

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**ANALISIS STANDAR WAKTU *TRUCK ROUND TIME*
TERHADAP KEGIATAN *DELIVERY* DI LAPANGAN
PENUMPUKAN PETIKEMAS 217X AREA TERMINAL
SUPPORT PT PELABUHAN INDONESIA CABANG TANJUNG
PRIOK**

Oleh :

VIOLITA ARTITAKASYA

NRP. 463200699

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**ANALISIS STANDAR WAKTU *TRUCK ROUND TIME* TERHADAP
KEGIATAN *DELIVERY* DI LAPANGAN PENUMPUKAN
PETIKEMAS 217X AREA TERMINAL SUPPORT PT PELABUHAN
INDONESIA CABANG TANJUNG PRIOK**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

VIOLITA ARTITAKASYA

NRP. 463200699

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : VIOLITA ARTITAKASYA
NRP : 463200699
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS STANDAR WAKTU *TRUCK ROUND TIME*
TERHADAP KEGIATAN DELIVERY DI LAPANGAN
PENUMPUKAN PETIKEMAS 217X AREA TERMINAL
SUPPORT PT PELABUHAN INDONESIA CABANG
TANJUNG PRIOK

Pembimbing Utama

Dr. Vidya Selasdjini, S.Si.T., M. M.Tr.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

Jakarta, 21 Mei 2024

Pembimbing Pendamping

Dr. Retno S. Wulandari, S. Si.T., M. M.Tr.

Pembina (IV/a)

NIP : 19820306 200502 2 001

KETUA JURUSAN KALK

Dr. Vidya Selasdjini, S.Si.T., M. M.Tr.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : VIOLITA ARTITAKASYA
NRP : 463200699
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : ANALISIS STANDAR WAKTU *TRUCK ROUND TIME*
TERHADAP KEGIATAN *DELIVERY* DI LAPANGAN
PENUMPUKAN PETIKEMAS 217X AREA TERMINAL
SUPPORT PT PELABUHAN INDONESIA CABANG
TANJUNG PRIOK

Ketua Penguji


Titis Ari Wibowo, S.Si.T., M. M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19820706 200502 1 001

Anggota Penguji

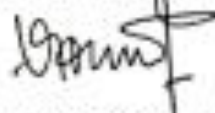

Sari Kusumaningrum, M. Hum.
Penata (III/c)
NIP. 19810106 201503 2 001

Anggota Penguji


Dr. Vidya Selasdjini, S.Si.T., M. M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidya Selasdjini, S.Si.T., M. M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas karunia, rahmat dan hidayah-Nya yang tak terkira sehingga atas izin Allah SWT penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Standar Waktu *Truck Round Time* Terhadap Kegiatan *Delivery* di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok” yang merupakan salah satu persyaratan kelulusan program Diploma IV yang telah ditentukan sesuai dengan kurikulum pendidikan. Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok, pengetahuan yang diberikan oleh dosen selama mengikuti perkuliahan serta melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul penelitian yang penulis teliti.

Dalam penyusunan skripsi ini tentunya penulis mendapatkan pengetahuan dan pengalaman dari beberapa pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan sekaligus Dosen Pembimbing Materi yang selalu memberi saran dan masukan serta membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini.
3. Bapak Titis Ari Wibowo, S.Si.T., M.M.Tr selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Ibu Dr. RR. Retno Sawitri Wulandari, S. Si.T., QRM0 selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang selalu memberi saran dan masukan serta membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini.
5. Kepada Dosen serta Staff Pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran pada Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang telah membimbing dan mendidik penulis selama dalam masa perkuliahan.
6. Seluruh Direksi, Staff dan segenap petugas di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok

yang telah memberikan kesempatan dan bimbingan selama penulis menjalani praktek darat.

7. Untuk seluruh keluarga di Jakarta, Ibu Sumarti, Bapak Dadang Sukmawan dan Kakak saya Nikendaris Gasela yang telah memberikan dukungan secara moril, materil, do'a serta pengorbanan yang tidak terbatas sebagai pemicu semangat Penulis hingga dapat menyelesaikan skripsi ini.
8. Kepada sahabat saya Noviana Putri Permata Sari dan keluarga yang banyak memberikan motivasi, dukungan serta berbagai tambahan wawasan dalam diskusi atau kegiatan lainnya selama menjalani pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
9. Kepada rekan-rekan kamar J-105 yang selalu memberikan semangat kepada penulis dalam mengerjakan hingga dapat menyelesaikan skripsi ini.

Sebagai manusia yang tidak luput dari kesalahan dan kehilafan, penulis menyadari bahwa masih ada kekurangan baik dari segi susunan kalimat maupun tata bahasa. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati penulis dengan terbuka menerima masukan dan saran demi sempurnanya skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap Allah SWT membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu dan semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat untuk menambah kepustakaan khususnya bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan serta membawa manfaat bagi pembaca dan pengembangan ilmu di masa depan.

Jakarta, 21 Mei 2024

Violita Artitakasya

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	Error! Bookmark not defined.
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	ii
KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GAMBAR.....	vi
DAFTAR BAGAN	vii
DAFTAR LAMPIRAN.....	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	2
A. LATAR BELAKANG	2
B. IDENTIFIKASI MASALAH	9
C. BATASAN MASALAH.....	9
D. RUMUSAN MASALAH.....	9
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	10
BAB II LANDASAN TEORI.....	12
A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL.....	12
B. TEORI.....	13
C. KERANGKA PEMIKIRAN.....	27
D. PENELITIAN TERDAHULU	29
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	34
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN.....	34
B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA	34
C. SUBJEK PENELITIAN	36

D. TEKNIK ANALISIS DATA	36
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	39
A. DESKRIPSI DATA	39
B. ANALISIS DATA	54
C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH	60
D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH.....	62
E. PEMECAHAN MASALAH YANG DIPILIH.....	67
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	69
A. KESIMPULAN.....	69
B. SARAN.....	70
DAFTAR PUSTAKA.....	72
LAMPIRAN	74

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Layanan Jasa PT IPC Terminal Petikemas	2
Tabel 1.2 Fasilitas Lapangan 217X Area Terminal Support.....	5
Tabel 1.3 Waktu Ideal Truck Round Time Area Terminal Support.....	6
Tabel 1.4 Monitoring Truck Round Time Area Terminal Support.....	7
Tabel 1.5 Container yang kelebihan waktu.....	8
Tabel 4.1 Tarif Layanan Jasa Penumpukan PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok Jalur Domestik	42
Tabel 4.3 Daftar Pertanyaan wawancara mengenai Sistem	52
Pengawasan Truk di Area Terminal Support.....	52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 <i>Lay Out</i> Area Terminal Petikemas Tanjung Priok	4
Gambar 1.2 <i>Lay Out</i> Lapangan 217x Area Terminal Support.....	4
Gambar 3.1. Diagram Sebab Akibat / Diagram Tulang Ikan (<i>Fishbone</i>)	37
Gambar 4.1 Bisnis Proses PT IPC Terminal Petikemas	39
Gambar 4.2 Masa Penumpukan Petikemas	41
Gambar 4.3 Alur kegiatan <i>Receiving</i>	46
Gambar 4.4 Alur Kegiatan <i>Delivery</i>	48
Gambar 4.5 Aplikasi Monitoring <i>Truck</i> Area Terminal Support.....	50
Gambar 4.6 Diagram <i>Fishbone</i> 1	56
Gambar 4.7 Diagram <i>Fishbone</i> 2:	59

DAFTAR BAGAN

Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran	28
Bagan 4.1 Struktur Organisasi Area Terminal Support.....	43

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Lapangan Penumpukan Petikemas 217X	74
Lampiran 2 Peralatan Bongkar Muat di Lapangan 217X.....	74
Lampiran 3 Lokasi Penumpukan Muatan Barang Berbahaya dan <i>Reefer</i>	75
Lampiran 4 Petugas <i>Gate</i> di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X.....	75
Lampiran 5 Antrian Truk di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X.....	76
Lampiran 6 Dokumen Surat Penyerahan Petikemas (SP2).....	76
Lampiran 7 Dokumen <i>Single Truck Idenetifiaction Document</i> (STID).....	77
Lampiran 8 Sistem Monitoring <i>Truck Round Time</i> di Lapangan 217X	77

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pelabuhan menurut Triatmodjo (2009) adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilekengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut PP 61 Tahun 2009 Bab I Pasal 1 Ayat 1 “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi”.

Menurut Lasse (2011) fungsi Pelabuhan ada 4 yaitu, yang pertama sebagai Gateway atau pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar Pelabuhan yang bersangkutan, yang kedua sebagai Link atau mata rantai yang menjadi penghubung rangkaian transportasi, yang ketiga sebagai interface atau penghubung antara darat dengan laut dan yang keempat sebagai industrial entity atau dengan kata lain pelabuhan sebagai tempat kegiatan industri seperti pengolahan dan penyimpanan barang.

Berdasarkan Surat Menteri Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia No. S-756/MBU/10/2021 Pelabuhan Indonesia (Pelindo) merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang strategis dan seluruh Pelabuhan yang dikuasainya menempati posisi penting dalam jaringan perdagangan internasional berbasis transportasi laut. Dan juga Pelabuhan Indonesia (Pelindo) bergerak di bidang logistic, khususnya pengelolaan Pelabuhan dan pengembangan Pelabuhan.

PT IPC Terminal Petikemas Cabang Tanjung Priok merupakan anakPerusahaan dari PT Pelabuhan Indonesia sesuai dengan Surat Keputusan Direksi Pelindo II Nomor HK.01/8/6/I/ADP/UT/PI.II-2020 yang mempunyai 8 wilayah operasi yaitu 3 area di Jakarta yang mana Tanjung Priok I , Tanjung Priok II , dan Terminal Support dan 5 wilayah operasi di luar Jakarta yaitu Panjang, Palembang, Teluk Bayur, dan Jambi.

Melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 853 Tahun 2014 Tanggal 13 November 2014 dan Surat Keputusan Direksi PT IPC Terminal Petikemas No. HK.566/27/3/1/IPCTPK-19 menyatakan PT IPC TPK memperoleh izin Badan Usaha Pelabuhan (BUP) untuk menjalankan usaha jasa pengelolaan terminal petikemas dan fasilitas pelabuhan lainnya dan menyediakan layanan jasa terminal petikemas antar pulau dan internasional kepada para pengguna jasa. Oleh karena itu, berikut ini merupakan layanan jasa yang disediakan oleh PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok

Tabel 1.1 Layanan Jasa PT IPC Terminal Petikemas

BISNIS	KETERANGAN
<i>Stevedoring</i>	Kegiatan membongkar petikemas dari kapal ke dermaga/ <i>trailer</i> atau memuat barang dari dermaga/ <i>trailer</i> ke atas kapal
<i>Haulage</i>	Layanan pengangkutan petikemas dengan menggunakan <i>trailer/chasis</i> dalam daerah area terminal dari dermaga ke lapangan penumpukan petikemas atau sebaliknya
Jasa Penumpukan	Jasa penumpukan petikemas di lapangan penumpukan sampai dengan dikeluarkan dari lapangan penumpukan untuk dimuat atau diserahkan kepada pemilik
	Kegiatan memindahkan barang dari penumpukan di gudang/lapangan

<i>Receiving/Delivery</i>	penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun diatas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya
Layanan Petikemas Lainnya	Merupakan jasa layanan yang menunjang kegiatan yang ada di Pelabuhan meliputi: Pelayanan <i>Behandle</i> , Pindah Lokasi Penimbunan (PLP), Depo Penumpukan, <i>Container Freight Station</i> (CFS), <i>Plugging Monitoring Reefer</i> , <i>Stuffing/Stripping</i> dan lainnya

Sumber: PT IPC Terminal Petikemas, 2024

Berdasarkan tabel 1.1 diatas, dengan itu PT IPC Terminal Petikemas menjadi operator terminal yang memberikan pelayanan peti kemas dengan sistem jaringan yang terintegrasi antar pelabuhan dan dikelola secara professional dan menyediakan jasa pengelolaan terminal petikemas dan fasilitas Pelabuhan lainnya. Layanan yang diberikan oleh IPC Terminal Petikemas antara lain adalah kegiatan *stevedoring*, *haulage*, jasa penumpukan, *receiving/delivery*, dan jasa petikemas lainnya.

Dilansir dari situs internet [www.https://ipctpk.co.id/area-tanjung-priok/](https://ipctpk.co.id/area-tanjung-priok/) PT IPC Terminal Petikemas Cabang Tanjung Priok memiliki 3 (tiga) wilayah operasional satu diantaranya adalah Area Terminal Support. Area Terminal Support yakni sebagai perpanjang dari Lini I ke Lini II yang memiliki peran sebagai wilayah pendukung baik dari segi fasilitas lapangan penumpukan maupun segi pelayanan jasa lainnya. Area Terminal Support memiliki beberapa lapangan penumpukan satu diantaranya adalah lapangan 217x yang menangani layanan Receiving / Delivery jalur intersuler atau antar pulau. Pada lapangan penumpukan 217X juga dilengkapi dengan peralatan yang memadai untuk layanan *receiving* dan *delivery*. Berikut gambar wilayah operasional Area Terminal Support:

Gambar 1.1 Lay Out Area Terminal Petikemas Tanjung Priok

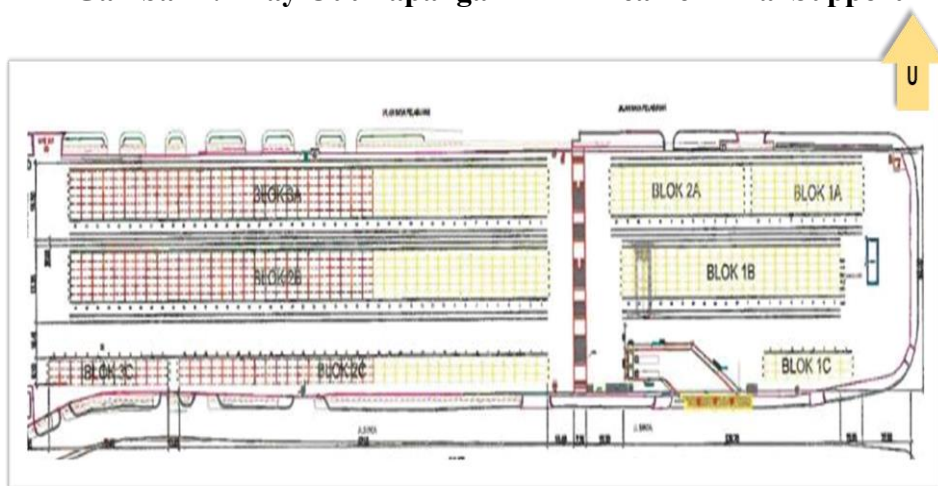


Sumber: Area Terminal Support, 2024

Berdasarkan gambar 4.4 diatas, dapat diketahui bahwa Area Terminal Support terbagi menjadi tiga (3) wilayah lapangan penumpukan yaitu lapangan penumpukan 217X, 219X, dan 223X yang berperan sebagai Extend Storage Yard (ESY) biasa dikenal dengan daerah perpanjangan dari lini 1 ke lini 2 yang digunakan untuk kegiatan *receiving/delivery* pada petikemas. Namun fokus penelitian ini berfokus pada lapangan penumpukan 217X.

Berikut ini merupakan layout lapangan penumpukan petikemas 217X Area Terminal Support:

Gambar 1.2 Lay Out Lapangan 217x Area Terminal Support



Sumber : Data Primer ATS, 2024

Gambar 1.2 diatas merupakan *Lay Out* atau tata letak lapangan penumpukan 217X yang mana lapangan penumpukan tersebut berkegiatan

sebagai wilayah perpanjangan lapangan dari lini I ke lini II dan menjadi lokasi yang peneliti lakukan penelitian mengenai analisis standar waktu *Truck Round Time* terhadap kegiatan *delivery*. Lapangan penumpukan 217X mampu menangani petikemas dengan memiliki luas 43.827 M² dan total ground slot 939 GS serta dapat menampung petikemas dengan batas maksimal 4.710 Teus dan dilengkapi dengan fasilitas pendukung lainnya seperti disediakannya *reefer plug* sebanyak 25 *unit plugs*.

Selain wilayah operasional terdapat pula fasilitas yang ditawarkan oleh PT IPC Terminal Petikemas Cabang Tanjung Priok yakni lapangan penumpukan, fasilitas alat bongkar muat dan *reefer plug* yang di khususkan untuk *container reefer*. Fasilitas – fasilitas yang memadai tersebut berguna untuk menunjang kelancaran kegiatan *delivery* di Area Terminal Support. Berikut fasilitas – fasilitas yang terdapat di lapangan 217X Area Terminal Support :

Tabel 1.2
Fasilitas Lapangan 217X Area Terminal Support

ALAT		
Jenis Alat	Lapangan	Keterangan
	217 X	-
RTGC (unit)	4	-
Reach Stacker (Unit)	1	Reach Stacker Mobile
Side Loader (Unit)	1	-
Forklift 3 Ton (Unit)	-	
Forklift 5 Ton (Unit)	-	
REEFER PLUG		
Kapasitas Plug	Lapangan	Kapasitas (KVA)
25 plug	217 X	380 KVA

Sumber: PT IPC Terminal Petikemas, 2024

Berdasarkan Tabel 1.2 diatas bahwa fasilitas peralatan bongkar muat pada lapangan 217x Area Terminal Support terdiri dari *Rubber Tried Gantry Crane* (RTGC) sebanyak 4 buah, *Reach Stacker* (RS) sebanyak 1 buah yang bersifat mobile atau berpindah pindah, dan *Side Loader* (SL) sebanyak 1 buah. Dan juga *Reefer Plug* dengan kapasitas plug efektif sebanyak 25 plug dan daya listrik yang berkapasitas 380 *Kilovolt-amps* (KVA) yang disediakan oleh lapangan 217x untuk kontainer reefer atau kontainer yang membutuhkan suhu khusus untuk jenis

muatan seperti daging dan sayuran.

Pada saat saya melaksanakan praktik darat di Area Terminal Support PT IPC Terminal Petikemas Cabang Tanjung Priok selama 6 bulan dari Februari 2023 hingga Agustus 2023, waktu perputaran truk di dalam lapangan penumpukan di Area Terminal Support pada lapangan 217x mengalami beberapa kendala. Truk yang melebihi standar waktu ideal *Truck Round Time* (TRT) yang tidak sesuai dengan waktu ideal yang telah ditentukan PT IPC Terminal Petikemas Cabang Tanjung Priok yakni 30 menit. Kurang optimalnya kualitas pelayanan seperti keterlambatan pelayanan *Lift On Lift Off* (LoLo) dan ketidaksiapan operator sehingga menghambat kegiatan operasional di lapangan penumpukan 217x Area Terminal Support PT IPC Terminal Petikemas Cabang Tanjung Priok. Berikut ini waktu ideal Truck Round Time pada Area Terminal Support.

Tabel 1.3
Waktu Ideal Truck Round Time Area Terminal Support

KEGIATAN	LAMA WAKTU
GATE TRANSACTION/ GATE IN	< 5 MENIT
TRUCKING MENUJU AREA LOLO	< 15 MENIT
PLACEMENT / PICKUP	< 5 MENIT
GATE OUT	< 5 MENIT
TOTAL	< 30 MENIT

Sumber : Data Sekunder PT IPC TPK, 2024

Berdasarkan Tabel 1.3 diatas dapat diketahui bahwa waktu ideal untuk *truck round time* adalah 30 menit yang mana *gate transaction* atau *gate in* berlangsung selama kurang dari 5 menit, trucking menuju area *Lift On Lift Off* (LOLO) kurang dari 15 menit, *placement / pickup* kurang dari 5 menit, dan proses *gate out* kurang dari 5 menit. Jadi, kesimpulannya adalah area terminal support memberlakukan waktu ideal *truck round time* selama 30 menit. Semakin cepat truk mengambil petikemas di lapangan penumpukan area terminal support, maka semakin baik *truck round time* nya. Begitupun sebaliknya, semakin lama truk mengambil petikemas di lapangan penumpukan area terminal support , maka semakin tinggi nilai *truck round time* nya.

Seiring dengan berjalannya waktu, layanan kontenerisasi menjadi semakin menjanjikan. Walaupun keterbatasan lahan dan fasilitas yang dimiliki, setiap terminal petikemas sudah seharusnya menggunakan rancangan sistem yang paling efisien dan menguntungkan. Menurut Adhitya Muakbar dan Sunaryo (2013),

perancangan yang baik dari alur barang dan kendaraan di terminal peti kemas sangat mempengaruhi kinerja semua bisnis yang terkait. Jumlah kendaraan yang berlebihan tidak boleh mengganggu alur barang dan kendaraan di terminal karena hanya akan menyebabkan kemacetan di dalam terminal dan menghambat produktivitas barang.

Selain dengan memicu produktivitas suatu terminal peti kemas, Waktu perputaran truk atau biasa dikenal dengan *Truck Round Time (TRT)* juga mempunyai dampak yang signifikan terhadap operasionalnya.

Tabel 1.4
Monitoring Truck Round Time Area Terminal Support

TRUCK LEBIH DARI 30 MENIT DI DALAM LAPANGAN PENUMPUKAN PETIKEMAS 217X AREA TERMINAL SUPPORT PT IPC TERMINAL PETIKEMAS CABANG TANJUNG PRIOK								
NO STID	NO TRUCK	KEGIATAN	LAMA KEGIATAN	TANGGAL GATE IN	NO CONTAINER	VESSEL	VOYAGE	TERMINAL
C20565	B 9374 UEH	I	124 MENIT	02/01/2024 20:37:22	CLHU33115580	MERATUS SORONG	MS0988-MS100N	ATS
C09827		I	116 MENIT	02/01/2024 20:45:28	MRTU2020726	MERATUS AMPANA	JB1915-JB195N	ATS
C08992		I	113 MENIT	02/01/2024 20:48:55	MRTU2239186	MERATUS MAMIRI	BG0855-BG088N	ATS
C09962		I	108 MENIT	02/01/2024 20:54:03	MRTU9612178	MERATUS AMPANA	JB1915-JB195N	ATS
C06381		I	107 MENIT	02/01/2024 20:54:58	TTNU3528140	ICON CORINTUS	0385B23-039NB23	ATS
C08525	B 9880 UIW	I	106 MENIT	02/01/2024 20:55:43	MRTU2070943	MERATUS SORONG	MS0988-MS100N	ATS
C19659	B 9356 SUP	I	104 MENIT	02/01/2024 20:58:08	FCIU2722044	ICON BRAVO	032523-032SA23	ATS
C11366	B 9084UIY	I	84 MENIT	02/01/2024 21:17:37	TEGU2918438	GAUNG MAS	0323-0423	ATS
C11355	B 9389 UIZ	I	82 MENIT	02/01/2024 21:19:24	TEGU2920332	GAUNG MAS	0323-0423	ATS
C22461	B 9695 SYP	I	77 MENIT	02/01/2024 21:24:51	GESU6802604	MERATUS KAHAYAN	BP020W-BP023N	ATS

Sumber : Data Sekunder Area Terminal Support , 2024

Berdasarkan tabel 1.4 diatas dalam mengatasi truk yang melebihi standar waktu *Truck Round Time (TRT)*, maka Area Terminal Support menggunakan aplikasi Monitoring Truck yang khusus dibuat untuk mengawasi dan mengontrol waktu perputaran truk selama di lapangan penumpukan Area Terminal Support. Berikut dibawah ini merupakan nomor container yang kelebihan waktu yang berhubungan dengan Tabel 1.4 diatas:

Tabel 1.5
Container yang kelebihan waktu

No. Container	Kelebihan Waktu (Menit)
CLHU33115580	124 Menit
MRTU2020725	116 Menit
MRTU2239186	113 Menit
TTNU3528140	107 Menit
MRTU2070943	106 Menit
FCIU2722044	104 Menit
TEGU2920332	82 Menit
GESU5802504	77 Menit

Sumber : Data Sekunder Area Terminal Support, 2024

Berdasarkan Tabel 1.5 di atas pada kenyataannya masih ditemukan truk yang melebihi standar waktu *Truck Round Time* (TRT). Dimana Container hambatan dan kendala dalam kegiatan *receiving/delivery* biasanya terjadi karena *Truck Round Time* (TRT) yang melebihi standar waktu ideal, kurang optimalnya pelayanan pada saat kegiatan *delivery* di lapangan penumpukan 217x, terjadinya *clash* antara kegiatan *receiving* dengan *delivery* di lapangan penumpukan, sistem operasional yang terkadang *error*, tidak lengkapnya dokumen yang di bawa oleh supir truk serta keterbatasan akan sarana dan prasarana pendukung pada kegiatan operasional.

Oleh karena itu, jika truk berada di tempat penumpukan lebih lama dari yang diharapkan, hal ini dapat menunda pengiriman dan penerimaan barang serta memperpanjang waktu kendaraan harus menunggu kontainer. Keadaan ini perlu dihindari karena akan meningkatkan nilai waktu putaran truk atau *Truck Round Time* (TRT), yang merupakan ukuran seberapa baik operasi pengiriman dan penerimaan berjalan di terminal peti kemas.

Pentingnya organisasi untuk memprioritaskan penyediaan infrastruktur dan fasilitas pelayanan yang memadai, terutama untuk memuaskan pengguna jasa dalam hal *receiving* dan *delivery*. Pelayanan yang cepat berdampak besar pada seberapa baik truk melewati hambatan dan kendala untuk pengiriman dan penerimaan. Prosedur *receiving* dan *delivery* di tempat penumpukan akan semakin efisien jika waktu putaran truk atau *Truck Round Time* (TRT) semakin cepat dan begitupun sebaliknya semakin lama truk berada di tempat penumpukan maka semakin tidak efisien proses *receiving* dan *delivery* di tempat penumpukan. Selain

itu, *Truck Round Time* (TRT) mempunyai dampak yang signifikan terhadap lamanya truk berada di tempat penumpukan. Keterlambatan *receiving* dan *delivery* serta waktu tunggu truk yang lebih lama untuk kontainer dapat disebabkan karena *Truck Round Time* (TRT) yang tidak sesuai dengan waktu standar yang direkomendasikan untuk truk di tempat penumpukan.

Berdasarkan uraian permasalahan yang dijelaskan tersebut, maka peneliti tertarik untuk mengadakan penelitian yang dituangkan dalam bentuk skripsi dengan judul, “**Analisis Standar Waktu *Truck Round Time* Terhadap Kegiatan *Delivery* di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok**”.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka penulis dapat mengidentifikasi masalah sebagai berikut:

1. *Truck Round Time* yang melebihi standar waktu ideal
2. Kurang optimalnya pelayanan pada saat kegiatan *delivery*
3. Terjadinya *clash* antara kegiatan *receiving* dengan *delivery*
4. Kurang lengkapnya dokumen yang dibawa oleh supir truk
5. Sistem operasional yang terkadang *error*
6. Keterbatasan sarana dan prasarana yang mendukung kegiatan operasional *delivery*

C. BATASAN MASALAH

Dari judul skripsi ini, peneliti akan menemukan beberapa masalah yang mungkin dibahas. Namun, untuk menjaga materi yang dibahas tidak terlalu luas, ada batasan masalah yang harus dipenuhi dalam skripsi ini:

1. *Truck Round Time* yang melebihi standar waktu ideal
2. Kurang optimalnya pelayanan pada saat kegiatan *delivery*

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan, ditemukan masalah yaitu :

1. Apa penyebab truk yang melebihi standar waktu ideal *Truck Round Time*?
2. Bagaimana cara mengoptimalkan pelayanan kegiatan *delivery*?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan yang ingin dicapai, sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui penyebab truk yang melebihi standar waktu ideal *Truck Round Time*.
- b. Untuk mengetahui cara mengoptimalkan pelayanan pada saat kegiatan *delivery*.

2. Manfaat penelitian

a. Secara teoritis

- 1) Bagi penulis dapat menambah wawasan, pengetahuan, pengalaman, dan pengembangan pikiran dalam persaingan di dunia kerja nantinya dan taruna dituntut untuk dapat menganalisa data yang telah diperoleh selama taruna melaksanakan penelitian.
- 2) Mendapat masukan dan saran agar skripsi ini menjadi lebih baik dan memenuhi syarat wajib kelulusan sebagai Sarjana Terapan Pelayaran (STr.Pel).
- 3) Menambah wawasan dan pengembangan ilmu pengetahuan tentang cara mengatasi masalah yang terjadi selama kegiatan di lapangan penumpukan.

b. Secara Praktis

- 1) Sebagai masukan bagi Perusahaan dalam menangani pengaruh *Truck Round Time* terhadap kegiatan *delivery*.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan dalam mengikuti seluruh uraian dan pembahasan atas skripsi ini maka penulisan skripsi ini dilakukan dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis menerangkan tentang latar belakang penelitian, identifikasi masalah, pembatasan masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Dalam bab ini akan diuraikan mengenai pengertian lapangan penumpukan, terminal petikemas, bongkar muat, *receiving/delivery* dan peralatan, dan teori – teori yang berhubungan dengan *Truck Round Time* (TRT) serta hipotesis penelitian.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini membahas waktu dan lokasi penelitian, metode yang digunakan, sumber data yang digunakan, subjek penelitian, dan metode analisis data yang akan digunakan.

BAB IV : ANALISIS PEMBAHASAN

Bab ini akan membahas sebab akibat dari masalah yang ada di lapangan, opsi pemecahan masalah, dan evaluasi opsi pemecahan masalah saat ini.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran penulis yang berisi jawaban terhadap penelitian yang telah diteliti berdasarkan hasil analisis dan pembahasan. Serta menguraikan dan menyampaikan saran yang mungkin bermanfaat bagi penulis, Area Terminal Support PT IPC Terminal Petikemas Cabang Tanjung Priok, dan para pembaca skripsi ini.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL

Definisi operasional variabel adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, obyek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2016). Adapun pengertian operasional dari variabel x yakni standar waktu *truck round time* dan variabel y yakni kegiatan *delivery*, diantaranya sebagai berikut:

1. Standar Waktu *Truck Round Time*

a. Standar Waktu

Menurut Danang dan Wahyudi (2011:110) “waktu baku atau waktu standar adalah waktu yang diperlukan seorang pekerja terlatih untuk menyelesaikan suatu tugas tertentu, bekerja pada Tingkat kecepatan yang berlanjut, serta menggunakan metode, mesin, peralatan material dan pengaturan tempat kerja tertentu”.

Menurut UU No. 25 Tahun 2009 “standar pelayanan merupakan tolak ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan publik dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada Masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau, dan terukur.

b. *Truck Round Time*

Menurut Amin pada *Journal of Theoretical and Applied Information Tecnology* (2017:5) *Truck Round Time* yakni standar yang ditetapkan terminal petikemas dalam perhitungan waktu perputaran truk mulai dari truk melakukan proses *gate in* hingga truk dilakukan proses perpindahan *container* di lapangan penumpukan.

Menurut Intan Nurhaliza dan Dadang Suyadi S dalam Jurnal Logistik yang berjudul *Analisis Truck Round Time* di Lapangan Impor dalam Kegiatan *Delivery* di PT Mustika Alam Lestari (2020:31-36) berpendapat bahwa *Truck Round Time* yaitu lamanya waktu yang diperlukan oleh truk untuk mengambil petikemasnya di lapangan penumpukan petikemas yang dihitung sejak truk tersebut memasuki dan dilayani oleh petugas *gate in* sampai truk tersebut dilayani di *gate out*.

Dari teori-teori di atas penulis mensintesis bahwa Standar Waktu *Truck Round Time* merupakan tolak ukur atau acuan bagi penyelenggara pelayanan publik atau yang ditetapkan oleh suatu terminal petikemas guna dalam perhitungan waktu perputaran truk mulai dari truk melakukan proses *gate in* hingga truk dilakukan proses perpindahan *container* di lapangan penumpukan yang cepat, berkualitas, mudah, terjangkau dan terukur.

2. Kegiatan *Delivery*

“*Delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan atau lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di lapangan penumpukan,” berdasarkan Peraturan Manager Umum PT Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Perak Nomor: PER.2/05.01.01/TPR (2015).

Menurut Yunarto (2006) pengiriman (*delivery*) secara umum adalah penyediaan jasa dan barang jadi, termasuk manajemen transportasi, pemesanan, dan Gudang untuk memenuhi semua kebutuhan yang direncanakan.

Menurut pendapat Suyono (2003) pengiriman berarti penyerahan muatan atau dengan kata lain menyerahkan barang dari pelabuhan ke pelabuhan.

Dari uraian teori- teori dan Surat Keputusan di atas penulis mensintesis bahwa kegiatan *delivery* adalah suatu kegiatan memindahkan barang dari timbunan atau lapangan penumpukan dan menyerahkannya di atas kendaraan di depan pintu lapangan penumpukan.

B. TEORI

Teori adalah alur penalaran atau logika yang terdiri dari sejumlah konsep, definisi, dan dimensi yang disusun secara sistematis. Teori biasanya memiliki tiga fungsi yakni menjelaskan (memberi tahu), meramalkan (membuat ramalan), dan mengendalikan suatu fenomena. Konsep didefinisikan sebagai pendapat singkat yang dibentuk oleh proses penarikan kesimpulan umum tentang suatu peristiwa berdasarkan pengamatan yang relevan (Sugiyono, 2018).

Proporsi adalah pernyataan yang membenarkan atau menolak suatu hal yang biasanya lebih kompleks daripada makna, signifikansi, atau pentingnya. Untuk membuat skripsi ini lebih mudah dipahami oleh pembaca, penulis mengambil beberapa referensi para ahli tentang teori – teori berikut:

1. Analisis

a. Pengertian Analisis

- 1) Menurut Musyafah (2021), “Analisis adalah proses pengolahan data atau informasi yang dilakukan dengan tujuan untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik tentang suatu fenomena atau kejadian. Dalam analisis, data atau informasi tersebut diolah dan di evaluasi agar dapat menghasilkan informasi yang bermakna dan dapat digunakan dalam mengambil keputusan yang tepat.”
- 2) Menurut Andi Prastowo (2019), “Menganalisis merupakan proses memecah – memecah materi jadi bagian – bagian kecil dan menentukan bagaimana hubungan di antara bagian – bagian tersebut dan di antara setiap bagian dengan struktur keseluruhan.”
- 3) Menurut Sugiyono (2019), “Menganalisis adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan – bahan lain yang dengan cara mengorganisasikan data, menjabarkan ke dalam unit – unit, melakukan sintesa, Menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, serta membuat kesimpulan sehingga dapat mudah dipahami dan temuannya dapat di informasikan kepada orang lain.”
- 4) Menurut Stephen P. Robbins dan Mary Coulter (2017), “Analisis adalah proses mengidentifikasi masalah, memahami factor yang terlibat, dan memilih Solusi terbaik untuk menyelesaikan masalah.

Analisis melibatkan memecah masalah menjadi bagian – bagian yang dapat diatasi, menentukan akar penyebab masalah, dan menghasilkan Solusi alternatif.”

- 5) Menurut Dimyati dan Mudjiono (2015), “Analisis merupakan kemampuan menjabarkan isi Pelajaran ke bagian – bagian yang menjadi unsur pokok.”
- 6) Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) karangan Suharso dan Ana Retnoningsih (2005), “Analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab – musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya).”

Dari pengertian – pengertian analisis tersebut dapat disimpulkan bahwa analisis merupakan suatu kegiatan untuk memeriksa atau menyelidiki suatu peristiwa melalui data untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya.

2. Standar Waktu / Standar Pelayanan

a. Pengertian Standar Waktu

- 1) Menurut Departemen Perhubungan (2018), “Standar pelayanan merupakan hasil kerja yang terukur yang dicapai Pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan dalam periode atau satuan tertentu.”
- 2) Menurut Danang & Wahyudi (2011), “Waktu baku atau waktu standar adalah waktu yang diperlukan seorang pekerja terlatih untuk menyelesaikan suatu tugas tertentu bekerja pada tingkat kecepatan yang berlanjut serta menggunakan metode, mesin, peralatan material dan pengaturan tempat kerja tertentu.”
- 3) Menurut UU Nomor 25 Tahun 2009, “standar pelayanan merupakan tolak ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan publik dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau dan teukur.”

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa standar waktu merupakan waktu yang dijadikan acuan atau pedoman dalam melaksanakan pelayanan jasa yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau dan terukur.

b. Indikator Standar Pelayanan

Menurut KOP Tanjung Priok Nomor HK.206/4/1.TPK-2019 yang menjadi indikator standar pelayanan yang terkait dengan jasa Pelabuhan terdiri dari:

- 1) Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time/WT*)
Merupakan jumlah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh sampai kapal digerakkan menuju tambatan.
- 2) Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time/AT*)
Merupakan jumlah waktu terpakai untuk kapal bergerak dari lokasi labuh sampai ikat tali di tambatan atau sebaliknya.
- 3) Waktu Efektif (*Effective Time/ET*)
Merupakan jumlah jam bagi suatu kapal yang digunakan untuk melakukan bongkar muat selama kapal di tambatan.
- 4) *Berth Time* (BT)
Merupakan jumlah waktu siap operasi tambatan untuk melayani kapal.
- 5) Produktivitas Kerja
Merupakan pelayanan bongkar muat barang dari dan ke kapal.
- 6) *Receiving/Delivery* Petikemas
Merupakan kecepatan pelayanan penyerahan/penerimaan di terminal petikemas dihitung sejak alat angkut masuk hingga keluar yang dicatat di pintu masuk/keluar.
- 7) Tingkat Penggunaan Dermaga (*Berth Occupancy Ratio/BOR*)
Merupakan perbandingan antara waktu penggunaan dermaga dengan waktu yang tersedia (dermaga siap operasi) dalam periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam persentase.
- 8) Tingkat Penggunaan Gudang (*Shed Occupancy Ratio/SOR*)
Merupakan perbandingan antara jumlah pengguna ruang tumpukan dengan eunag penumpukan yang tersedia yang dihitung dalam satuan ton hari atau satuan M^3 hari.

9) Tingkat Penggunaan Lapangan Penumpukan (*Yard Occupancy Ratio/YOR*)

Merupakan perbandingan antara jumlah penggunaan ruang penumpukan dengan ruang penumpukan yang tersedia (siap operasi) yang dihitung dalam satuan ton hari atau M³ hari.

10) Kesiapan Operasi Peralatan

Merupakan perbandingan antara jumlah peralatan yang siap untuk dioperasikan dengan jumlah peralatan yang tersedia dalam periode waktu tertentu.

3. *Truck Round Time*

a. *Pengertian Truck Round Time*

- 1) Menurut Saprianto & Jones Zeanes (2022), “*Truck Round Time* merupakan waktu pelayanan kegiatan bongkar muat dari *gate in* sampai dengan *gate out*.”
- 2) Menurut Elmi Andika, Muhammad Alfi Khoriman, Galih Satriyo (2022), “*Truck Round Time* merupakan standart yang diterapkan terminal petikemas mengenai perhitungan waktu perputaran truk mulai dari melakukan proses *gate-in* hingga truk menuju lapangan penumpukan untuk dilakukan proses perpindahan *container* oleh *Rubber Tyred Gantry* di lapangan penumpukan yang sudah ditentukan sampai truk keluar/ *gate-out*.”
- 3) Menurut Yoon (2007), “*Truck Round Time* merupakan waktu yang dibutuhkan oleh sebuah truk di dalam area terminal Pelabuhan mulai dari *gate in* sampai dengan *gate out* untuk melakukan proses pengangkutan atau penurunan *container* di area *landside* di lapangan penumpukan.”
- 4) Menurut Ravichandra (2005), “*Truck Round Time* meliputi waktu yang dihitung dari kedatangan truk, proses *loading/unloading container*, inspeksi truk dan aktivitas komersial formalitas.”

Dari pengertian – pengertian *Truck Round Time* tersebut dapat disimpulkan bahwa *Truck Round Time* adalah waktu perputaran truk selama truk berada di lapangan penumpukan mulai dari truk masuk / *gate in* hingga truk keluar atau *gate out*.

4. *Receiving/Delivery*

a. Pengertian *Receiving/Delivery*

- 1) Menurut Peraturan General Manager PT Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Perak Nomor: PER.2/05.0102/TPR (2015), “*Delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan atau lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di lapangan penumpukan.”
- 2) Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 (2001), “*Receiving/Delivery* merupakan kegiatan pengambilan barang dari gudang atau lapangan”

Dari pengertian – pengertian *delivery* tersebut dapat disimpulkan bahwa *delivery* adalah suatu kegiatan memindahkan barang dari timbunan atau lapangan penumpukan dan menyerahkannya di atas kendaraan di depan pintu lapangan penumpukan.

b. Tata Cara Pelaksanaan *Receiving/ Delivery*

- 1) Dalam Peraturan Direksi PT Pelabuhan Indonesia III Nomor: PER.22.1/OS.0102/P.III (2014), menjelaskan bahwa pelaksanaan penerimaan petikemas (*receiving*) sebagai berikut:
 - a) Unit pelayanan melakukan administrasi penerimaan (*receiving*) petikemas ekspor sesuai dengan permohonan pengguna jasa.
 - b) Unit operasi terminal menerima dan mengatur penerimaan petikemas melalui gate in sesuai dengan klasifikasi/jenis petikemas berdasarkan dokumen penerimaan (*receiving*) petikemas ekspor atau petikemas muat dari pengguna jasa yang telah dipersiapkan untuk muatan kapal.
 - c) Unit operasi terminal melakukan monitoring kelancaran kegiatan penerimaan (*receiving*) petikemas ekspor atau petikemas muat.
 - d) Unit operasi terminal membuat laporan hasil kegiatan penerimaan (*receiving*) petikemas ekspor atau petikemas muat.
- 2) Dijelaskan dalam Peraturan Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Nomor: PER.22.1/OS.0102/P.III (2014), bahwa pelaksanaan pengeluaran petikemas (*delivery*) sebagai berikut:

- a) Unit pelayanan melakukan administrasi pengeluaran (*delivery*) petikemas impor atau petikemas bongkar sesuai dengan permohonan pengguna jasa.
- b) Unit operasi terminal mengatur pengeluaran petikemas melalui gate out berdasarkan dokumen pengeluaran (*delivery*) petikemas.
- c) Unit operasi terminal melakukan monitoring kelancaran kegiatan pengeluaran (*delivery*) petikemas impor atau petikemas bongkar.
- d) Unit operasi terminal membuat laporan hasil kegiatan pengeluaran (*delivery*) petikemas impor atau petikemas bongkar.

5. Lapangan Penumpukan

a. Pengertian Lapangan Penumpukan

- 1) Menurut Ashury Djameluddin (2022), “lapangan penumpukan / depo petikemas adalah lapangan untuk mengumpulkan, penyimpanan dan penumpukan peti kemas. Dimana peti kemas yang berisi muatan diserahkan ke penerima barang dan petikemas kosong diambil oleh pengirim barang.”
- 2) Menurut Rahul, Marthen Makahaube, dan Abdoellah Djabier (2019), “Container Yard atau lapangan penumpukan adalah suatu area di dalam pelabuhan yang luas dan terletak di dekat dermaga yang digunakan untuk menyimpan atau menumpuk peti kemas yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal”
- 3) Menurut Elvita Yunitasari (2017), “Lapangan penumpukan peti kemas atau Container Yard (CY) adalah tempat konsolidasi petikemas yang akan dibongkar atau dimuat ke dalam kapal, dimana lapangan penumpukan peti kemas di desain khusus dengan sistem penumpukan yang teratur erdasarkan *Blok, Slot, Row, Tier*.
- 4) Menurut Bolu Shouyang Wang (2016), “Container Yard adalah lapangan penumpukan yang berhubungan langsung dengan kegiatan bongkar muat peti kemas pada umumnya, container yard terletak tidak jauh dari area Pelabuhan
- 5) Menurut Triatmojo (2010), “Container Yard atau Lapangan Penumpukan Petikemas adalah lapangan yang berisi muatan barang yang akan dikirim atau diterima oleh suatu badan usaha, baik dalam keadaan kosong maupun penuh dengan muatan. Penumpukan peti

kemas dapat dilakukan sampai tiga tingkat namun akibat penumpukan tersebut terdapat penambahan waktu untuk penanganan muatan petikemas.

6. Petikemas

a. Pengertian Petikemas

- 1) Ashary Djamaluddin (2022) menyatakan bahwa “petikemas adalah peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan organisasi standar internasional sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang yang dapat digunakan di berbagai moda, mulai dari moda jalan dengan truk petikemas, kereta api dan kapal petikemas laut.
- 2) Drs. FD. C. Sudjmitko menjelaskan dalam buku Sistem Angkutan Petikemas (2012:4) bahwa “petikemas atau container adalah peti besar yang digunakan untuk pengangkutan barang melewati laut secara berulang kali dalam waktu yang lama, 20 tahun atau lebih.
- 3) Dalam buku Shipping Transport Intermodas, Kapten R.P. Suryono mengatakan, “Petikemas atau container adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu dan dapat dipakai berulang kali serta dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan di dalamnya.” (2007:275).

Menurut definisi di atas, dapat penulis sintesakan bahwa petikemas adalah kotak yang berbentuk kemasan berbahan baja yang dirancang khusus dengan panjang 20 kaki dan lebar 8 kaki serta tinggi 8 kaki. Dengan pemakaian berulang kali.

b. Faktor – Faktor yang mempengaruhi peletakan petikemas

Dalam buku Manajemen Operasional Pelabuhan, 2022:311, Ashuty Djamaluddin menyatakan bahwa beberapa faktor yang mempengaruhi harus dipertimbangkan saat memilih tempat untuk menyimpan petikemas di Gudang atau lapangan petikemas. Termasuk sebagai berikut:

- 1) Dimensi ukuran petikemas dalam (TEUs)
- 2) Jenis petikemas
- 3) Muatan khusus atau muatan berbahaya

- 4) Berat petikemas
- 5) Tujuan petikemas
- 6) Jadwal kapal pengangkut

c. Jenis Peralatan Bongkar Muat Petikemas

Jenis peralatan bongkar muat petikemas yang tersedia di lapangan penumpukan petikemas meliputi:

1) Rubber Tyred Gantry (RTG)

RTG adalah alat yang digunakan untuk menumpuk dan mengambil petikemas di lapangan penumpukan petikemas. Alat ini dapat bergerak bebas di lapangan penumpukan. RTG terdiri dari 4, 8, atau 16 roda yang terbuat dari karet. Bentuknya biasanya selebar enam rows container, dan mampu menumpuk antara empat sampai tujuh *tiers container*.

2) Reach Stacker (RS)

Digunakan untuk membongkar atau Menyusun petikemas sampai dengan ketinggian lima tumpukan. Dengan beban, kendaraan dapat bergerak dengan kecepatan 20-35 km/jam. Kapasitas angkat berkisar antara 35 sampai 55 ton. Mampu melakukan 8 sampai 15 *cycle lift on lift off* per jam

3) *Top Loader (Lift Truck)*

Adalah alat yang digunakan untuk bongkar muat petikemas di lapangan penumpukan. Tipe lain dari top loader adalah *front end loader* dan *side end loader*. *Top Loader* dapat digunakan untuk mengelola petikemas isi dan kosong serta untuk mengangkut muatan ke dan dari kereta api. *Top Loader* memiliki *spreader* yang sama dengan *reach stacker* dan sistem kerjanya *telescopic*, tetapi *top loader* tidak.

4) *Side Container Loader*

Alat ini memiliki kapasitas dasar 7,5 – 10 ton dan memiliki perangkat fork, juga dikenal sebagai garpu yang diubah menjadi *spreader* untuk mengangkat petikemas kosong. Mesin diesel digunakan sebagai penggerak utama dan sistem *hydraulic* digunakan untuk pengangkatan tambahan. Mengoperasikannya hanya dapat menggunakan satu baris stacking dengan tiga hingga tujuh tumpukan untuk petikemas kosong.

d. Jenis – jenis Petikemas

Menurut Drs. FD. C. Sudjamitko dalam buku Pokok – Pokok Pelayaran Niaga (2012:174) menjelaskan bahwa jenis petikemas yang paling sering digunakan dalam perdagangan ekspor dan impor diantaranya sebagai berikut:

1) Dry cargo Container

Petikemas jenis ini digunakan untuk mengangkut general cargo (muatan umum) yang terdiri dari berbagai jenis barang dagangan yang kering yang sudah dikemas dalam commodity packing (atau “loose”) yang tidak memerlukan perlakuan atau penanganan khusus.

2) Reefer Container

Petikemas jenis ini digunakan untuk mengangkut makanan yang harus disimpan dalam keadaan beku seperti daging hewan dan ikan segar.

3) Bulk Container

Petikemas jenis ini digunakan untuk mengangkut muatan curah seperti beras dan gandum yang tidak dikemas. Konstruksinya tidak memiliki pintu dan hanya ada bukaan kecil di bagian depan peti di dongkara yang memungkinkan muatan meluncur keluar.

4) Open Side Container

Petikemas ini memiliki pintu yang terletak di samping dan memanjang sepanjang petikemas. Tidak dilengkapi dengan pintu seperti jenis lainnya, tetapi hanya terpal untuk melindungi muatan dari cuaca. Tujuannya adalah untuk mengapalkan barang-barang tertentu yang tidak dapat dimasukkan dari pintu yang biasa di bagian belakang

5) Soft Top Container

Petikemas ini terbuka pada bagian atasnya, dari mana muatan diletakkan ke dalam peti kemas dan diambil dari sana pada pembongkarannya. Biasanya, bagian atas tersebut ditutupi oleh terpal untuk melindungi barang dari cuaca. Barang berat yang tidak terlalu besar, barang terkemas dan barang lepas dapat dimasukkan ke dalam *Soft Top Container*. Salah satu contohnya adalah generator Listrik.

6) Open Top, Open Side Container

Petikemas inihanya terdiri dari geladak dengan empat tiang sudut dan empat lubang untuk locking pin karena bagian atas dan sisi-sisinya

terbuka. Pengapalan barang berat yang tidak memerlukan perlindungan cuaca

7) *Hard Top Container*

Adalah nama lain untuk jenis petikemas *Dry Cargo Container*.

8) *Flat Rock Container*

Petikemas ini digunakan untuk mengangkut barang berat yang ukurannya sedikit melebihi luar petikemas karena tidak memiliki lantai dasar.

9) *Tank Container*

Tangka baja berkapasitas 4.000 *gallon* (kl. 15.140 liter) dipasang di dalam kerangka petikemas yang mirip dengan tangka yang dimasukkan ke dalam petikemas jenis *open top*, *open side*. *Tank Container* digunakan untuk mengapalkan bahan kimia atau cairan lainnya jika diperlukan.

e. Ukuran Petikemas

Dalam buku Penanganan dan Pengaturan Muatan untuk Diklat ANT-III (2019:16), Capt H. Moh Aziz Rohman menjelaskan bahwa petikemas atau kontainer yang umum digunakan memiliki ukuran standar atau umum, yaitu 20 kaki dan 40 kaki. Karena ukuran standar petikemas mulai dari 20 kaki, satu petikemas ukuran 20 kaki dinyatakan sebagai satuan *Twenty Foot Equivalent Unit* (TEU)

1) Ukuran 20 kaki atau (20 *footer container*), dengan ukurannya:

Panjang	= 6,06 m
Lebar	= 2,44 m
Tinggi	= 2,44 m atau 2,59 m
Volume	= 31,04 m ³ atau 33,58 m ³
Berat kosong	= 2,810 atau 2,860 kg

2) Ukuran 40 kaki (40 *footer container*), dengan ukuran:

Panjang	= 12,19 m
Lebar	= 2,44 m
Tinggi	= 2,59 m atau 2,74 m
Volume	= 67,83 m ³ atau 72,22 m ³
Berat kosong	= 2,040 atau 1,720 kg

f. Keuntungan dan Kerugian Petikemas

Petikemas dapat diangkut dengan cepat dan mudah dari kapal atau sebaliknya, dan dapat memuat semua jenis produk industri dan agrarian. Menurut Capt. RP. C. Sudjatmiko dalam buku *Shipping Pengakuan Intermoda Transportasi* (2007:282). Penggunaan petikemas memiliki beberapa keuntungan dan kerugian, antara lain:

1) Keuntungan memakai petikemas

- a) Cepat dan ekonomis dalam menangani petikemas, terutama dalam bongkar muat petikemas di Pelabuhan.
- b) Keamanan terhadap kerusakan dan pencurian lebih terjaga, terutama untuk barang – barang kecil atau berharga.
- c) Efisien
- d) Pembungkus barang tidak perlu terlalu kuat, karena tumpukan (*stacking*) dapat dibatasi setinggi dalamannya petikemas.

2) Kerugian memakai petikemas

- a) Kapal petikemas lebih mahal (lebih mahal dari kapal barang biasa)
- b) Jumlah banyaknya petikemas harus 3x (tiga kali) banyaknya petikemas yang ada di kapal. Satu kelompok yang akan dimuat dan satu kelompok yang akan dibongkar.
- c) Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat petikemas dan harus menggunakan peralatan khusus untuk mengangkut dan menumpuk.
- d) Jalan – jalan yang ada harus disesuaikan untuk pengangkutan petikemas.
- e) Dapat terjadi ketidakseimbangan dalam perdagangan antar negara, bila suatu negara tidak cukup persediaan petikemasnya.

g. Tata Cara Peletakan Petikemas

Selain mengetahui keuntungan dan kerugian petikemas, peletakan petikemas juga sangat berpengaruh di dalam lapangan penumpukan. Peletakan petikemas di lapangan penumpukan tidak boleh asal asalan, harus sesuai dengan aturan. Berikut berdasarkan *SOP General Manager TPS* (2019), bahwa tata cara peletakan petikemas di yard memiliki cara penomoran sebagai berikut:

- 1) *Blok* merupakan blok per kelompok, misalnya Blok A, B, C dan Seterusnya
- 2) *Slot* merupakan barisan memanjang dari satu blok, dengan penomoran seperti 01, 02, 03 dan seterusnya.
- 3) *Row* merupakan barisan melintang dari slot, dengan penomoran seperti 1, 2, 3 dan seterusnya.
- 4) *Tier* merupakan susunan tumpukan dari bawah ke atas, dengan penomoran seperti 1, 2, 3 dan seterusnya. Misalnya jika kode B02242, artinya petikemas berada di Blok B, Slot 02, Row 24 dan Tier.

h. Istilah – Istilah Bongkar Muat Petikemas

Peraturan Menteri Perhubungan PM No 11 Tahun 2007 tentang Pedoman Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Petikemas di Pelabuhan BUP merumuskan bahwa istilah – istilah pada bongkar muat peti kemas sebagai berikut :

- 1) Pelabuhan umum adalah Pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan Masyarakat umum yang dikelola oleh badan usaha Pelabuhan.
- 2) Dermaga Konvensional adalah dermaga untuk melayani kegiatan bongkar muat barang umum secara konvensional.
- 3) *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar petikemas dari atas dek/dalam palka kapal ke atas chassis/tongkang, atau memuat dari *chassis/tongkang* ke dalam palka atau ke atas dek kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat, termasuk di dalamnya kegiatan mengikat/ melepas petikemas di lambung kapal (*tackle/untackle*)
- 4) *Haulage* adalah pekerjaan mengangkut petikemas dengan menggunakan trailer/chassis dari sisi lambung kapal ke lapangan penumpukan petikemas atau sebaliknya dalam area terminal yang sama.
- 5) *Trucking* adalah pekerjaan mengangkut petikemas dengan menggunakan trailer/chassis dari sisi lambung kapal/lapangan penumpukan petikemas ke luar area terminal atau lapangan

penumpukan petikemas pada area terminal yang berbeda, atau sebaliknya.

- 6) *Lift on / lift off* adalah pekerjaan mengangkut petikemas dari lapangan penumpukan ke atas chassis, dari chassis lain atau sebaliknya.
- 7) *Angsur* adalah pekerjaan memindahkan petikemas dari satu tempat ke tempat – tempat lain dalam satu lapangan penumpukan petikemas.
- 8) *Stripping* adalah pekerjaan membongkar barang dari dalam petikemas sampai dengan Menyusun di tempat yang ditentukan.
- 9) *Stuffing* adalah pekerjaan memuat barang dari tempat yang ditentukan ke dalam petikemas.
- 10) *Shifting* adalah pekerjaan memindahkan petikemas dari satu tempat ke tempat lain palka yang sama atau ke palka yang lain dalam palka yang sama atau dari satu palka ke dermaga dan kemudian menempatkan Kembali ke kapal semula.
- 11) *Plugging reefer* petikemas adalah pekerjaan pelayanan pemberian aliran Listrik untuk petikemas dilapangan penumpukan yang tersedia fasilitas reefer.
- 12) *Monitoring reefer* petikemas adalah pekerjaan mengawasi pemberian aliran Listrik yang diperlukan setiap petikemas.
- 13) Petikemas batal muat adalah petikemas yang dibatalkan atas permintaan Perusahaan pelayaran yang telah ditentukan sebaliknya.
- 14) Gerakan ekstra adalah kegiatan pelayanan petikemas atas permintaan Perusahaan pelayaran yang telah di tentukan sebaliknya.
- 15) Petikemas *overheight/width/length* yang selanjutnya disingkat *OH/OW/OL* adalah petikemas yang mempunyai ukuran berbeda dengan standar umum petikemas dan atau muatannya melebihi standar petikemas yang penangannya memerlukan alat khusus.
- 16) *Behandle* adalah kegiatan penanganan petikemas dan barang dalam petikemas sesuai permintaan pemilik barang atau pihak yang menguasai petikemas terkait dengan pemeriksaan instansi berwenang.
- 17) Alih kapal petikemas (*transshipment*) adalah kegiatan membongkar petikemas dari kapal pengangkut pertama, disusun dan ditumpuk di lapangan penumpukan dan memuat Kembali ke kapal pengangkut ke-2 pada dermaga konvensional yang sama

- 18) Petikemas yang memerlukan penanganan khusus adalah petikemas seperti *flatrack*, *opentop*, *open side*, *rocon (Ro-Ro Container)* dan petikemas rusak yang dalam kegiatannya memerlukan penanganan khusus.

Kesimpulan yang diambil oleh penulis dari teori para pakar diatas yakni truck round time atau waktu perputaran truk di dalam lapangan petikemas menjadi salah satu indikator dari kegiatan receiving/delivery terkait dengan jasa Pelabuhan yang disediakan oleh lapangan 217x Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok .

Dari indikator terkait dengan jasa Pelabuhan diatas, hal ini merujuk pada seberapa optimalnya Truck Round Time di suatu lapangan penumpukan dapat ditangani dan dikelola. Lapangan penumpukan petikemas harus memiliki kemampuan untuk mengelola sumber daya yang dimiliki agar menghasilkan produktivitas lapangan penumpukan petikemas yang optimal. Aspek – aspek dalam segi alat yang dapat mempengaruhi dalam kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan petikemas khususnya dalam kegiatan receiving/delivery seperti *Rubber Tyred Gantry (RTG)*, *Reach Stacker (RS)*, *Top Loader* dan *Side Container Loader* untuk menangani petikemas.

Keuntungan memakai petikemas itu sendiri yakni cepat dan efisien dalam menangani petikemas, menjaga keamanan terhadap kerusakan dan pencurian, dan pembungkus barang tidak perlu terlalu kuat. Namun, ada beberapa kekurangan menggunakan petikemas seperti kapalnya mahal (lebih mahal dari kapal barang biasa), memerlukan terminal khusus untuk bongkar dan muat. Dan mengangkutnya dengan peralatan khusus, aksesibilitas yang ada harus disesuaikan untuk mengangkut petikemas, dan jika suatu negara kekurangan stok petikemas dapat menyebabkan ketidakseimbangan perdagangan antar negara.

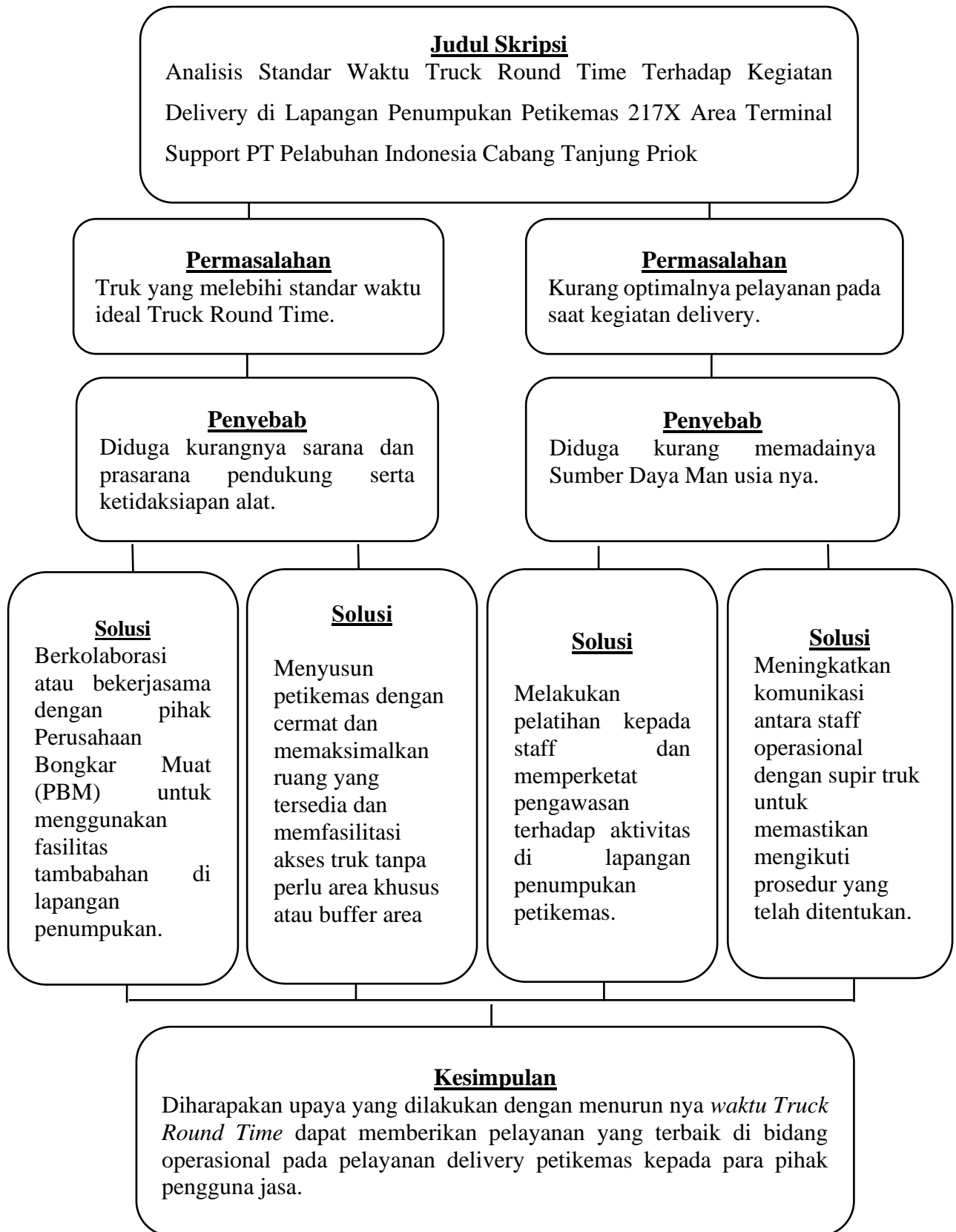
Banyaknya pengguna jasa yang memakai petikemas untuk mengirimkan barang, maka jasa penumpukan di lapangan penumpukan petikemas meningkat. Dengan peningkatan arus petikemas tersebut maka diperlukannya suatu standar waktu perputaran truk mulai dari proses *gate-in* hingga truk proses *gate out* yang disebut *Truck Round Time (TRT)*. TRT sangat penting karena dapat mempengaruhi kegiatan operasional dan pelayanan yang diberikan perusahaan kepada pengguna jasa.

Maka dari itu tingkat pelayanan yang cepat sangat penting untuk optimalnya TRT, semakin cepatnya TRT maka semakin optimal proses operasional di lapangan penumpukan petikemas. Sebaliknya apabila semakin lama TRT maka semakin tidak optimalnya proses operasional di lapangan penumpukan petikemas, kondisi ini perlu dihindari karena TRT merupakan indikator dari efisiensinya kegiatan operasional di lapangan penumpukan petikemas.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Dalam rangka mewujudkan kegiatan bongkar muat yang efektif dan efisien di Lapangan Penumpukan Petikemas 217x Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok, diperlukan adanya sarana dan prasarana pendukung yang memadai, tenaga kerja (operator) yang memiliki kemampuan dan kualitas yang teruji, serta mengikuti sistem metode kerja yang baik. Namun dalam kenyataan di lapangan, kegiatan delivery yang berlangsung tidak berjalan sebagaimana mestinya. Adapun penyebabnya adalah karena masih ditemukannya truk yang melebihi standar waktu ideal yang telah ditentukan oleh Perusahaan, sehingga dapat menyebabkan terjadinya keterlambatan pelayanan Lift on Lift Off serta menyebabkan terhambatnya proses kegiatan *Delivery container* sehingga penulis mencari Solusi untuk masalah peningkatkan pelayanan dengan melihat *truck round time* atau biasa dikenal dengan waktu perputaran truk di lapangan terhadap kegiatan operasional khususnya kegiatan delivery di lapangan penumpukan petikemas 217x Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.

Bagan 2.1
Kerangka Pemikiran



D. PENELITIAN TERDAHULU

No	Nama, judul Penelitian (Tahun), Penerbit, Metode Penelitian	Persamaan Variable	Perbedaan Variable	Hasil Penelitian
1	Intan Nuhaliza dan Dadang Suyadi, Analisis <i>Truck Round Time</i> di Lapangan Impor Dalam Kegiatan Delivery Di PT. Mustika Alam Lestari, (2020), kualitatif https://journal.unj.ac.id/unj/index.php/logistik/article/view/17656	<i>Truck round Time, delivery</i>	Penelitian ini hanya focus membahas analisis <i>Truck Round Time</i> dalam kegiatan <i>delivery</i> di PT Mustika Alam Lestari serta mengevaluasi kinerja operasional dalam hal efisiensi TRT	Hasil penelitian tersebut belum optimalnya <i>Truck Round Time</i> dalam kegiatan <i>Delivery</i> Petikemas Impor yang dapat menghambat kelancaran dari kegiatan itu sendiri, tinggi nya yor di lapangan penumpukan, berbarengannya kegiatan <i>delivery</i> dengan waktu bongkaran kapal, human error yang terjadi pada supir truk, dan pelayanan dari kegiatan <i>delivery</i> yang masih kurang ideal.
2	Yasti Irlani, Upaya Peningkatan Produktivitas Bongkar Muat Terhadap	<i>Receiving – Delivery</i>	Penelitian ini hanya berfokus membahas	Hasil penelitian ini belum optimalnya

	<p>Kelancaran Receiving-Delivery Pada KSO Terminal Peti Kemas Koja, STIP Jakarta (2016), kualitatif</p> <p>http://repository.stipjakarta.ac.id/handle/123456789/214</p>		<p>masalah – masalah yang mempengaruhi produktivitas bongkar muat dan mengevaluasi Upaya – Upaya perbaikan untuk kelancaran proses receiving – delivery pada KSO Terminal Peti Kemas Koja</p>	<p>produktivitas bongkar muat petikemas dari dermaga hingga container yard yang menghambat kegiatan receiving – delivery di KSO Terminal Petikemas Koja</p>
3	<p>Syapianto dan Jones Zeanas Rante, Optimalisasi Penerapan <i>Autogate System</i> Dalam Menunjang Kelancaran Kegiatan Truck Round Time (TRT) di Gate PT IPC Terminal Petikemas Area 2 Tanjung Priok, (2022), kuantitatif</p> <p>https://journal.ibmasmi.ac.id/index.php/JMBA/article/view/497</p>	<p><i>Truck Round Time (TRT)</i></p>	<p>Penelitian ini hanya focus membahas , Optimalisasi Penerapan <i>Autogate System</i> Dalam Menunjang Kelancaran Kegiatan Truck Round Time (TRT) di Gate PT IPC Terminal Petikemas Area 2 Tanjung Priok</p>	<p>Hasil penelitian tersebut kurangnya penelitian yang secara khusus membahas tentang penerapan <i>autogate system</i> dan kegiatan Truck Round di PT IPC Terminal Petikemas Area 2 Tanjung Priok serta bagaimana optimalisasi penerapan <i>autogate system</i> dapat meningkatkan</p>

				kelancaran kegiatan operasional di sana.
4	Dae-Gwun Yoo, Analisis Keterlambatan Truk di Lapangan Penumpukan terhadap Inspeksi Keamanan Peti Kemas (2007), kualitatif https://core.ac.uk/download/pdf/232275037.pdf	Keterlambatan Truk	Studi ini berfokus pada penggunaan model antrian untuk memperkirakan keterlambatan truk pada tahap pemeriksaan keamanan dan menentukan jumlah peralatan yang dibutuhkan untuk mempertahankan tingkat keterlambatan yang dapat diterima.	Fokus dari jurnal ini adalah untuk memenuhi kebutuhan kritis untuk mengoptimalkan proses pemeriksaan keamanan di terminal pelabuhan yang pada akhirnya dapat berkontribusi pada arus barang yang efisien dan keamanan sistem transportasi petikemas secara keseluruhan

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan selama 6 bulan ketika masa praktik darat berlangsung, yaitu terhitung dari tanggal 6 Februari 2023 sampai dengan 31 Juli 2023.

2. Tempat penelitian

Untuk penelitian dilaksanakan penulis di Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok. Berikut data – data dari Area Terminal Support:

a. Tempat kedudukan formal

Nama Perusahaan	: PT Pelabuhan Indonesia Tanjung Priok
Alamat	: Jl. Raya Pelabuhan No.23, Tj. Priok, Jakarta Utara , DKI Jakarta 14310
Telephone	: 0811 1135 535
Email	: www.ipctpk.co.id/area-tanjung-priok/
Tahun berdiri Perusahaan	: 10 Juli 2013
Direktur Utama	: Guna Mulyana
Dewan Komisaris	:Muarip, Asmhai Ishak, Eko Putra Adijayanto, Kiki Rizki Yoctavian, Sabri Saiman

Manager Area Terminal Support: Kristianto Edi Sarjono

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data yang digunakan harus didukung oleh data yang sebenarnya. Oleh karena itu, teknik pengumpulan data berikut digunakan untuk pengumpulan data:

1. Jenis dan Sumber Data

Dalam penyusunan penelitian ini, penulis menggunakan teknik analisis deskriptif yaitu pembahasan dalam penelitian dengan memberikan uraian – uraian. Data yang penulis gunakan adalah data kualitatif, jenis data kualitatif ada dua yaitu:

a. Data Primer

Yaitu data yang diperoleh langsung dari obyek penelitian dan dikumpulkan dengan cara observasi.

b. Data Sekunder

Yaitu data yang langsung diperoleh langsung dengan cara membaca buku dan mewawancarai beberapa karyawan di Area Terminal Support yang terkait dengan permasalahan yang ada dalam penelitian ini, sehingga diperoleh beberapa pemahaman secara teori maupun pengalaman di lapangan.

1. Teknik Pengumpulan Data

Penulis menggunakan metode berikut untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini sebagai berikut:

a. Riset Lapangan (Field Research)

Data yang diperlukan dikumpulkan secara langsung dari obyek penelitian melalui metode penelitian ini. Penulis mendapatkan data ini dengan menggunakan Teknik penggunaan data informasi dari pengamatan langsung selama melaksanakan Praktik Darat (Prada) di Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.

b. Riset Kepustakaan (Library Research)

Metode ini merupakan metode pengumpulan data yang digunakan untuk mengumpulkan informasi dan dasar teori untuk menganalisis masalah. Ini menggunakan sumber tertulis seperti literatur, jurnal ilmiah, dan materi perkuliahan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) yang terkait dengan topik penelitian. Serta membantu penulis Menyusun penelitian.

c. Teknik Komunikasi Langsung (wawancara)

Dalam penelitian kualitatif perlu bertemu langsung dengan pemberi data dan berinteraksi dengan sumber data, sehingga penulis menggunakan metode komunikasi langsung yang disebut dengan wawancara. Panduan

wawancara yang digunakan penulis untuk memperoleh data dan informasi untuk penyusunan penelitian ini dengan memberikan gambaran secara garis besar mengenai masalah yang diteliti yakni analisis standar waktu *Truck Round Time* terhadap kegiatan *delivery* di lapangan penumpukan petikemas 217x Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.

1) Pewawancara

Pewawancara sebagai pengumpul informasi adalah penulis sendiri yang melakukan wawancara narasumber.

2) Narasumber

Narasumber adalah orang yang memberikan informasi dan membantu penulis dalam menyediakan data dalam penelitian.

Penulis mewawancarai beberapa orang yang menjadi karyawan di Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok, diantaranya adalah:

- a) Bapak Achmad Syamsudin, Assisten Manager Operasional Area Terminal Support
- b) Bapak Joseph Silalahi, Assisten Manager Fasilitas dan Peralatan Area Terminal Support
- c) Bapak Alien Saputra, Supervisor Area Terminal Support

d. Dokumentasi

Dalam penelitian ini, data yang dikumpulkan oleh penulis berasal dari lapangan penumpukan petikemas 217X Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok, tempat penulis melakukan praktik darat (Prada), sebagai dokumen – dokumen pendukung untuk penelitian ini, termasuk struktur organisasi Perusahaan, Sejarah Perusahaan, prosedur operasional standar (SOP) Perusahaan, Data *Truck Round Time* di lapangan penumpukan petikemas 217x Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok, *business process* di Area Terminal Support mengenai layanan bongkar muat petikemas impor, tariff penumpukan dan gerakan ekstra Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.

C. SUBJEK PENELITIAN

Populasi terdiri atas sekumpulan obyek yang menjadi pusat perhatian, yang terdiri padanya terkandung informasi yang ingin diketahui (Gulo,2002:76). Populasi yang diambil oleh penulis dalam penyusunan skripsi ini yaitu data seluruh kegiatan *delivery* dalam satu tahun terakhir dan laporan *Truck Round Time* dan dihitung dalam periode bulanan pada periode Januari 2023 sampai dengan Januari 2024 di Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Analisis data adalah proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan menurut Masri S. dan Sofian (1989:265).

Untuk menganalisis permasalahan yang ada, penulis memilih teknik Fishbone analysis atau sering disebut diagram sebab-akibat yang cocok dan memudahkan analisa dari data yang ada. Disebut Fishbone diagram karena berbentuk seperti tulang ikan.

Keuntungan dari diagram tulang ikan adalah memungkinkan untuk mengidentifikasi dan mengorganisir penyebab yang dapat menyebabkan efek tertentu dan kemudia memisahkan akar penyebabnya. Faktanya, diagram tulang ikan memiliki banyak keuntungan dalam dunia bisnis. Selain memecahkan masalah bisnis yang penting, diagram ini juga memecahkan masalah klasik lainnya. Pada dasarnya, diagram tulang ikan dapat digunakan untuk kebutuhan – kebutuhan berikut ini:

- 1) Membantu mengidentifikasi akar penyebab masalah.
- 2) Membantu menghasilkan ide untuk memecahkan masalah.
- 3) Membantu untuk menyelidiki lebih lanjut.
- 4) Mengidentifikasi tindakan (bagaimana) untuk menciptakan hasil yang diinginkan.
- 5) Membahas masalah secara menyeluruh dan teratur.
- 6) Menghasilkan ide – ide baru.

Oleh karena itu penulis memilih Teknik analisis data Fishbone atau diagram sebab akibat ini bertujuan untuk menganalisis suatu kejadian dan peristiwa yang terjadi dengan meneliti akar dan penyebab dari permasalahan yaitu mengenai kurang optimalnya pelayanan pada saat kegiatan *delivery* sehingga menghambat kegiatan *delivery* dan menyebabkan *Truck Round Time* melebihi standar waktu ideal di Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.

Untuk memudahkan dalam memahami permasalahan ini, maka penulis membuat suatu diagram tulang ikan (Fish Bone) dari masalah yang penulis analisis

Gambar 3.1.

Diagram sebab akibat / Diagram Tulang Ikan (Fish Bone)

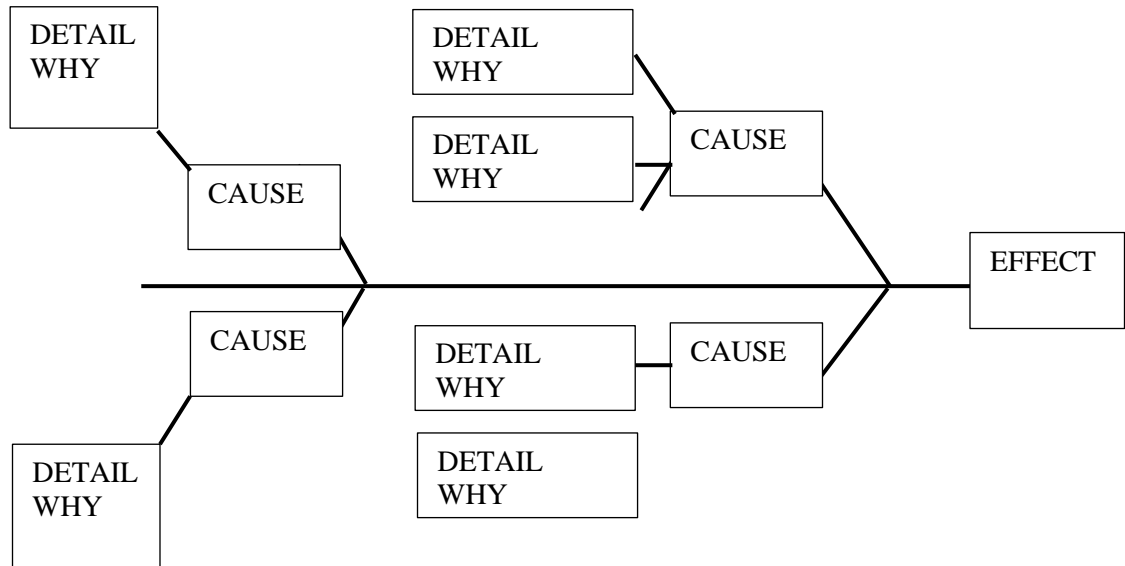


Diagram ini berfungsi untuk menentukan faktor – faktor yang mempengaruhi kualitas. Diagram Fishbone juga dikenal sebagai diagram sebab-akibat yang digunakan untuk menemukan sumber masalah dan solusinya.

Adapun langkah – langkah berikut yang harus dilakukan dalam pembuatan diagram Fishbone sebagai berikut:

- 1) Menyetujui pernyataan masalah.
- 2) Menentukan kategori-kategori.
- 3) Menemukan sebab yang potensial.
- 4) Mengkaji dan menyetujui sebab yang paling mungkin.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

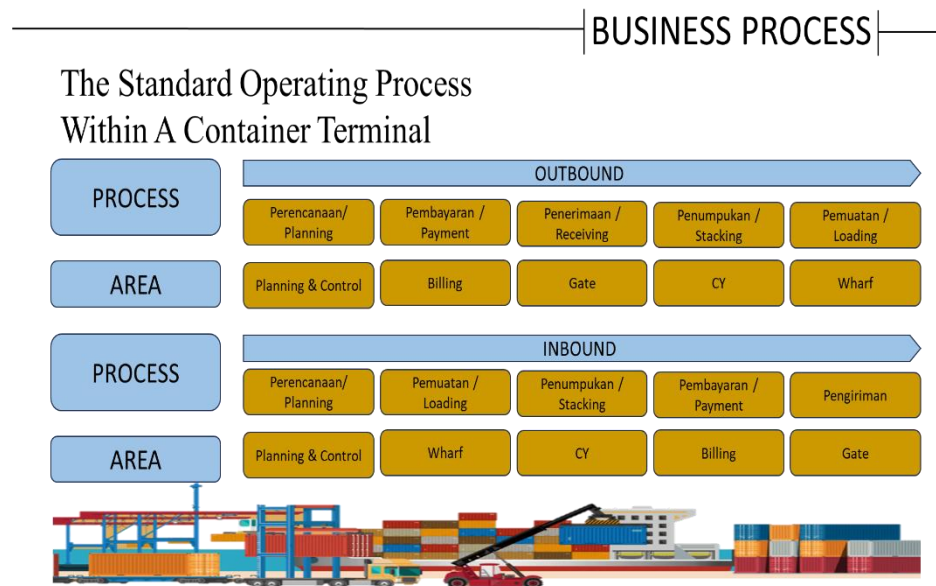
Pada bab ini, penulis akan membahas tentang permasalahan atau fakta yang terjadi di lapangan. Selain itu, penulis mencoba menguraikan peristiwa yang penulis alami selama Praktik Darat (Prada). Untuk membantu proses penelitian, penulis akan mendeskripsikannya sebagai berikut:

1. Profil Singkat Perusahaan

PT Pelabuhan Indonesia merupakan Perseroan milik BUMN yang memiliki anak Perusahaan di daerah Jakarta yakni PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok didirikan pada 10 Juni 2013 dan dikelola secara profesional untuk menyediakan pelayanan petikemas dengan sistem jaringan yang terintegrasi antar Pelabuhan. PT IPC Terminal Petikemas telah memiliki izin badan usaha (BUP) untuk menyediakan jasa pengelolaan terminal petikemas dan fasilitas lainnya. Pada tahun 2019, PT IPC Terminal Petikemas telah beroperasi di 6 (enam) Pelabuhan di Indonesia.

Berikut gambar dibawah ini PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok memiliki standar operasi terminal yang diterapkan dan dijalankan oleh PT IPC Terminal Petikemas:

Gambar 4.1
Bisnis Proses PT IPC Terminal Petikemas



Sumber: PT IPC Terminal Petikemas, 2024

Berdasarkan gambar 4.2 di atas, PT IPC Terminal Petikemas memberikan pelayanan selama 24 jam sehari melalui sistem yang sudah terintegrasi secara online untuk kegiatan pelayanan operasional di Terminal, pembayaran serta layanan Pengguna Jasa (*Customer Service*) lainnya.

Dalam menjalankan pelayanan operasional terdapat pula prosedur sebagaimana menjadi acuan dalam proses operasional pada terminal petikemas yakni sebagai berikut penjelasannya:

a. Kegiatan Outbond (*Receiving*)

1. Perencanaan/*Planning* dilakukan jika pengguna jasa terlebih dahulu melakukan *booking stack* melalui email yang nantinya akan dikonfirmasi oleh bagian *planning* dan *control*
2. Selanjutnya *planning* dan *control* kemudian mengarahkan ke bagian *billing* untuk melakukan pembayaran/*payment*
3. Setelah melakukan pembayaran, maka petikemas yang dibawa oleh truk dari Dermaga dapat diterima dan ditumpuk di lapangan penumpukan petikemas melalui petugas *gate* yang nantinya petikemas yang dibawa supir truk tersebut dilakukan pengecekan dokumen berupa *Single Truck Identification Data* (STID), Surat Perintah kerja (SPK) dan Surat Penerimaan Petikemas (SP2).

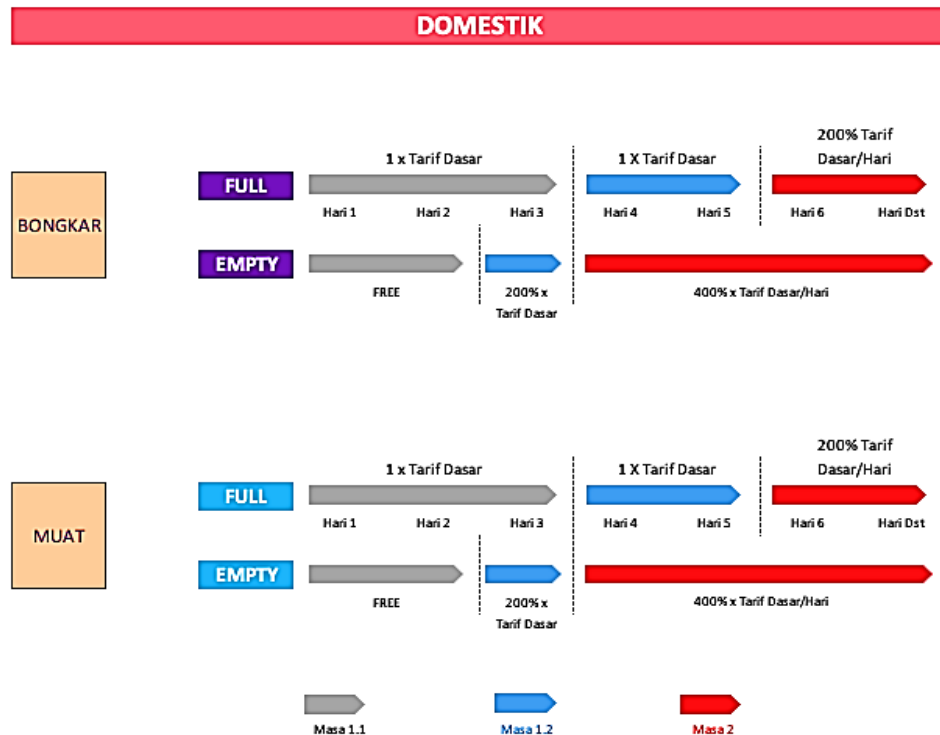
4. Petugas *gate* akan mengarahkan supir truk yang membawa petikemas ke bagian *Prepared Area* (PA) yang nantinya dilakukan penumpukan/*stacking* di lapangan penumpukan petikemas.
5. Kemudian supir truk bisa melakukan pemuatan kembali ke dermaga.

b. Kegiatan Inbound (*Delivery*)

1. Perencanaan/*Planning* dilakukan jika pengguna jasa terlebih dahulu melakukan *booking stack* melalui email yang nantinya akan dikonfirmasi oleh bagian *planning* dan *control*.
2. Setelah itu petikemas melakukan bongkar/*discharge* di Dermaga.
3. Selanjutnya petikemas akan dibawa supir truk dari Dermaga ke *Container Yard* (CY) untuk dilakukan penumpukan/*Stacking*.
4. Pengguna jasa kemudian mengarahkan ke bagian billing untuk melakukan pembayaran/*payment*.
5. Setelah melakukan pembayaran, maka petikemas dapat diterima dan ditumpuk di lapangan penumpukan petikemas yang nantinya dilakukan pengiriman dari lapangan penumpukan kepada pengguna jasa melalui petugas *gate* yang nantinya supir truk akan dilakukan pengecekan dokumen berupa *Single Truck Identification Data* (STID) dan Surat Penyerahan Petikemas (SP2).
6. Petugas *gate* akan mengarahkan supir truk ke bagian *Prepared Area* (PA) yang nantinya dilakukan pembongkaran/*Discharge* dari lapangan penumpukan petikemas ke atas truk
7. Kemudian setelah melakukan penyerahan petikemas melalui lapangan penumpukan dan petikemas tersebut disusun ke atas truk, setelah itu supir truk bisa melakukan *gate out*.

Dalam upaya mengatasi tingginya peningkatan volume petikemas di dalam lapangan penumpukan, Area Terminal Support memberlakukan masa penumpukan petikemas dengan tujuan supaya kegiatan operasional di lapangan penumpukan berjalan dengan lancar. Berikut ini merupakan masa penumpukan petikemas yang diberlakukan oleh Area Terminal Support:

Gambar 4.2 Masa Penumpukan Petikemas



Sumber: PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok, 2023

Berikut dibawah ini merupakan penjelasan mengenai masa penumpukan petikemas jalur domestik pada PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok:

a. Petikemas Domestik

1. Untuk petikemas isi (full) yang dibongkar atau muat dari/ke kapal
 - a) MASA 1 : hari ke-1 sampai dengan hari ke-3 dikenakan tarif penumpukan 1 hari dari tarif dasar dan hari ke-4 sampai dengan hari ke-5 dihitung perharinya sebesar tarif dasar.
 - b) MASA 2 : Hari ke-6 dan seterusnya dihitung perharinya sebesar 200% dari tarif dasar.
2. Untuk petikemas kosong (empty) yang di bongkar/dimuat dari/ke kapal
 - a) MASA 1 : hari ke-1 sampai dengan hari ke-2 tidak dikenakan tarif penumpukan dan hari ke-3 dikenakan tarif penumpukan sebesar 200% dari tarif dasar.
 - b) MASA 2 : hari ke-4 dan seterusnya dihitung perharinya sebesar 400% dari tarif dasar.

Dengan diberlakukannya masa penumpukan petikemas yang bertujuan untuk mengatur dan mengoptimalkan penggunaan lahan dipelabuhan serta mengurangi volume petikemas yang melebihi kapasitas lapangan yang dapat menghambat kegiatan operasional. Terkait dengan masa penumpukan petikemas di Pelabuhan, terdapat tarif layanan jasa penumpukan yang dikenakan kepada pemilik barang. Berikut ini merupakan tarif jasa layanan petikemas yang diterapkan oleh Area Terminal Support jalur domestik:

Tabel 4.1

Tarif Layanan Jasa Penumpukan PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok Jalur Domestik

Uraian	Penjelasan	Tarif		Satuan
		20'	40'	
Penumpukan	A. Petikemas Empty	8.750	17.500	Per Box/Hari
	B. Petikemas Full	17.500	35.000	Per Box/Hari
	C. Petikemas OVD (OH,OW,OL)	41.000	82.000	Per Box/Hari
	D. Petikemas Barang Berbahaya	35.000	70.000	Per Box/Hari
	E. Petikemas Uncontainerized	41.000	82.000	Per Box/Hari
	F. Petikemas Reefer	41.000	82.000	Per Box/Hari
	G. Chassis Kosong	26.600	53.200	Per Box/Hari
	H. Chassis Bermuatan	26.600	53.200	Per Box/Hari

Sumber: PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok, 2024

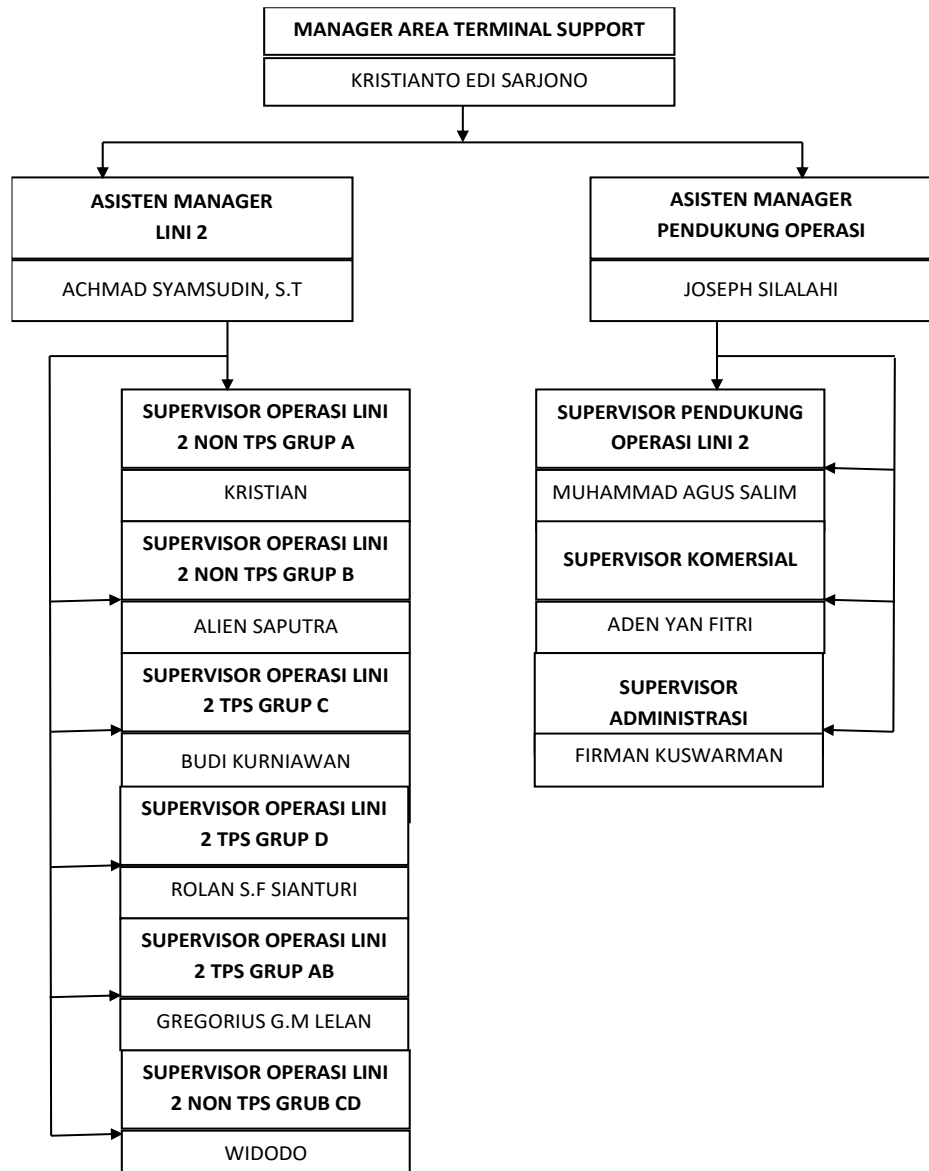
Pada Tabel 4.1 yang disebutkan sebelumnya menunjukkan kesimpulan berikut mengenai tarif ini diatur berdasarkan beberapa faktor, seperti durasi penumpukan, ukuran petikemas, dan jenis petikemas. Adanya tarif ini berpengaruh terhadap kegiatan operasional di lapangan penumpukan petikemas karena dapat tarif merupakan alat penting bagi pengelola Pelabuhan untuk mengatur dan mengontrol penggunaan fasilitas penumpukan, mendorong efisiensi dalam pengelolaan penumpukan petikemas, sehingga dapat menghindari kepadatan dan memastikan kelancaran arus barang serta meningkatkan pendapatan operasional.

2. Struktur Organisasi Area Terminal Support

Area Terminal Support dipimpin oleh Manager Area yang dibantu oleh asisten manager, antara lain

Bagan 4.1

Struktur Organisasi Area Terminal Support



Sumber : Area Terminal Support, 2024

Berdasarkan Gambar 4.5 diatas, dalam menjalankan bisnis terminal petikemas, Area Terminal Petikemas dipimpin oleh seorang Manager Area Terminal Support dan dibantu oleh dua (2) orang Asisten Manager yang mana asisten manager terbagi lagi menjadi asisten manager operasi dan asisten manager

pendukung operasi. Dalam menjalankan tugas nya asisten manager dibantu oleh para supervisor yang berjumlah empat (4) orang dalam grup yang berbeda yakni grup a, b, c, dan d. Dan juga dalam menjalankan tugas sebagai asisten manager pendukung operasi pun dibantu oleh tiga (3) orang supervisor yakni bagian operasional, komersial, dan administrasi.

a. Tugas Manager Area

Menyelenggarakan pelayanan operasional dan non operasional pada unit kerja Area Terminal Support. Menyusun atau merumuskan serta mengusulkan rencana program kerja dan anggaran terkait kegiatan pelayanan pada unit kerja Area Terminal Support. Mengambil keputusan tentang bagaimana rencana program kerja kegiatan dilaksanakan berdasarkan hasil Keputusan direksi.

b. Tugas Assisten Manager

Menyusun atau merancang serta mengusulkan rencana program kerja yang relevan dengan kegiatan pada aspek perencanaan, pengendalian dan operasi pada unit kerja Area Terminal Support. Mengorganisir kegiatan pengendalian dan pengoperasian pelayanan petikemas serta memastikan implementasi kebijakan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di ruang lingkup Area Terminal Support. Monitoring terhadap kegiatan pengendalian dan pengoperasian pelayanan petikemas pada Unit kerja Area Terminal Support. Serta mengevaluasi dan menganalisa terhadap kegiatan pengendalian dan pengoperasian pelayanan petikemas pada unit kerja Area Terminal Support.

c. Tugas Assisten Manager Pendukung Operasi

Menyusun dan merancang dan mengusulkan rencana program kerja yang relevan dengan kegiatan pada aspek perencanaan serta pengendalian pendukung operasi pada unit kerja Area Terminal Support. Mengorganisir kegiatan pengendalian pendukung operasi pelayanan petikemas serta memastikan implementasi kebijakan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada unit kerja Area Terminal Support. Monitoring terhadap kegiatan pengendalian pada pendukung operasi pelayanan petikemas pada unit kerja Area Terminal Support. Serta mengevaluasi dan menganalisa terhadap kegiatan pengendalian pendukung operasi pelayanan petikemas pada unit kerja Area Terminal Support.

d. Tugas Supervisor Komersial

Mengendalikan dan mengatur kegiatan komersial pada unit kerja Area Terminal Support. Menyusun atau merancang dan mengusulkan rencana kerja dan anggaran yang relevan mengenai kegiatan komersial pada unit kerja Area Terminal Support. Melakukan aktivitas supervise terkait dengan pelaksanaan rencana program kerja kegiatan terkait komersial berdasarkan hasil Keputusan Manager Area dan Assiten Manager Pendukung Operasi.

e. Tugas Supervisor Administrasi

Mengawasi pekerjaan administrasi dan keuangan. Berkoordinasi dengan internal dan eksternal Area Terminal Support. Membantu penginputan data produksi dan biaya di aplikasi EPBCS. Membantu penyelesaian piutang dan hutang Area Terminal Support. Membantu mengirim laporan bulanan ke bagian pajak keuangan PT IPC TPK pusat

f. Tugas Supervisor Pendukung Operasi

Melakukan pengawasan terhadap kegiatan pendukung operasi baik fasilitas, peralatan, sarana dan prasarana untuk menunjang kegiatan operasional di Area Terminal Support. Melakukan Analisa dan evaluasi terhadap kondisi eksiting penerapan kegiatan pendukung operasi serta implementasi dan monitoring program kerja sesuai standar prosedur. Memonitoring dan mengkoordinasikan terkait realisasi perbaikan, penyediaan fasilitas serta sarana dan prasarana. Serta menjalin hubungan baik dengan mitra alat terkait dalam rangka membentuk komunikasi dan pertukaran informasi terkait ruang lingkup pendukung operasi.

g. Tugas Supervisor Operasi Lini 2 Non TPS

Mengendalikan dan mengatur kegiatan perencanaan, pengendalian, dan pengoperasian pelayanan petikemas seperti ESY, Stuffing/Stripping. Melakukan Analisa dan evaluasi terhadap penerapan program kerja dalam rangka peningkatan dan pengembangan pelayanan. Melaksanakan koordinasi dan komunikasi atau pertukaran informasi sesuai dengan ketentuan Perusahaan yang berlaku serta melakukan pelaksanaan pembinaan, pendelegasian, kewenangan, pelimpahan tugas, dan penilaian terhadap bawahan dalam lingkup unit kerjanya.

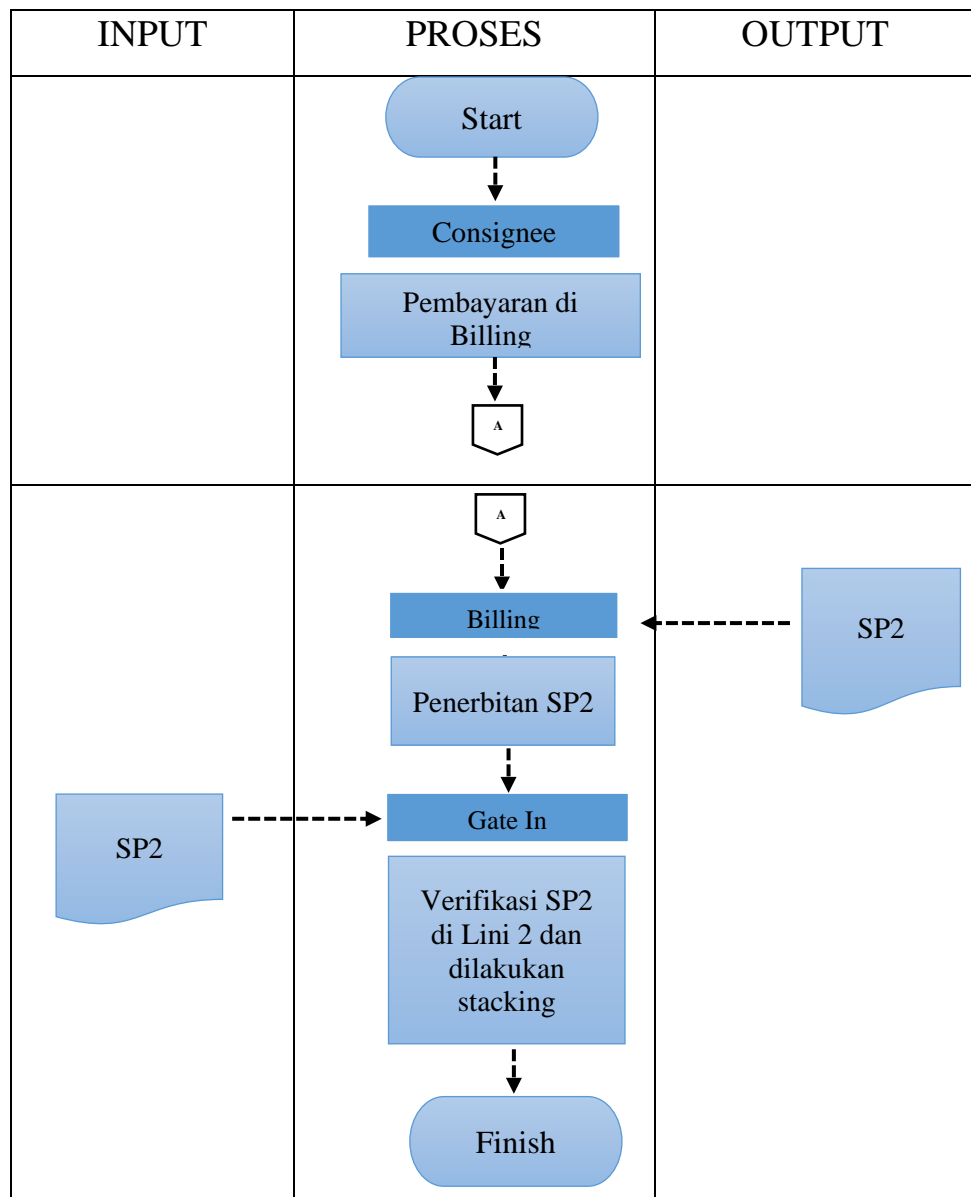
3. Alur Kegiatan *Receiving/Delivery*

a. *Receiving*

Receiving merupakan proses membawa barang pengguna jasa ke lapangan penumpukan sementara guna penumpukan dalam waktu yang lebih lama . Berikut merupakan diagram alur *receiving* dapat dilihat pada gambar berikut yang merupakan prosedur dari kegiatan *receiving*:

Gambar 4.3

Alur kegiatan *Receiving*



Sumber : PT IPC Terminal Petikemas, 2023

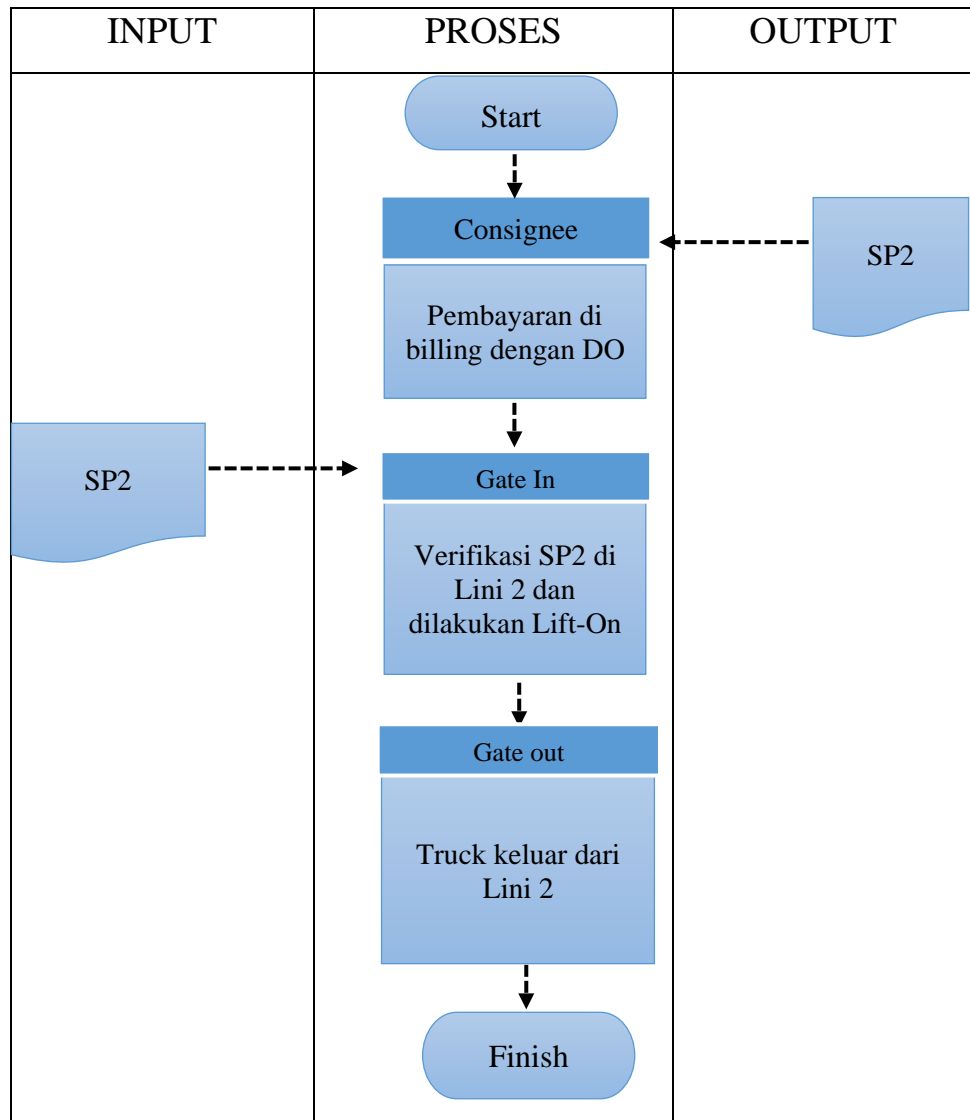
Berikut merupakan penjelasan mengenai prosedur kegiatan *receiving*:

- a. *Consignee* melakukan pembayaran dari kapal menuju ke *billing*
- b. Setelah melakukan pembayaran *consignee* akan menerima dokumen SP2
- c. Setelah SP2 diterima, truk container menuju ke dalam lapangan penumpukan Lini 2 melalui gate in dengan membawa SP2 dan difikasi setelah dilakukan verifikasi dan data sesuai truk masuk dan dilakukan penumpukkan (*stacking*) dari *chasis* ke lapangan penumpukan sesuai job list dan *preferred* area yang dikirim dari *yard planner*.

b. Delivery

Delivery merupakan kegiatan penarikan barang agar dikirim dari lapangan penumpukan Lini 2 ke luar area Pelabuhan. Berikut adalah diagram alur *delivery* terlihat pada gambar berikut di bawah ini:

Gambar 4.4
Alur Kegiatan Delivery



Sumber : PT IPC Terminal Petikemas,2023

Berikut ini adalah penjelasan mengenai diagram alur pada prosedur delivery :

- a. *Consignee* melakukan pembayaran untuk jasa penumpukan dan penggunaan alat di Lini 2 dengan membawa *delivery order* di billing untuk mendapatkan SP2
- b. Setelah mendapatkan SP2 *consignee* melakukan verifikasi di *Gate out* untuk *Lift-on*
- c. Setelah melakukan verifikasi selesai truck membawa container keluar dari lini 2

Untuk kelengkapan data, penulis melakukan wawancara mengenai kegiatan pada saat *receiving/delivery* antara lain sebagai berikut:

- 1) Apakah ada kendala disaat kegiatan *receiving* berlangsung di Area Terminal Support?

Jawab: Tidak ada, karena yang lebih di prioritaskan adalah kegiatan kapal yakni bongkaran atau bisa disebut dengan *receiving*.

- 2) Apakah ada kendala disaat kegiatan *delivery* berlangsung di Area Terminal Support?

Jawab: Ya ada, kendala yang terjadi saat kegiatan *delivery* yakni terjadinya *clash* antara kegiatan *receiving* atau bongkaran dengan kegiatan *delivery* atau pengambilan yang secara bersamaan di satu waktu yang sama.

- 3) Apa akibat yang timbul jika terjadi *clash* antara kegiatan *receiving* dengan kegiatan *delivery*?

Jawab: Akibat yang akan timbul jika terjadi *clash* antara kegiatan *receiving* dengan *delivery* adalah kepadatan lapangan penumpukan sehingga volume truk di dalam lapangan penumpukan meningkat.

- 4) Dampak apa yang akan didapatkan pada Perusahaan jika terjadinya penanganan *clash* seperti ini terjadi secara berkesinambungan?

Jawab: Dampak nya adalah loyalitas pengguna jasa menurun sehingga produktivitas lapangan penumpukannya menurun dan ekonomi Perusahaan juga ikut menurun.

- 5) Bagaimana cara mengatasi terjadinya *clash* antara kegiatan *delivery* dan *receiving* yang bersamaan di waktu yang sama?

Jawab: Cara mengatasinya dengan membatasi truk yang masuk bisa seperti bekerjasama dengan pihak Perusahaan Bongkar Muat untuk mengatur jadwal kedatangan dan keberangkatan truk secara teratur untuk menghindari peningkatan volume pelayanan di lapangan penumpukan petikemas.

- 6) Bagaimana cara Area Terminal Support mencegah terjadinya *clash* antara kegiatan *delivery* dengan kegiatan *receiving*?

Jawab: Menerapkan suatu sistem monitoring truk yang bertujuan sebagai alat bantu monitoring atau mengawasi serta mengontrol truk untuk

mencegah terjadinya *clash* antara kegiatan *receiving* dan kegiatan *delivery* serta meningkatkan pengawasan di lapangan.

4. Sistem Pengawasan Petikemas di Area Terminal Support

Sistem pengawasan petikemas di lapangan penumpukan merujuk pada serangkaian proses dan teknologi yang digunakan untuk memuat, memindahkan, menyimpan, dan mengelola petikemas di area penumpukan di Pelabuhan atau terminal container. Ini meliputi beberapa aspek penting untuk memastikan efisiensi operasional, keamanan, dan kepatuhan terhadap peraturan agar kegiatan operasional berjalan lancar dan dengan baik. Berikut ini merupakan sistem pengawasan petikemas yang digunakan oleh Area Terminal Support dalam mengawasi dan mengontrol pergerakan petikemas selama di dalam lapangan penumpukan:

Gambar 4.5

Aplikasi Monitoring Truck Area Terminal Support

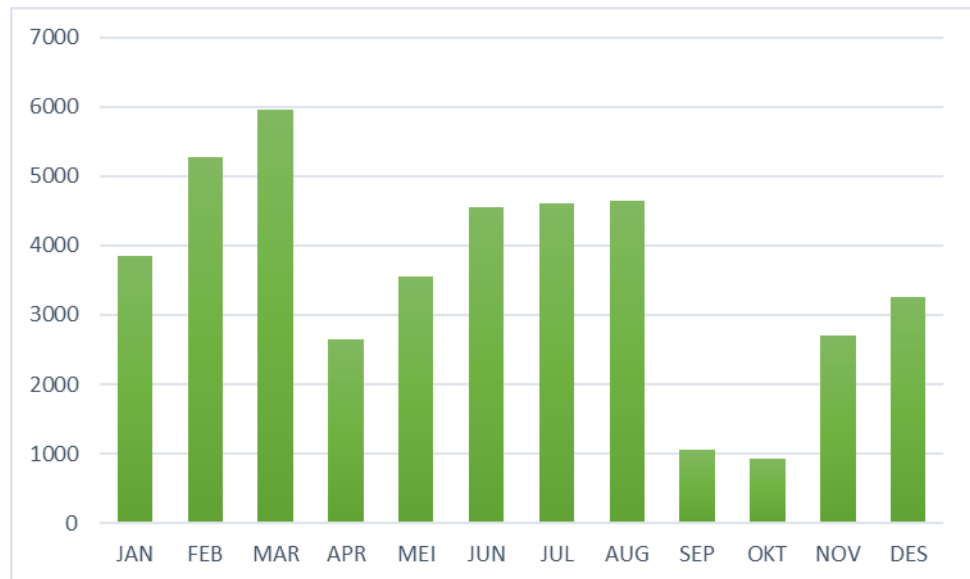
NO. STID	NO. TRUCK	KEGIATAN	LAMA KEGIATAN	Tanggal GATE IN	NO. CONTAINER	VESSEL	VOYAGE	Terminal
C20565	B9374UEH	I	124 menit	02/01/2024 20:37:22	CLHU3315580	MERATUS SORONG	MS098S - MS100N	ATS
C09827		I	116 menit	02/01/2024 20:45:28	MRTU2020726	MERATUS AMPANA	JB191S - JB195N	ATS
C08992		I	113 menit	02/01/2024 20:48:55	MRTU2239186	MERATUS MAMIRI	BG085S - BG088N	ATS
C09982		I	108 menit	02/01/2024 20:54:03	MRTU9612178	MERATUS AMPANA	JB191S - JB195N	ATS

Sumber : Data Sekunder ATS, 2024

Berdasarkan Gambar 4.7 di atas tersebut dapat dilihat bahwa Area Terminal Support memiliki 1 aplikasi monitoring *truck* yang tujuannya adalah untuk mengawasi dan memantau pergerakan truk selama di lapangan penumpukan petikemas mulai dari truk tersebut masuk hingga truk tersebut keluar atau biasa disebut dengan *Truck Round Time*. Pada aplikasi monitoring ini di Area Terminal Support memiliki standar waktu ideal yakni 30 menit yang telah ditetapkan oleh Perusahaan melalui prosedur dalam kegiatan pengambilan petikemas (*delivery*). Jadi jika ada truk yang berada di lapangan penumpukan petikemas selama lebih dari 30 menit akan muncul di dalam aplikasi monitoring tersebut.

Selain sistem pengawasan TRT terdapat pula grafik yang menunjukkan data TRT yang melebihi waktu ideal selama 1 tahun terakhir sebagaimana berikut :

Diagram 4.1
Data Truck Round Time yang Melebihi Waktu Ideal di Lapangan
Penumpukan 217X Area Terminal Support
Area Terminal Support



Sumber : Data Sekunder , 2023

Kegiatan jasa bongkar dan muat di lapangan penumpukan petikemas 217X mengalami peningkatan arus pengiriman seiring dengan pertumbuhan ekonomi global. Kegiatan ini harus berjalan seimbang untuk memastikan kapasitas lapangan penumpukan / *Container Yard* (CY) cukup. Keterseiaan peralatan bongkar muat dan fasilitas lapangan yang memadai

sangat penting untuk melaksanakan kegiatan operasional. Hal ini diharapkan dapat berjalan lancar untuk memenuhi permintaan pelanggan Area Terminal Support. Karena Area Terminal Support berkomitmen untuk kepuasan pelanggan. Akibatnya, pelayanan yang diberikan yakni selama 24 jam selalu prima dan terus ditingkatkan.

Oleh sebab itu berdasarkan Diagram 4.1 diatas, Area Terminal Support berusaha untuk meningkatkan pelayanan agar lebih optimal dan kegiatan bongkar muat berjalan dengan baik walaupun hambatan – hambatan yang terjadi masih ditemukan seperti terjadi *clash* antara kegiatan bongkaran dengan kegiatan *delivery*, supir truk yang tidak disiplin, dan staff maupun operator yang belum maksimal dalam bekerja yang menyebabkan keterlambatan dalam kegiatan *delivery* sehingga *Truck Round Time* meningkat.

Namun dengan adanya monitoring sistem diharapkan

Untuk kelengkapan data, penulis melakukan wawancara kepada Pak Alien Saputra selaku supervisor non TPS lini 2 Area Terminal Support mengenai sistem pengawasan petikemas yang telah diterapkan oleh Area Terminal Support antara lain sebagai berikut:

Tabel 4.3
Daftar Pertanyaan wawancara mengenai Sistem
Pengawasan Truk di Area Terminal Support

No.	Pertanyaan	Jawaban
1.	Sejak kapan <i>Truck Round Time</i> diberlakukan di Area Terminal Support?	<i>Truck Round Time</i> diberlakukan oleh Area Terminal Support sejak awal tahun 2023.
2.	Apa saja yang mempengaruhi <i>Truck Round Time</i> ?	Yang mempengaruhi <i>Truck Round Time</i> yakni alat, operator, kondisi lapangan penumpukan.
3.	Apakah ada kendala saat <i>Truck Round Time</i> diberlakukan oleh Area	Ya , ada.

	Terminal Support?	
4.	Kendala apa saja yang terjadi pada saat Truck Round Time diberlakukan oleh Area <i>Terminal Support</i> ?	Kendala yang ditemukan yakni masih adanya truk yang melebihi standar waktu ideal yang telah ditentukan oleh Area Terminal Support sehingga menyebabkan meningkatnya volume truk di lapangan penumpukan.
5.	Faktor – faktor apa saja yang mempengaruhi <i>Truck Round Time</i> ?	Faktor – faktor yang mempengaruhi Truck Round Time berasal dari alat yang menanganinya terbatas, kurangnya sarana dan prasarana pendukung seperti tidak adanya buffer area, serta petugas gate ataupun operator yang kurang disiplin dan juga supir truk yang kurang disiplin.
6.	Hal apa aja saja yang dilakukan untuk mengatasi kendala pada <i>Truck Round Time</i> ?	Hal yang dapat dilakukan adalah dengan diberlakukannya sistem monitoring yang bertujuan untuk memantau serta mengawasi truk selama berada di lapangan penumpukan dan memberlakukan sanksi yang tegas.
7.	Apa kelebihan dari diberlakukannya <i>Truck Round Time</i> di Area <i>Terminal Support</i> ?	Kelebihannya adalah kegiatan operasional berjalan lancar karena adanya batasan waktu bagi truk untuk masuk dan keluar dari lapangan penumpukan sehingga aliran

		lalu lintas berjalan baik dan meminimalisir kepadatan di lapangan penumpukan.
8.	Apa kekurangan dari diberlakukannya <i>Truck Round Time</i> di Area <i>Terminal Support</i> ?	Kekurangannya adalah kemungkinan terjadinya kepadatan di lapangan penumpukan jika waktu tunggu truk terlalu lama sehingga menyebabkan terhambatnya kegiatan operasional di lapangan penumpukan yang berupa receiving dan delivery.

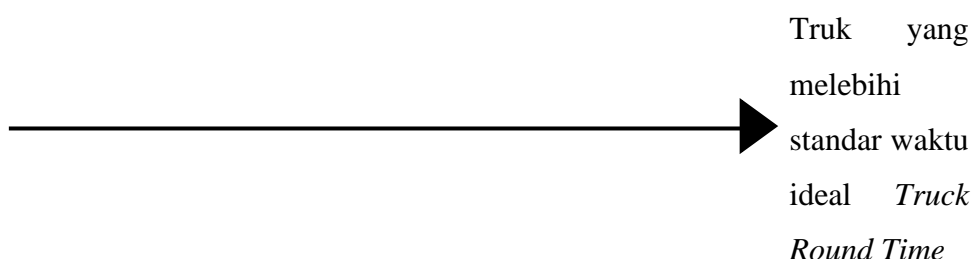
Sumber : Data Olahan, 2024

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan data yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, penulis akan menganalisis data menggunakan Teknik analisis FISHBONE. Manfaat diagram Fishbone adalah memungkinkan untuk mengidentifikasi dan mengorganisasi faktor penyebab dari efek tertentu, kemudian memisahkan akar penyebabnya. Ada banyak manfaat di dunia bisnis dengan diagram Fishbone. Selain memecahkan masalah yang menjadi fokus utama perusahaan, masalah terkait lainnya juga dapat diselesaikan. Untuk menggunakan metode analisis Fishbone, berikut adalah langkah – langkah dalam penggunaannya:

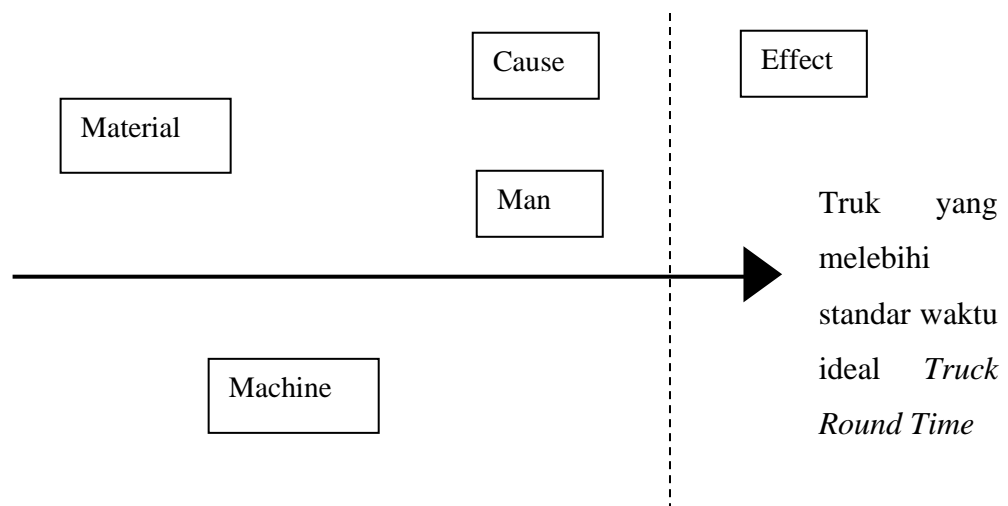
Langkah 1 : menyepakati Pernyataan Masalah

1. Pertama, penulis akan menyepakati sebuah pernyataan masalah (*problem statement*). Pernyataan masalah akan di interpretasikan sebagai “*effect*”.
2. *Effect* yang akan dibahas yaitu: kurang optimalnya pelayanan delivery di lapangan penumpukan petikemas 217X Area Terminal Support.
3. Berikut gambar diagramnya :



Langkah 2 : Pengidentifikasian Kategori

1. Dalam Langkah kedua, akan dibuat garis cabang yang menunjukkan sebab utama dari masalah yang ditulis. Yang disebut sebagai “*cause*”.
2. Kategori sebab utama mengorganisasikan sebab sedemikian rupa sehingga sesuai dengan situasi masalah yang dihadapi. Penulis memilih kategori yang sesuai dengan masalah, antara lain:
 - a. Man (manusia)
 - b. Machine (alat)
 - c. Material
3. Berikut gambar diagramnya :

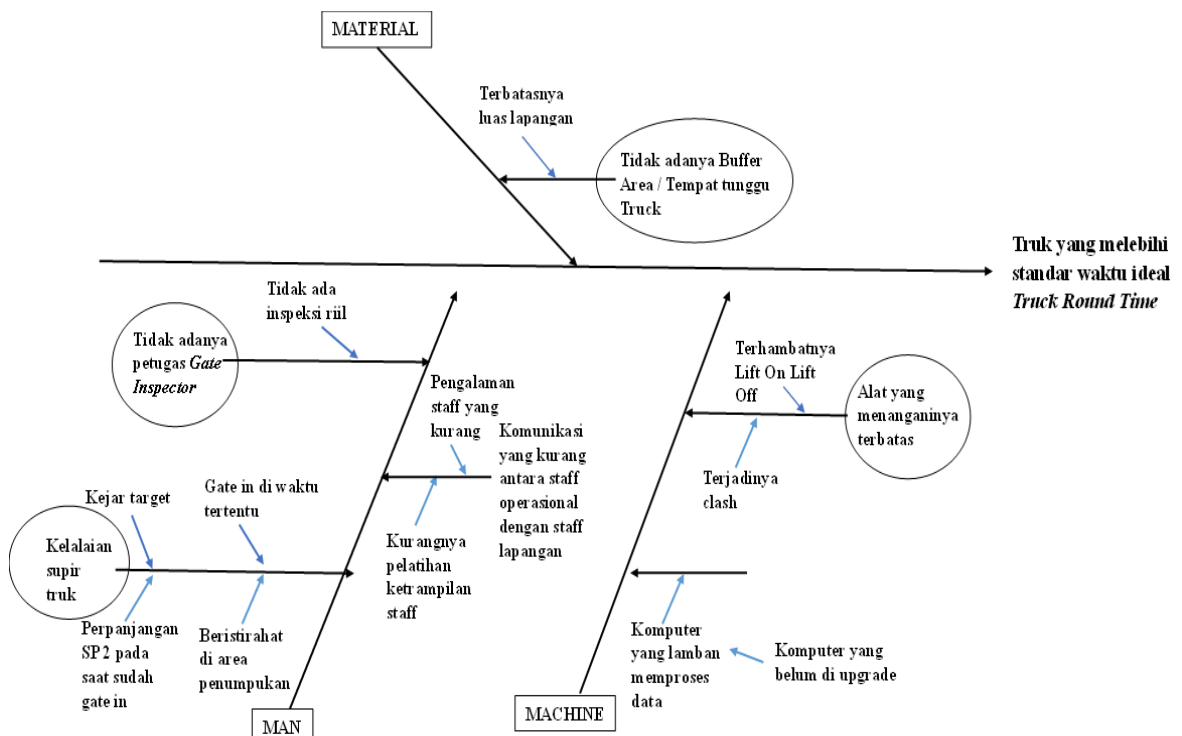


Langkah 3: menemukan sebab – sebab yang berpotensi dengan cara brainstorming

1. Setiap kategori mempunyai sebab – sebab yang harus dijelaskan melalui sesi brainstorming.
2. Menentukan sebab sesuai kategorinya, contoh : mengapa waktu perputaran truk bisa menjadi tinggi? Penyebab : ketidaksiapan operator dalam bekerja. Karena penyebabnya berasal dari SDM (Sumber Daya Manusia), maka diletakan di atas “MAN”.
3. Sebab – sebab akan ditulis dengan garis horizontal yang membentuk tulang ikan.

4. Tanyakan kembali “Mengapa sebab itu muncul?” sehingga akar dari garis horizontal akan muncul, seperti contohnya : mengapa operator tidak siap ketika bekerja? Jawab : karena SDM yang kurangnya keterampilan tenaga kerja
5. Satu sebab bisa ditulis di beberapa tempat jika sebab tersebut terkait dengan berbagai kategori. Berikut ini adalah gambar diagramnya:

Gambar 4.6
Diagram Fishbone 1



Sumber : Data Olahan, 2024

Diskusi selama sesi brainstorming hendaknya dirangkum, seperti terlihat pada tabel di bawah ini:

Kemungkinan Akar Masalah (<i>Possible Root Cause</i>)	Diskusi (<i>Discussion</i>)	Akar masalah (<i>Root Cause</i>)? (Y/N)
MAN		
Kelalaian supir truk di lapangan penumpukan	Diakibatkan oleh kurangnya kesadaran supir truk antara	Y

	kewajiban dalam menjalankan tugas dengan prosedur yang sudah ditetapkan oleh lapangan penumpukan.	
Petugas gate dan operator yang kurang disiplin	Dikarenakan petugas gate dan operator yang kurang disiplin dapat mengakibatkan hal-hal yang tidak diinginkan terjadi seperti kesulitan dalam mendeteksi kerusakan atau kecacatan.	Y
MACHINE		
Alat yang menanganinya terbatas	Karena terkadang ada alat yang rusak dan juga faktor umur dari alat tersebut sudah tua sehingga terkadang terjadi penundaan dalam proses kegiatan delivery bahkan terjadi kemacetan atau kepadatan di lapangan penumpukan.	Y
Komputer yang mengalami kinerja lambat	Beberapa komputer yang digunakan masih dengan versi yang lama sehingga computer tersebut kurang	N

	memadai dan dapat menghambat proses kegiatan di lapangan.	
MATERIAL		
Tidak adanya <i>Buffer Area</i>	Karena luas lapangan yang terbatas dan tanpa adanya <i>Buffer Area</i> , truk atau alat pengangkut lainnya mungkin kesulitan untuk mengakses dan menyusun kontainer secara efisien yang dapat menyebabkan kemacetan dan penundaan kegiatan delivery.	Y

Sumber: Data Olahan, 2024

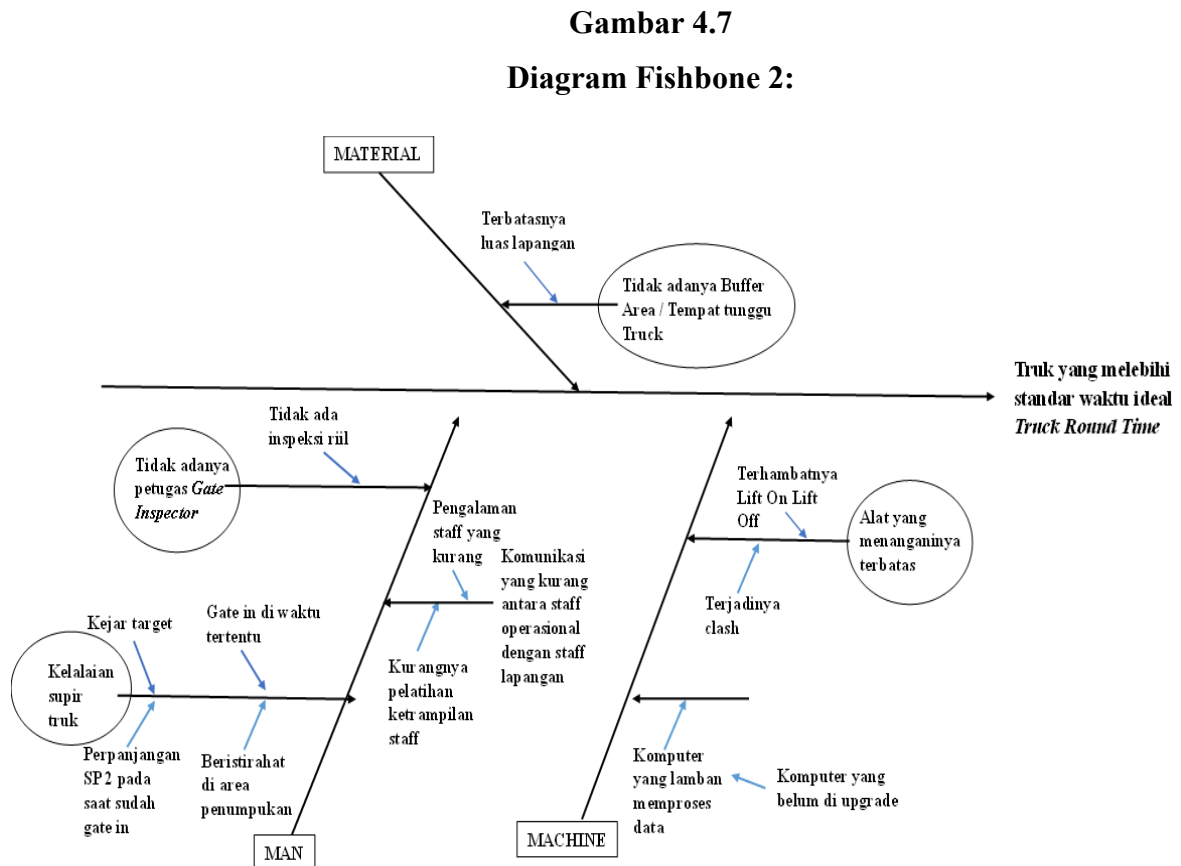
Berdasarkan Gambar Diagram *fishbone* 4.8 dan tabel di atas, dapat dilihat bahwa terdapat beberapa faktor yang menyebabkan terhambatnya pelaksanaan kegiatan *delivery* pada lapangan penumpukan petikemas 217X Area Terminal Support, yaitu faktor manusia (*man*), mesin (*machine*), dan faktor material dapat dianggap sebagai *root cause* dari semua faktor penyebab tersebut.

Langkah 4 : Mengkaji dan Menyepakati Sebab – Sebab yang paling mungkin.

1. Memilih sebab yang paling memungkinkan dari semua sebab dan sub – subnya.
2. Jika ada yang muncul dalam lebih dari satu kategori, kemungkinan merupakan petunjuk sebab yang paling mungkin.
3. Mengkaji kembali sebab – sebab yang telah didaftarkan dan menanyakan, “mengapa ini sebabnya?”.
4. Pertanyaan “Mengapa” akan membantu kita sampai pada sebab utama dari masalah yang telah diidentifikasi.

5. Tanyakan “Mengapa” sampai pertanyaan tidak dapat dijawab.
6. Mencari tahu sebab yang paling memungkinkan di dalam *fishbone*, kemudian di lingkari.

Berikut gambar diagram *fishbone*:



Sumber : Data Olahan, 2024

Berikut dibawah ini merupakan penjelasan mengenai faktor – faktor yang memungkinkan timbulnya permasalahan serta penyebab yang peneliti angkat dari Analisis Standar Waktu Truck Round Time Terhadap Kegiatan *Delivery* di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.

1. Truk yang melebihi standar waktu ideal *Truck Round Time*.

a. Faktor Material (Lapangan Penumpukan)

Dalam pelaksanaan kegiatan *receiving/delivery* di lapangan penumpukan petikemas 217X Area Terminal Support yang peneliti temukan di lapangan bahwa tidak adanya *buffer area* menjadi salah satu hal penting dalam segi pengoptimalan pelayanan *delivery* itu sendiri. Hal ini diakibatkan dari luas lapangan yang terbatas dan tanpa adanya *buffer area*, truk ataupun alat

pengangkut lainnya mungkin kesulitan untuk mengakses dan menyusun kontainer secara efisien sehingga dapat menyebabkan kepadatan dan terhambatnya ruang gerak alat bongkar muat.

b. Factor Mesin (*Machine*)

Pada saat pelaksanaan *delivery* di lapangan penumpukan petikemas 217X Area Terminal Support peneliti menemukan kendala pada alat yang menanganinya terbatas. Alat yang terbatas ini dikarenakan terkadang ada alat yang rusak baik rusak ringan maupun berat dan juga ada alat yang sudah tua sehingga keterbatasan alat dapat menyebabkan penundaan dalam proses kegiatan bongkar muat. bahkan bisa terjadi *clash* antara kegiatan bongkaran atau *receiving* dengan kegiatan *delivery* yang dapat mengakibatkan kepadatan di lapangan penumpukan.

2. Kurang optimalnya pelayanan pada kegiatan *delivery* di Lapangan penumpukan petikemas 217x

Faktor Manusia (*Man*)

Dalam pelaksanaan kegiatan *delivery* di lapangan penumpukan petikemas 217X Area Terminal Support yang ditemukan oleh peneliti di lapangan, yakni penelitian menunjukkan bahwa faktor dari sumber daya manusia berasal dari 2 faktor yakni :

- a) Faktor Pertama berasal dari supir truk (eksternal) yang disebabkan kelalaian dari supir truk nya tersebut yang terkadang melanggar prosedur yang sudah ditetapkan oleh Perusahaan. Seperti tidak memakai alat pelindung diri (APD) selama berada di lapangan penumpukan bahkan supir beristirahat di lapangan penumpukan.
- b) Selanjutnya faktor kedua berasal dari petugas *gate* serta operator yang kurang disiplin menjadi faktor internal dari adanya penyebab dari sumber daya manusia dalam hal ini. Sehingga dalam hal ini kedua faktor tersebut dapat menghambat kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan petikemas 217X Area Terminal Support.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Setelah melakukan analisis pada penyebab dalam *truck round time* yang melebihi standar waktu ideal, terdapat banyak indikasi – indikasi yang menjadi

sumber permasalahan ini. Berdasarkan analisis yang dilakukan pada bab sebelumnya dengan membahas semua penyebab dari masalah tersebut dan memberikan jawaban untuk setiap masalah dengan prosedur yang berlaku. Ada beberapa alternatif pemecahan masalah yang digunakan, antara lain sebagai berikut:

1. Truk yang melebihi standar waktu ideal *Truck Round Time*.

- a. Melakukan perbaikan dan pemeliharaan sarana dan prasarana pemuatan container (RTG).

Alat yang sudah tua adalah salah satu penyebab utama kerusakan alat yang dapat menghambat proses kegiatan di lapangan dan mempengaruhi produktivitas di lapangan penumpukan menurun. Namun, dengan peningkatan proses pemeliharaan yang mencakup pemeliharaan dan perbaikan alat, alat ini dapat terus berfungsi dengan baik. Dan hal ini akan mengurangi kemungkinan kerusakan pada alat dan kegiatan lainnya di lapangan penumpukan. Sehingga produktivitas lapangan penumpukan dapat ditingkatkan.

- b. Berkolaborasi atau bekerjasama dengan pihak Perusahaan Bongkar Muat untuk menggunakan fasilitas tambahan di lapangan penumpukan.
- c. Menyusun petikemas dengan cermat untuk memaksimalkan ruang yang tersedia dan memfasilitasi akses truk tanpa perlu area khusus. (akses yang dimaksud disini seperti gerbang masuk, daerah persiapan truk ambil petikemas, area penumpukan, jalur akses internal seperti jalur yang cukup lebar dan kokoh untuk menangani lalu lintas truk yang berat, gerbang keluar. Secara umum)
- d. Mengatur jadwal kedatangan dan keberangkatan truk secara teratur untuk menghindari peningkatan volume pelayanan di lapangan penumpukan petikemas.
- e. Melakukan perluasan lahan agar operasional lebih lancar.
- f. Meminimalisasikan penggunaan waktu kegiatan di lapangan dengan memperpendek slot supaya pergerakan RTG tidak terlalu Panjang.

2. Kurang optimalnya pelayanan pada kegiatan *delivery* di lapangan penumpukan petikemas 217X.

- a. Berkomunikasi secara aktif dengan supir truk eksternal untuk memastikan mereka mengikuti prosedur yang telah ditentukan di lapangan penumpukan petikemas.
- b. Melakukan pelatihan kepada staff kembali guna meningkatkan keterampilan yang lebih baik lagi dan pengawasan yang lebih ketat terhadap aktivitas di lapangan untuk memastikan bahwa semua proses berjalan dengan baik.
- c. Melakukan Kerjasama antara pihak internal dan eksternal akan peraturan dan sanksi yang berlaku agar kegiatan operasional berjalan dengan baik.

D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH

Dari beberapa alternatif yang telah dikemukakan di atas sebagai upaya untuk memecahkan permasalahan dalam proses pelayanan pada kegiatan *delivery* guna mencegah *Truck Round Time* suatu truk eksternal melebihi standar waktu ideal, tentunya dalam persoalan ini adalah penulis mencoba melakukan evaluasi dari pemecahan masalah tersebut dengan mempertimbangkan manfaat dan kekurangan dari pilihan pemecahan masalah yang dipilih untuk masing – masing solusi diatas, kemudian menjabarkan keuntungan dari menerapkan solusi tersebut sebagaimana berikut ini:

1. Truk yang melebihi standar waktu ideal *Truck Round Time*.

- a. Melakukan perbaikan dan pemeliharaan sarana dan prasarana pemuatan container, yaitu RTG.

Keuntungannya : Dengan melakukan perbaikan dan pemeliharaan rutin dapat meningkatkan kenadalan peralatan tersebut sehingga mengurangi risiko kerusakan, kecelakaan atau kegagalan operasional yang dapat menyebabkan gangguan dalam aktivitas pemuatan atau penumpukan. Serta dapat membantu memperpanjang umur alat tersebut sehingga mengurangi biaya perbaikan atau perawatan yang berlebih.

Kerugiannya : Proses perbaikan dan pemeliharaan dapat menyebabkan waktu operasional berhenti, yang

dapat mengganggu produktivitas dan menyebabkan keterlambatan dalam penanganan kontainer. Dan juga perbaikan dan pemeliharaan memerlukan ketersediaan suku cadang ataupun teknisi.

- b. Berkolaborasi atau bekerjasama dengan pihak Perusahaan Bongkar Muat untuk menggunakan fasilitas tambahan di lapangan penumpukan.

Keuntungannya : Dengan berbagai fasilitas tambahan dapat mengoptimalkan penggunaan lahan yang terbatas di lapangan penumpukan, menghindari kemacetan dan memaksimalkan efisiensi operasional. Dan juga bekerjasama dengan pihak Perusahaan bongkar muat dapat mengurangi biaya infrastruktur yang harus ditanggung oleh Perusahaan.

Kerugiannya : Berkolaborasi dengan pihak eksternal dapat menyulitkan koordinasi operasional, terutama jika ada perbedaan dalam proses atau kebijakan yang diterapkan oleh masing – masing pihak. Serta kualitas layanan yang diberikan oleh Perusahaan bongkar muat mungkin tidak selalu sesuai dengan standar atau harapan perusahaan yang dapat mempengaruhi kepuasan pelanggan dan reputasi Perusahaan.

- c. Menyusun petikemas dengan cermat untuk memaksimalkan ruang yang tersedia dan memfasilitasi akses truk tanpa perlu area khusus.

Keuntungannya : Dengan menyusun petikemas secara efisien dapat memaksimalkan penggunaan lahan yang terbatas di lapangan penumpukan, menghindari pemborosan ruang dan meningkatkan kapasitas penumpukan. Penyusunan petikemas yang terorganisir dengan baik dapat membantu mencegah tumpukan yang tidak teratur atau tumpukan yang tidak stabil yang dapat meningkatkan keamanan dan mengurangi risiko kerusakan atau kecelakaan. Dan juga dengan

memfasilitasi akses truk tanpa perlu area khusus dapat mengurangi waktu tunggu truk dan mempercepat proses bongkar muat.

Kerugiannya : Penyusunan petikemas dengan cermat membutuhkan keterampilan khusus. Jika tidak dilakukan dengan benar dapat mengakibatkan tumpukan tidak stabil atau tidak teratur, meningkatkan risiko kecelakaan atau kerusakan material atau bahkan cedera pekerja

- d. Mengatur jadwal kedatangan dan keberangkatan truk secara teratur untuk menghindari peningkatan volume pelayanan di lapangan penumpukan petikemas.

Keuntungannya : Dengan jadwal yang teratur dapat menghindari penumpukan truk yang terlalu banyak di lapangan penumpukan serta mengurangi kepadatan dan meningkatkan aliran lalu lintas di lapangan penumpukan petikemas serta mengurangi waktu tunggu truk di lapangan penumpukan. Dan dengan menyeimbangkan kedatangan dan keberangkatan truk dapat mengoptimalkan penggunaan sumber daya termasuk tenaga kerja, peralatan, dan fasilitas lainnya sehingga meningkatkan efisiensi operasional.

Kerugiannya : Jadwal yang ketat dapat menciptakan tekanan tambahan pada pengemudi atau supir truk untuk memenuhi waktu yang ditetapkan yang mengakibatkan kelelahan atau ketegangan yang mempengaruhi keselamatan dan kinerja mereka. Dan jika truk harus tiba dan berangkat pada waktu tertentu, hal ini dapat mengakibatkan keterbatasan ketersediaan fasilitas seperti area penumpukan terutama jika ada lonjakan volume atau kendala lainnya.

- e. Melakukan perluasan lahan agar operasional lebih lancar.

Keuntungannya : Dengan melakukan perluasan lahan penumpukan dapat meningkatkan kapasitas penyimpanan container lebih banyak lagi, mengurangi kemacetan dan waktu tunggu dan memperlancar kegiatan di lapangan penumpukan. Meskipun tanpa adanya buffer area untuk truk, perluasan lahan yang dapat memungkinkan adalah untuk mengatur penyusunan container lebih efisien dan memaksimalkan pemanfaatan ruang yang tersedia.

Kerugiannya : Jika tidak ada buffer area truk, truk mungkin terpaksa menunggu di luar lapangan penumpukan yang dapat menyebabkan kemacetan di jalan – jalan sekitarnya dan mengganggu lalu lintas. Dan tanpa adanya *Buffer Area* untuk truk, *manuver* truk di sekitar lapangan penumpukan dapat menjadi lebih sulit serta meningkatkan risiko kecelakaan atau kerusakan pada kendaraan atau infrastruktur.

- f. Meminimalisasikan penggunaan waktu kegiatan di lapangan dengan memperpendek slot supaya pergerakan RTG tidak terlalu Panjang.

Keuntungannya : Dengan meminimalisir waktu yang dihabiskan untuk pergerakan RTG operasional lapangan penumpukan dapat menjadi lebih efisien dan dapat meningkatkan produktivitas lapangan penumpukan dan juga dengan mengurangi waktu pergerakan RTG Perusahaan dapat menghemat biaya operasional seperti biaya bahan bakar dan biaya pemeliharaan peralatan.

Kerugiannya : Jika memperpendek slot tanpa memperhitungkan ketersediaan peralatan atau kapasitas infrastruktur dapat mengakibatkan ketidakseimbangan antara permintaan dan pasokan. Hal ini dapat

menyebabkan kemacetan atau waktu tunggu yang meningkat.

2. Kurang optimalnya pelayanan pada kegiatan *delivery* di Lapangan penumpukan petikemas 217x

- a. Berkomunikasi secara aktif dengan supir truk eksternal untuk memastikan mereka mengikuti prosedur yang telah ditentukan di lapangan penumpukan petikemas.

Keuntungannya : Dengan komunikasi secara aktif dan efektif dapat membantu menghindari kesalahan atau keterlambatan dalam pengiriman ataupun pengambilan *container* sehingga memastikan kegiatan *delivery* berjalan dengan lancar

Kerugiannya : Meskipun berkomunikasi secara aktif dengan supir truk eksternal memiliki banyak manfaat, ada beberapa potensi kerugian yang perlu dipertimbangkan, diantaranya yaitu, terkadang pesan atau instruksi yang disampaikan dapat salah dipahami atau salah dimengerti oleh supir truk yang dapat mengakibatkan kesalahan atau keterlambatan dalam pengambilan *container*. Dan juga terlalu banyak komunikasi atau komunikasi yang tidak tepat waktu dapat mengganggu kegiatan di dalam lapangan penumpukan petikemasnya itu sendiri dan mengganggu focus pada tugas yang harus diselesaikan.

- b. Melakukan pelatihan kepada staff dan meningkatkan pengawasan terhadap aktivitas di lapangan untuk memastikan semua proses berjalan lancar.

Keuntungannya : Pelatihan yang baik dan memperketat pengawasan dapat membantu memastikan bahwa staff memahami dan mematuhi prosedur keselamatan, mengurangi risiko kecelakaan atau insiden di lapangan dan juga mengurangi waktu yang

terbuang serta dengan pelatihan yang tepat staff dapat meningkatkan keterampilan dan pemahaman tentang tugas – tugas yang mereka lakukan.

Kerugiannya :Meskipun telah dilakukan pelatihan dan meningkatkan pengawasan, ada kemungkinan bahwa tidak semua staff akan memiliki pemahaman yang sama tentang prosedur atau kebijakan tertentu yang dapat menyebabkan kesenjangan dalam pengetahuan dan kinerja.

E. PEMECAHAN MASALAH YANG DIPILIH

Untuk meningkatkan pelayanan delivery terdapat beberapa faktor pendukung, dari beberapa faktor pendukung tersebut terdapat masalah dan diberikan alternatif pemecahan masalah, kemudian di evaluasi untuk menentukan alternatif mana yang dipilih. Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah yang ada, maka pemecahan masalah yang dipilih sebagai berikut:

1. Truk yang melebihi standar waktu ideal *Truck Round Time*.

Pemecahan masalah pertama yaitu untuk mengatasi permasalahan truk yang melebihi standar waktu ideal *truck round time* pada pelayanan kegiatan *delivery* dengan cara berkolaborasi atau bekerjasama dengan pihak Perusahaan Bongkar Muat untuk menggunakan fasilitas tambahan di lapangan penumpukan. Dan dari segi material atau lapangan penumpukannya dikarenakan tidak adanya *Buffer Area truck* yang disebabkan oleh lahan yang terbatas namun melihat situasi ini ada baiknya untuk menyusun petikemas dengan cermat untuk memaksimalkan ruang yang tersedia dan memfasilitasi akses truk tanpa perlu area khusus. Secara umum akses yang dimaksud disini seperti gerbang masuk, daerah persiapan truk untuk mengambil petikemas atau *preffered area*, area penumpukan, jalur akses internal seperti jalur yang cukup lebar dan kokoh untuk menangani lalu lintas truk yang berat, gerbang keluar. Serta pihak perusahaan bongkar muat bekerjasama dalam mengatur jadwal kedatangan dan keberangkatan truk secara teratur untuk menghindari peningkatan volume pelayanan di lapangan penumpukan petikemas.

2. Kurang optimalnya pelayanan pada kegiatan *delivery* di Lapangan penumpukan petikemas 217x

Pemecahan masalah yang kedua adalah dengan cara berkomunikasi secara aktif dengan supir truk eksternal untuk memastikan mereka mengikuti prosedur yang telah ditentukan di lapangan penumpukan petikemas supaya menimalisir kesalahan yang berdampak menghambat kegiatan *delivery*. Serta melakukan pelatihan kepada staff dan pengawasan yang lebih ketat terhadap aktivitas di lapangan untuk memastikan semua proses berjalan lancar.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah dipaparkan dalam bab sebelumnya, dalam bab ini peneliti dapat menarik kesimpulan mengenai analisis truck round time yang melebihi standar waktu ideal di lapangan penumpukan petikemas 217X Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok sebagai berikut:

1. Truk yang melebihi standar waktu ideal *Truck Round Time* disebabkan oleh 2 faktor yakni faktor material yang berasal dari lapangan penumpukannya itu sendiri dan faktor mesin. Dalam hal ini peneliti menarik kesimpulan bahwa dalam cara mengatasi *Truck Round Time* yang melebihi standar waktu ideal pada pelayanan kegiatan delivery yakni dengan cara berkolaborasi atau bekerjasama dengan pihak Perusahaan Bongkar Muat untuk menggunakan fasilitas tambahan di lapangan penumpukan. Dan dari segi material atau lapangan penumpukannya dikarenakan tidak adanya *Buffer Area truck* yang disebabkan oleh lahan yang terbatas namun melihat situasi ini cara mengatasinya ada baiknya untuk menyusun petikemas dengan cermat untuk memaksimalkan ruang yang tersedia dan memfasilitasi akses truk tanpa perlu area khusus.
2. Kurang optimalnya pelayanan pada kegiatan delivery di lapangan penumpukan petikemas 217X disebabkan oleh faktor sumber daya manusia baik dari internal maupun eksternalnya. Dalam hal ini peneliti menarik kesimpulan bahwa dalam cara mengatasi kurang optimalnya pelayanan pada kegiatan delivery di lapangan penumpukan petikemas 217X yakni dengan cara berkomunikasi secara aktif dengan supir truk eksternal untuk memastikan mereka mengikuti prosedur yang telah ditentukan di lapangan penumpukan

petikemas. Serta melakukan pelatihan kepada para staff untuk meningkatkan pengawasan yang terhadap aktivitas di lapangan untuk memastikan semua proses berjalan lancar.

B. SARAN

Setelah ditarik kesimpulan terhadap akar masalah yang menyebabkan truk yang melebihi standar waktu ideal *Truck Round Time* dan kurang optimalnya pelayanan pada saat kegiatan *delivery* di Area Terminal Support PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok, maka penulis memberikan beberapa saran yang sebagai masukan positif kepada pihak yang berkepentingan untuk mencegah terjadinya masalah tersebut adalah:

1. Pihak Area Terminal Support diharapkan bekerjasama dengan pihak Perusahaan bongkar muat atau pengguna jasa dalam disiplin kerja terhadap kebijakan – kebijakan yang telah disepakati oleh kedua belah pihak dengan tujuan untuk kelancaraan kegiatan operasional di lapangan penumpukan petikemas sehingga dapat meminimalisir kendala seperti *Truck Round Time* yang melebihi waktu ideal dan kurang optimalnya pelayanan pada saat kegiatan *delivery* berlangsung.
2. Pihak Area Terminal Support diharapkan dapat melakukan evaluasi kerja secara berkala misalnya seminggu sekali atau sebulan sekali berupa mengidentifikasi indikator apa saja yang memerlukan perbaikan ataupun peningkatan baik secara Sumber Daya Manusia ataupun fasilitas – fasilitas pendukung lainnya yang berkaitan dengan kegiatan operasional. Dengan adanya evaluasi kerja secara berkala, Area Terminal Support dapat memberikan pelayanan yang terbaik dalam kegiatan operasional kepada para pihak pengguna jasa.
3. Pihak PBM diharapkan dapat lebih memastikan fasilitas bongkar muat dalam kondisi baik dan memadai untuk menangani volume petikemas yang tinggi.
4. Pihak PBM diharapkan dapat berkomunikasi lebih aktif lagi baik dengan pihak terkait seperti supir truk, pengelola lapangan penumpukan, dan pengguna jasa untuk memastikan kelancaran proses.

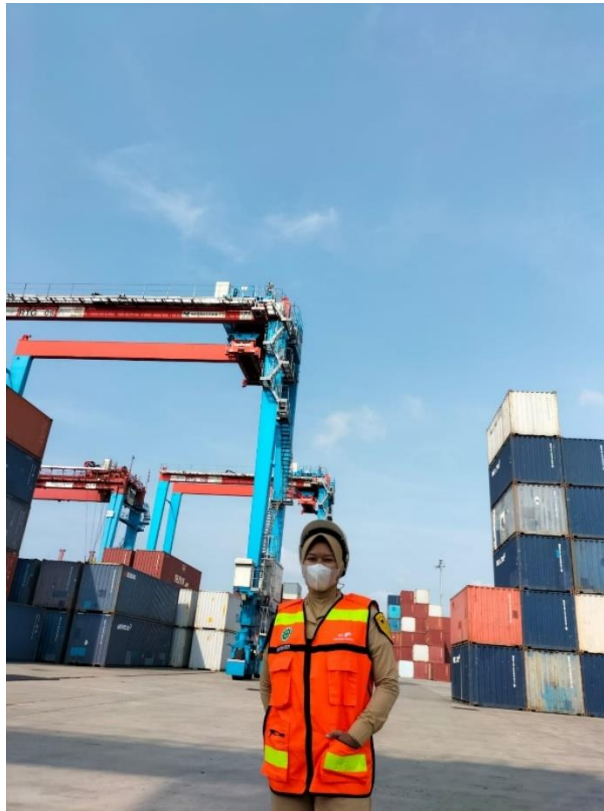
DAFTAR PUSTAKA

- Amin. (2017). *Journal of Theoretical and Applied Information Tecnology*, Jakarta
- Ana Retnoningsih, Suharso (2005). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Lux. Semarang: Widya Karya
- Djamaluddin Ashury, (2022), *Manajemen Operasional Pelabuhan*, Jakarta.
- Bolu Shouyang Wang, (2016: 33) *Critical factors for berth productivity in container terminal*.
- Capt. R. P. Suyono, M.Mar, 2007, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV*, Jakarta.
- Danang, S & Wahyudi D (2011), *Manajemen Operasional cet 1*, CPAS, Yogyakarta.
- Dimiyati dan Mudjiono. (2015). *Belajar dan Pembelajaran*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Elmi Andika Nurohman, Muhamad Alfi Khoiruman & Galih Satrio. (2022). *Optimalisasi Truck Round Time (TRT) pada Kegiatan Import atau Delivery di PT Terminal Petikemas Surabaya*. *Jurnal Kemaritiman dan Transportasi*, 4(1), 8-10.
- Irlani Yasti. (2016). *Upaya Peningkatan Produktivitas Bongkar Muat Terhadap Kelancaran Receiving – Delivery pada KSO Terminal Petikemas Koja*.
- Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJPL-11 Tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 853 Tahun 2014.
- Lasse, D.A., (2011), *Manajemen Kepelabuhanan: Rajawali Pers*, Jakarta.
- Menurut Peraturan General Manager PT Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Perak Nomor: PER.2/05.0102/TPR (2015).
- Nurhaliza Intan, S Dadang Suyadi. (2020). *Analisis Truck Round Time di Lapangan Impor dalam Kegiatan Delivery di PT Mustika Alam Lestari*. *Jurnal Logistik D III Transportasi UN*, 13(1), 31-36.
- Peraturan Direksi PT Pelabuhan Indonesia III Nomor: PER.22.1/OS.0102/P.III (2014)
- Peraturan General Manager PT Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Perak Nomor: PER.2/05.0102/TPR (2015)
- Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Bab 1 Ayat 1 Pasal 4-6 Tentang Kepelabuhanan, (2009).

- Prastowo, Andi. 2019. Analisis Pembelajaran Tematik \ Terpadu. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Ravichandran. (2005). A Process oriented Approach to Waiting Line Management in a Large Pilgrimage Center in India : A Case Study. *The Smart Manager*, 5(1), 69-76.
- Robbins, P. Stephen dan Mary Coulter. 2017. Manajemen, diterjemahkan oleh Bob Sabran, Wibi Hardani. Erlangga:Jakarta.
- Sudjatmiko, F.D.C. 2012. Sistem Angkutan Peti Kemas
- Sugiyono (2019). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : Alfabet.
- Surat Keputusan Direksi Pelindo II Nomor HK.01/8/6/I/ADP/UT/PI.II-2020, (2020).
- Surat Keputusan Direksi PT IPC Terminal Petikemas No. HK.566/27/3/1/IPCTPK-19, (2019).
- Surat Keputusan operasional Pelabuhan Tanjung Priok Nomor HK.206/4/1.TPK-2019
- Surat Menteri Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia No. S-756/MBU/10/2021, (2021).
- Suyono.R.P, 2003, Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, PPM, Jakarta.
- Syaprianto Syaprianto, Rante Jones Zeanas. (2022). Optimalisasi Penerapan *Autogate System* Dalam Menunjang Kelancaran Kegiatan *Truck Round Time* (TRT) di *Gate* PT IPC Terminal Petikemas Area 2 Tanjung Priok. *Jurnal Institut Bisnis dan Multimedia Asmi*.
- Triatmodjo, B. 2009. Perencanaan Pelabuhan. Penerbit BETA OFFSET, Edisi Pertama, Yogyakarta.
- Undang – undang dasar Republik Indonesia Nomor 25 tahun 2009
- [www.https://ipctpk.co.id/area-tanjung-priok/](https://ipctpk.co.id/area-tanjung-priok/) (diakses pada hari Senin, 10 Januari 2024)
- Yoo Dae-Gwun. (2007). *Analysis Of Truck Delays At Container Terminal Security Inspection Station*. New Jersey's Science & Technology University, 1–114.
- Yunarto, H. I. 2006. *Business Concept Implumentation Series: In Sales And Didrtibution Management*. Pt. Elex Media Kompenelitiputindo. Jakarta.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Lapangan Penumpukan Petikemas 217X



Lampiran 2 Peralatan Bongkar Muat di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X



Lampiran 3 Lokasi Penumpukan Mauatan Barang Berbahaya dan *Reefer*



Lampiran 4 Petugas Gate di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X



Lampiran 5 Antrian Truck di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X



Lampiran 6 Dokumen Surat Penyerahan Petikemas (SP2)

Gate Pass Delivery Online

PELINDO PT. IPC TERMINAL PETIKEMAS
AREA TANJUNG PRIOK 2 DOMESTIK

No Container 19 21:05 PIN 19 21:05

MRTU6200726

No Container MRTU6200726	Seal Number	Status FCL
ISO Code 2230	Size/Type 20/RFR	Temperatur
No Urut 2/2	IMO Class	Status TL TL
Vessel KM ICON HOSEA VI6	Voyage BS107SIN/BS107	Customer PT MITRA SENTOSA ABADI
No DO TL MERATUS	Tgl DO 05-MAY-23	No Request REQOL750544 (REQ3T2305307906)
Paid Thru 05-MAY-23 23:59	Cetakan ke 1,01/05/2023 17:53:22-msaoperational2	Plug Out

CONTAINER
(Rear)
(Unit)
FRONT
LEFT SIDE
CORNER CASTINGS
BOTTOM

CORNER CASTINGS
ROOF
RIGHT SIDE
DOOR RODS
TORN POCKETS

B = Bent/Bengkok
Br = Broken/Pecah
H = Hole/Borolobang
C = Cut/Terpotong
D = Dented/Penyok
M = Missing/Hilang
S = Scraped/Tergores
T = Torn/Robek
L = Leaking/Bocor
F = Flat/Ringsak
O = Bruised/Menggendung

Keterangan :

- Kartu ini harap dibawa saat melakukan gate in
- Harap perhatikan dan isi data dengan benar
- Periksa kembali no container yang tertera pada kartu
- Bila kartu ini hilang harap segera melapor ke IPC
- Bila menemukan kartu ini harap menyerahkan pada IPC

Please fold here - Do not tear (Silahkan lipat di sini - Jangan disobek)

Gate Copy

MRTU6200726

No Container MRTU6200726	Seal Number	Status FCL
ISO Code 2230	Size/Type 20/RFR	Temperatur
No Urut 2/2	IMO Class	Status TL TL
Vessel KM ICON HOSEA VI6	Voyage BS107SIN/BS107	Customer PT MITRA SENTOSA ABADI
No DO TL MERATUS	Tgl DO 05-MAY-23	No Request REQOL750544 (REQ3T2305307906)
Paid Thru 05-MAY-23 23:59	Cetakan ke 1,01/05/2023 17:53:22-msaoperational2	Lokasi Container

Lampiran 7 Dokumen Single Truck Idenetifiacion Document (STID)



Lampiran 8 Sistem Monitoring Truck Round Time di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X

TP 1 TP 2 DOM TP 2 OG ATS PJG PLG PNK JBI TLB 009

TRUCK DI DALAM TERMINAL TANJUNG PRIOK 2 DOMESTIK & ATS

02 Jan 2024 22:42

TP 2 ATS
62 30

Refresh in 4mi 21s

TRUCK TERLAMA : TP 2 :133 menit ; ATS :124 menit

TRUCK LEBIH DARI 30 MENIT DI DALAM TERMINAL

TRUCK TERLAMA : TP 2 :133 menit ; ATS :124 menit

TRUCK LEBIH DARI 30 MENIT DI DALAM TERMINAL

Terminal

NO. STID	NO TRUCK	KEGIATAN	LAMA KEGIATAN	Tanggal GATE IN	NO CONTAINER	VESSEL	VOYAGE	Terminal
C20565	B9374UEH	I	124 menit	02/01/2024 20:37:22	CLHU3315580	MERATUS SORONG	MS098S - MS100N	ATS
C09827		I	116 menit	02/01/2024 20:45:28	MRTU2020726	MERATUS AMPANA	JB191S - JB193N	ATS
C08992		I	113 menit	02/01/2024 20:46:55	MRTU2239186	MERATUS MAMIRI	BG083S - BG088N	ATS
C09982		I	108 menit	02/01/2024 20:54:03	MRTU8612178	MERATUS AMPANA	JB191S - JB193N	ATS