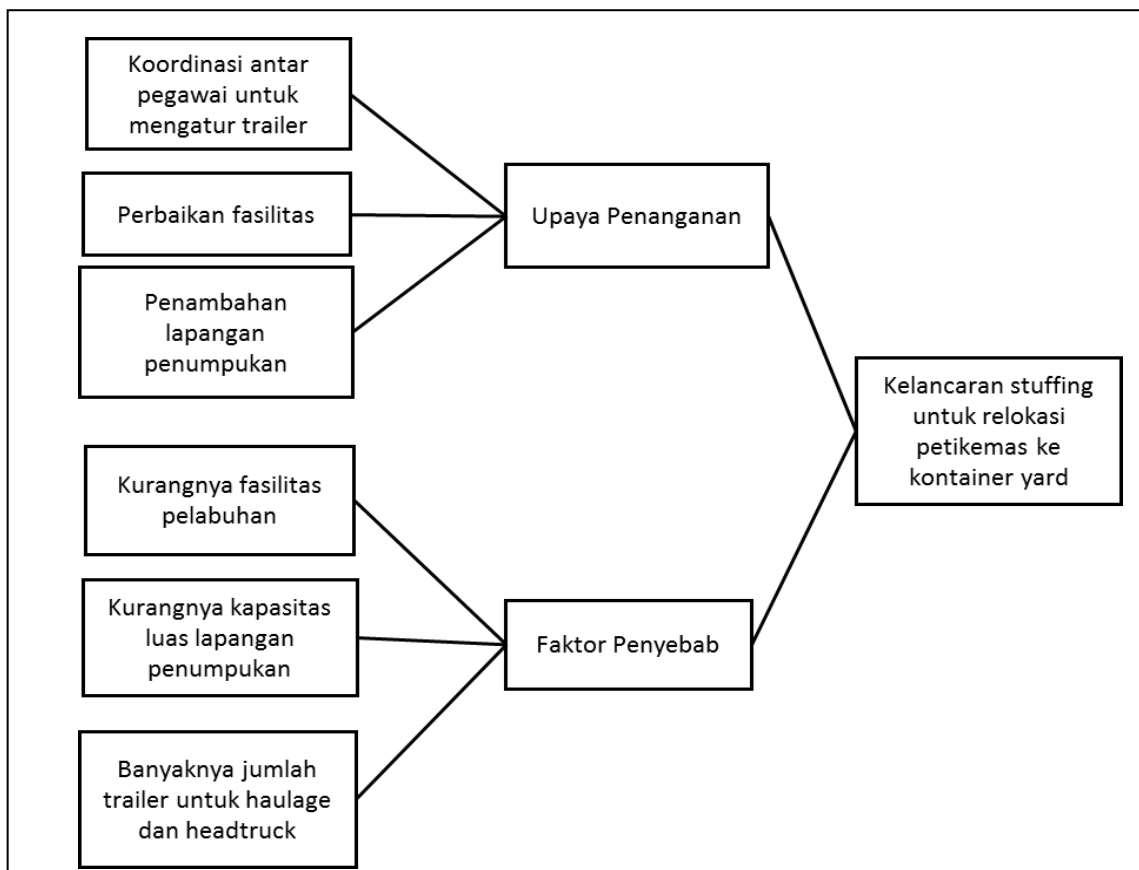
Peti kemas (*container*) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya (Suyono,2003:179). Sedangkan *Container yard* adalah kawasan di daerah pelabuhan yang digunakan untuk menimbun peti kemas FCL yang akan dimuat atau dibongkar dari kapal (Suyono,2003:187). Berdasarkan ketentuan Pasal 1d dari Keputusan Direksi Pelabuhan Indonesia II Nomor HK.56/2/25/P.II-2002, yang dimaksud dengan terminal petikemas

adalah terminal yang dilengkapi sekurang-kurangnya dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan (container yard), serta peralatan yang layak untuk melayani kegiatan bongkar muat petikemas

Fetriansyah & Buwono (2019) stuffing adalah ketika terdapat berbagai barang dari berbagai daerah yang di angkut di dalam satu peti kemas untuk kemudian di ekspor. Menurut Amir (1997) *Stuffing* adalah pengepakan barang yang dilakukan ke dalam container. Disimpulkan stuffing adalah suatu kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan suatu barang dalam container atau memasukkan barang dari luar container ke dalam container.

Suyanti & Purnomo (2019) mengatakan Relokasi petikemas adalah gerakan memindahkan petikemas (*container*) dalam suatu lapangan CY (*Container Yard*). Kegiatan relokasi merupakan kegiatan yang terpaksa dilakukan karena untuk efisiensi lapangan, yang disebabkan karena pemilik barang tidak mengeluarkan container-nya pada waktu yang telah ditentukan dalam dokumen (Santoso,1998:114).

Pada dasarnya kerangka berfikir diturunkan dari beberapa teori maupun konsep yang sesuai dengan permasalahan yang diteliti, sehingga memunculkan asumsi-asumsi yang berbentuk bagan alur pemikiran, yang kemudian dapat dirumuskan kedalam hipotesis operasional atau hipotesis yang dapat diuji (Sujarweni,2014:60).



Gambar 1. Kerangka Berfikir

Sumber : hasil kajian peneliti yang diolah 2020

METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Metode kualitatif berkembang mengikuti suatu dalil sebagai proses yang tidak pernah berhenti (*unfired process*). Ia berkembang dari proses pencarian dan penangkapan makna yang diberikan oleh suatu realitas dan fenomena sosial. Dalam penelitian ini data yang digunakan adalah data kualitatif, yaitu berupa dokumen pribadi, catatan lapangan, ucapan dan tindakan responden, dokumen dan lain-lain (Sugiyono, 2012: 23). Berdasarkan pengertian di atas, maka data dapat diperoleh dari informan, catatan lapangan, maupun dokumen yang dapat menjelaskan tentang informasi mengenai proses relokasi petikemas di PT. ABC

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan penulis dalam penyusunan penelitian ini adalah dengan cara observasi dan wawancara, yaitu peneliti memperoleh informasi secara langsung mengamati kegiatan apa saja yang dilakukan oleh PT. ABC dalam melaksanakan relokasi kontainer.

Langkah-langkah dalam analisis data ini terdiri dari beberapa tahap yaitu mereduksi data pada hal-hal yang berhubungan dengan proses relokasi kontainer pada PT. ABC. Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya mendisplaykan data. Selanjutnya adalah dengan melakukan penarikan kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Proses analisa data hasil interview informan

Hasil penelitian berdasarkan wawancara dengan beberapa informan diperoleh jawaban mengenai peran planner dalam kegiatan bongkar muat untuk mencegah terjadinya kerusakan kontainer, informan Bpk. Oskar Damanik selaku kepala Administrasi dan umum mengatakan bahwa: *“semua jenis kegiatan sudah tersusun dengan baik, mulai dari datangnya kapal hingga pembongkaran/pemuatan muatan yang dilakukan. Tetapi ada sedikit kendala pada proses pembayaran pabean yang terkadang masih dikarenakan beberapa alasan yang berefek keterlambatan pengurusan dokumen. Kekurangan skill pada karyawan juga menjadi faktor penghambat penerbitan dokumen. Kekurangan skill pada karyawan juga menjadi faktor penghambat penerbitan dokumen. Inilah yang perlu diperbaiki dalam proses penerbitan dokumen ini. jika seperti ini terus maka kualitas dari skill pada suatu perusahaan ini akan merosot dimakan waktu, otomatis ini akan menyebabkan kerugian pada pelabuhan ini. Dan apabila berkelanjutan maka perusahaan-perusahaan lainnya yang memiliki skill kompetensi yang tinggi. Maka dari itu pengembangan skill karyawan sangat dititik beratkan untuk memajukan perusahaan ini dan bisa bersaing dengan perusahaan lainnya.”*

Selain mewawancarai Bpk Oskar Damanik, peneliti melakukan wawancara dengan Bpk. Yuwono putra kepala Container Yard (CY) untuk mengetahui hambatan yang terjadi pada saat kegiatan di Container Yard, informan mengatakan bahwa: *“Hambatan yang terjadi pada saat di container yard yaitu kurang cepatnya penataan kendaraan dikarenakan terlalu banyak nya kendaraan yang ingin keluar/masuk pelabuhan. Hal ini mengakibatkan keterlambatan saat pengurusan dokumen. Pada proses ini manajemen di lapangan penumpukan sangat diperlukan untuk memaksimalkan ruang yang ada dipelabuhan. Disamping itu, dapat memberikan efek positif bagi pelabuhan yaitu tingginya manajemen disuatu pelabuhanan. Jika CY bisa diatur dengan manajemen dengan baik, maka semakin banyak muatan atau mobil yang bisa akan dimuat atau di bongkar. Jika petugas keraninya berkualitas, maka penyusunan akan sangat*

efisien dan dapat memaksimalkan CY yang tersedia pada pelabuhan. Keterampilan dan kecekatan kerani pada situasi ini bisa menjadi patokan kualitas dari seorang mandor. Semakin tinggi kualitas nya maka akan efisien penggunaan dari CY yang tersedia.”

Selain mewawancarai Bpk. Yuwono putra, peneliti juga mewawancarai Ibu Olivia Pangribuan divisi Sumber Daya Manusia, beliau berkata: “SDM pada saat membaca dokumen yang berbahasa inggris kurang mampu, dikarenakan kualitas dari Sumber Daya Manusia yang masih kurang memadai. Hal ini mengakibatkan lamanya proses pembuatan dokumen-dokumen yang diperlukan. Bpk Ade H Tomas juga mengatakan “bahwasannya perlu diadakan pelatihan untuk membaca dokumen yang menggunakan bahasa asing. Selain itu keterampilan dari karyawan di lapangan juga dapat memberikan efek pada perusahaan yaitu nama baik karena karyawan yang berkualitas tinggi. Yang perlu dievaluasi adalah bagian skill individu. Agar proses pengurusan dokumen berjalan dengan cepat dan tidak merugikan siapapun. Dengan demikian kegiatan arus bongkar-muat akan berjalan dengan cepat dan tepat waktu.”

Berdasarkan wawancara tersebut dapat disimpulkan penanganan arus peti kemas bahwa keseluruhan aspek-aspek dalam kinerja karyawan tersebut sangat berperan dalam pencapaian kinerja yang telah disesuaikan dengan target, dimana hasil kerja yang dicapai adalah merupakan tingkat pencapaian kerja karyawan dalam kegiatan peng-inputan dokumen sehubungan dengan perencanaan dan pengawasan. Selain itu kesadaran mengenai pendapatan hendaknya harus dievaluasi lagi agar tidak ada hambatan dikarenakan biaya yang belum dibayar.

2. Hasil dan Pembahasan

Hasil penelitian tentang aktivitas penanganan kontainer diuraikan dalam dua tahap yaitu persiapan dan pelaksanaan dalam aktivitas penanganan container di depo. Persiapan penanganan container meliputi persiapan peralatan, persiapan dokumen, dan persiapan sumber daya manusia yang terkait didalam aktivitas penanganan container di Depo PT ABC.

Persiapan alat berat dengan menggunakan *forklift*, *Reach Stacker (RS)*, *Rubber Tyred Gantry (RTG)*, *Truck/ trailer*. Dalam pengiriman container dokumen-dokumen harus disiapkan terdiri dari *Depo Working Intruccion (DWI)*, *Equipment Interchange Receipt (EIRIn/Out)*, Surat Jalan *EMKL*, *Equipment Interchange Receipt (EIR)* dari depo asal untuk pemasukan container *SOC (Shipper Own Container)*, Laporan Penyerahan Container, *Load List Container*, *Container Dhischard List*, Surat Jalan/*Job Order* bongkaran kapal, *Tally Sheet*, *Order Pemasukan*, *Report Pemakaian Seal*, *Delivery Order*, Surat Kuasa, *Surrender Notice Telex Release*, *Original B/L*, dan Bukti Pembayaran

Persiapan sumber daya manusia yang terkait dengan aktivitas transit kontainer adalah para petugas dan pihak-pihak yang berkepentingan yaitu *Foreman Lapangan*, *Customer*, *Kerani Lapangan*, *Kerani Stuffing/Stripping*, *Administrasi Umum dan Personalia*, *Admimistrasi Gate-In*, *Consignee*, *Customer Service*, *Admnistrasi Gate/Out*, *Checker/Kerani Bongkar Muat (B/M)*, *Inspector Container*, *Operator Reach Stacker (RS)*, *Security Gate Out*, dan *Sopir Trailer*.

Pelaksanaan penanganan kontainer antara lain proses administrasi *gate in* depo, dimulai dari Penerimaan Dan Pemeriksaan kontainer kosong. Penyerahan kontainer kosong akan disesuaikan dengan jenis barang (*Food grade*, *Non Food grade* atau muatan khusus). Pemakaian container *Food Grade* yang digunakan untuk muatan *Non Food grade* akan dikenakan denda. Besarnya denda akan ditentukan kemudian. Pada saat menerima *container empty* harus diadakan pemeriksaan oleh pemakai/pihak pengirim barang sebelum *stuffing* atau pengambilan *empty* untuk *stuffing* luar. Hal ini untuk memastikan container layak pakai. *Shipper* berhak menolak container yang diberikan jika dianggap kurang layak atau tidak sesuai dengan kondisi kargo. Untuk

penggantian container yang sesuai tidak dipungut biaya. Namun bila container yang sudah disetujui/diterima oleh pihak pengirim barang dikembalikan, atau ditukar dengan container lain, maka pengembalian container dikenakan biaya *lift on* dan *lift off empty*. Setelah pihak pengirim barang menyetujui, maka container dianggap dalam keadaan laik dan hasil pemeriksaan kondisi container ini dituangkan ke dalam *Equipment Interchange Receipt* (EIR) pengambilan *container empty* sebagai dokumen bukti serah terima *container empty*. Segala kerusakan kontainer yang terjadi & tidak tercatat di EIR pengambilan *container empty* menjadi tanggung jawab customer.

Penerimaan Dan Pemeriksaan *Container Full* antara lain berisi kegiatan penerimaan kontainer full dari shipper/EMKL di *Container Yard*/depo dengan melihat bon/surat jalan dengan disesuaikan dengan *no contener* dan *no seal*. Menempatkan/menyusun sesuai dengan nama kapal dan pelabuhan tujuan yang di kirim nya barang/petikemas. EIR harus ditandatangani oleh *shipper*/pihak yang mewakili shipper pada saat serah terima container. Bila tidak ada perwakilan *shipper*, maka sopir dianggap sebagai pihak yang mewakili. *Shipper* harus menyimpan foto copy EIR dari depo/CY sebagai bukti serah terima container

Proses *stuffing* dalam adalah pekerjaan memuat barang dari dalam gudang penumpukan atau dari truck sampai di susun rapi dalam petikemas. proses penataan barang yang sudah *packing* ke dalam konteiner dengan memberikan kode-kode yang suda ditentukan dalam *shipping mark* dan dihitung untuk dasar pembuatan *packing list* dan *invoice*, penyegelan dan pelaporan. Sedangkan proses *stuffing* luar adalah proses penyerahan dari petugas administrasi *gate in* ke kerani atau inspektor. Dilanjutkan dengan penyerahan EIR di bagian *gate out*.

Proses penerimaan kontainer bongkaran kapal di depo kontainer. Penerimaan kontainer melalui proses sebagai berikut: a). *Checker* menerbitkan Surat Jalan/*Job Order* sesuai lokasi penimbunan/stack dan menyerahkannya ke sopir trailer. b). Setelah sopir trailer menerima Surat Jalan/*Job Order* dan langsung menuju lokasi penimbunan/Depo sesuai dengan Surat Jalan/*Job Order*. c). Sopir trailer masuk ke Depo yang dituju dengan membawa *container empty/full* bongkaran kapal dan Surat Jalan/*Job Order*. d). Sopir trailer menyerahkan Surat Jalan/*Job Order* kepada Kerani Lapangan. Kerani Lapangan menerima Surat Jalan/*Job Order* dan melakukan pemeriksaan kesesuaian Surat Jalan/*Job Order*, apabila ditemukan ketidaksesuaian saat diterima di Depo maka akan dikembalikan untuk diklarifikasi oleh *Checker/foreman* kapal untuk ditindak lanjuti. Jika sudah sesuai, kerani lapangan akan mengecek seal dan kondisi kontainer. e). Kerani lapangan memerintahkan operator alat untuk lift-off container ke lokasi stack yang sesuai *Lay Out* Depo. f). Kerani lapangan mencatat kegiatan pada *tally sheet* (nomor container dan lokasi stack) dan mengisi Surat Jalan/*Job Order* (lokasi stack dan kode unit alat berat). g). Kerani lapangan menyerahkan Surat Jalan/*Job Order* ke bagian Administrasi *Gate In* dan menyerahkan *Tally Sheet* ke bagian Administrasi Umum. h). Administrasi *Gate In* menerima Surat Jalan/*Job Order* dari kerani lapangan secara periodik, kemudian meng-input data ke system (nomor container, kondisi container dan lokasi *stack*) dan meng-update status container (RCDF). i). Administrasi Umum menerima *Tally Sheet* dari kerani lapangan untuk di update status produktivitas alat dan mengarsip *Tally Sheet* dengan tertib.

Berhubung kegiatan pengambilan container dilakukan karena Customer akan melakukan *Rework container/re-stuffing* dari container COC ke container SOC maka customer harus memasukkan Container SOC ke dalam Depo Tanjung Perak terlebih dahulu. Alur proses pemasukan container SOC kedalam Depo PT Meratus Line Surabaya sebagai berikut: a). Customer datang ke Depo dengan membawa Order Pemasukan (OP), *EIR Out* dari depo asal, dan surat jalan dari Ekpedisi Muatan Kapal Laut (EMKL). b). *Inspector* container melakukan pengecekan container, dengan memeriksa seluruh sisi kanan, kiri, bawah, dan atas container, kemudian

memeriksa kebersihan interior container dan tes tembus cahaya. c). Administrasi Gate In meng-input data EIR Out, kemudian mencetak EIR In, lalu *customer* menuju ke area stack yang telah disediakan, dan memberikan *EIR In* kepada kerani lapangan. d). Kerani lapangan menerima *EIR In* dari customer. e). Kerani lapangan memberikan perintah pada operator alat untuk melakukan kegiatan *lift-off* container atau LOLO container dan dilakukan *stack* di depo penumpukan yang telah disediakan. Sebelum melakukan kegiatan *Rework/re-stuffing container consignee* mengurus Delivery Order (DO) ke perusahaan pelayaran.

Container-container yang di-*stack* di Depo PT. ABC yang sudah *full stuffing* Dalam maupun Luar siap di relokasi ke Dermaga atau Container Yard untuk di muat ke atas kapal, karena kebijakan baru dari Dermaga yang mengharuskan 70% muatan/Container sudah *stack* di Dermaga/CY sebelum kapal sandar supaya memudahkan perencanaan pemuatan ke atas kapal. Adapun proses Relokasi dari Depo ke Container Yard (CY) adalah sebagai berikut: 1).Customer Service membuat *Load list* muatan berdasarkan container yang sudah *stack* di depo (*container full*) dan siap dimuat ke kapal. 2). *Load list* kemudian dikirim ke Depo Perapat Kurung via email untuk diserahkan ke foreman lapangan. 3).Foreman menerima *load list* dari *Customer Service* yang di kirim via email. 4). Foreman mencetak *load list* yang sudah diterima dan menginformasikannya kepada kerani lapangan. 5). Setelah Kerani Lapangan menerima *load list* dari foreman lapangan lalu mencari container sesuai daftar *load list* yang diterimanya, dimana dalam *load list* tersebut terdapat nama kapal, tanggal, nomor kontainer, nomor *Booking*, ukuran *type container*, status kontainer, berat kontainer, nomor *seal*, dan *commodity*. 6). Kerani lapangan mengecek kondisi dan *seal container* sebelum di *lift-on*. 7). Kerani lapangan memberikan instruksi kepada operator alat untuk *lift-on container* ke atas trailer. 8). Sopir trailer langsung menuju *Gate Out* dengan menyerahkan kitiran nomor container dan nomor polisi trailer yang dikendarainya kepada Administrasi Gate Out. 9).Administrasi *Gate Out* meng-input data kitiran dan menyesuaikannya dengan *load list*. Jika tidak sesuai maka akan dikembalikan ke kerani lapangan atau foreman lapangan untuk di tindak lanjuti. 10).Jika data kitiran dan *load list* sudah sesuai kemudian *Administrasi Gate Out* mencetak EIR Out dengan status (RFUL) dan menandatangani EIR Out bersama dengan sopir trailer. 11). *Security Gate Out* menerima *EIR Out* dari sopir trailer dan mencocokkan fisik kontainer dengan EIR dan memeriksa seal. 12). *Security* memberikan izin kepada sopir trailer untuk keluar dari Depo. Sopir trailer membawa container beserta *EIR Out* keluar dari depo untuk menuju Container Yard.

Hambatan-hambatan dalam penanganan Container di Depo antara lain: a). Aktivitas transit container di depo dimulai dari persiapan dilanjutkan pelaksanaan sampai selesai telah berhasil mentransit container di depo termasuk direlokasi container sampai *stack* di Container Yard. b). Dalam aktivitas tersebut diatas masih terdapat hambatan berupa sinyal *wi-fi* untuk tablet sering error (kehilangan sinyal) sehingga kerani lapangan gagal *update* status di system, lalu ditulis di surat jalan dan banyak bongkaran yang belum ter-input datanya. C). Dalam berupa alat yang di gunakan seperti *forklift*, *kalmar*, *reach staker (RS)*, *rubber tyred gantry (RTG)* dan *truck/ trailer* dan prasarana berupa jalan atau tempat yang di gunakan seperti lantai jalan atau aspal jalan yang menunjang kegiatan penanganan container sering mengalami kerusakan, terjadinya penundaan pengeluaran barang dari dalam container dikarenakan masa berlaku *Delivery Order* telah habis, dan keterlambatan truck/trailer yang dikarenakan kemacetan di depo kontainer.

KESIMPULAN

Berdasarkan rumusan masalah dan hasil penelitian tentang Aktivitas penanganan container di Depo PT. ABC, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut: 1). Aktivitas penanganan relokasi container di depo kontainer dapat diuraikan dalam dua tahap yaitu persiapan-persiapan yang dilakukan dalam aktivitas pemeriksaan container dan pelaksanaan aktivitas penanganan kontainer sampai selesai termasuk relokasi hingga ke *container yard*. 2). Masih ada hambatan yang mempengaruhi aktivitas relokasi container yaitu sinyal *wi-fi* untuk tablet sering *error* (kehilangan sinyal) sehingga kerani lapangan gagal *update* status di *system*, lalu ditulis di surat jalan dan banyak bongkaran yang belum ter-input datanya. 3). Alat yang digunakan seperti *forklift*, *kalmar*, *reach staker (RS)*, *rubber tyred gantry (RTG)* sering mengalami kerusakan, lalu segerah menyediakan teknisi agar alat yang di gunakan cepat berjalan lancar. 4). Masih terjadinya penundaan pengeluaran barang dari dalam container dikarenakan masa berlaku *Delivery Order* telah habis, jika masih berlaku *delivery order* habis segera mengurus agar tidak terjadi penundaan yang lama.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrachman, Eddy, 1995, Penerapan EDI dalam Prosedur Kepabeanan, Seminar Sehari Prosedur Impor & Ekspor Era Undang-Undang Kepabeanan
- Fadilah, F. N., & Hadi, W. (2018). Faktor Penyebab Tidak Tercapainya Sasaran Mutu Relokasi Kontainer Jalur Merah (Behandle) Di PT. Mustika Alam Lestari. *Logistik*, 11(2), 8-13.
- Fetriansyah, Y., & Buwono, H. K. (2019). Analisis Kebutuhan Lapangan Penumpukan (Container Yard) Pada Pelabuhan Pulau Baai Bengkulu. *Prosiding Semnastek*.
- Indonesia Port Cooperation II. 2015. Pelabuhan Indonesia II Cabang Pangkalbalam. di unduh pada tanggal 21 juni 2020.
- Kementerian Perhubungan.2002. Keputusan Menteri no 53 tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhan Nasional . Di unduh pada tanggal 29 Juni 2020
- Merdekawati, Anastasia N S. 2013. Kajian Kinerja Fasilitas Bongkar Muat Peti Kemas di Pelabuhan I. Say Maumere. Tesis pada program studi magister teknik sipil program pascasarjana Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Di unduh pada tanggal 20 Juni 2020
- Sagisolo, Jembris dkk. 2014. Analisis Tingkat Pelayanan Dermaga Pelabuhan Sorong. *Jurnal Sipil Statik* Vol.2 No.1, Januari 2014 (47-54) ISSN: 2337- 6732
- Sugiyono. 2012. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta
- Sujarweni, Wiratna. 2014. Metodologi penelitian: Lengkap, praktis, dan mudah dipahami. Yogyakarta: PT Pustaka Baru
- Suyanti, S., & Purnomo, C. (2019). Simulasi Pelayanan Terminal Petikemas dalam Bidang Receiving Cargo Berbasis Software Sparkol Videoscribe. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 17(2), 63-74.
- Suyuno R. P., Capt., 2003, Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor InporMelalui Laut, Edisi Revisi, PPM, Jakarta
- Thoni M, Adi Purwanto,Hardjono, (2012). Optimalisasi Stuffing Terhadap Kelancaran Pemuatan Peti Kemas, UHT, Surabaya, *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan*, Volume 1 Nomor 1, 2012
- Triatmodjo, Bambang. 2009. Perencanaan Pelabuhan. Yogyakarta: Beta Offset