

Upaya Pencegahan *Container* Yang Tidak Termuat Pada Kapal Oleh PT. Sentra Sinar Baru (Persero) Regional Jawa Tengah

Aan Rubiyanto

Program Studi TROK/Nautika, Politeknik Bumi Akpelni

Eni Tri Wahyuni

Program Studi TROK/Nautika, Politeknik Bumi Akpelni

BL. Hentri Widodo

Program Studi TROK/Nautika, Politeknik Bumi Akpelni

*Korespondensi penulis : aan@akpelni.ac.id

ABSTRACT. *The purpose of this paper is to determine the occurrence of the return of containers from the port to PT. Sentra Sinar Baru (Persero) Central Java Region due to not being loaded on the ship, delivery orders issued before confirmation to the depot, damage to containers during loading and unloading at the port and at the depo container yard. The data collection method used by the author is the observation method by making direct observations at PT. Sentra Sinar Baru Semarang Branch, interview method by interviewing several staff at PT. Sentra Sinar Baru Semarang Branch, the method of studying the literature contained in the book as a reference in this writing, as well as the method of documentation carried out by collecting documents deemed relevant to the title. The results of this discussion indicate that the prevention of containers that are not loaded on the ship by PT. Sentra Sinar Baru (Persero) in the Central Java region, reducing the occurrence of delivery orders issued early with effective communication between shipping companies and depots, minimizing damage to containers at the port or at the container yard.*

Keywords: *Prevention, Container Depot, Container*

ABSTRAK. Tujuan penulisan ini adalah untuk mengetahui terjadinya pengembalian *container* dari pelabuhan ke PT. Sentra Sinar Baru (persero) Regional Jawa Tengah akibat tidak termuat pada kapal, *delivery order* yang di *release* mendahului sebelum adanya konfirmasi kepada pihak depo, terjadinya kerusakan *container* pada saat bongkar muat di pelabuhan maupun di *container yard* depo. Metode pengumpulan data yang digunakan oleh penulis adalah metode *observasi* dengan cara melakukan pengamatan langsung di Depo *container* PT. Sentra Sinar Baru Cabang Semarang, metode *interview* dengan mewawancarai beberapa *staff* di PT. Sentra Sinar Baru Cabang Semarang, metode studi pustaka yang terdapat dalam buku sebagai referensi dalam penulisan ini, serta metode dokumentasi yang dilakukan dengan cara mengumpulkan dokumen yang dianggap relevan dengan judul. Dari hasil pembahasan ini menunjukkan bahwa pencegahan *container* yang tidak termuat pada kapal oleh PT. Sentra Sinar Baru (Persero) regional Jawa Tengah, mengurangi terjadinya *delivery order* yang di terbitkan mendahului dengan komunikasi secara efektif antara perusahaan pelayaran dengan depo, meminimalkan adanya kerusakan *container* yang berada di Pelabuhan maupun yang berada di *container yard*.

Kata Kunci : Pencegahan, Depo Container, Container

PENDAHULUAN

Revolusi Maritim di pemerintahan saat ini dimulai dengan rancangan besar dengan membangun Tol Laut yang menghubungkan pelabuhan Indonesia bagian barat dengan pelabuhan Indonesia bagian timur, dari Belawan hingga ke Sorong. Fokus pemerintah saat ini adalah membangun infrastruktur yang ada di pelabuhan dan juga potensi maritim lainnya dengan salah satu tujuan utamanya adalah guna meningkatkan logistik nasional. Dengan tercapainya logistik nasional diharapkan bahwa seluruh aktivitas logistik di Indonesia mulai dari tingkat pedesaan, perkotaan sampai dengan antar wilayah dan antar pulau beroperasi secara efektif dan efisien serta menjadi satu kesatuan yang terintegrasi secara nasional dalam wilayah Indonesia yang akan membawa kesejahteraan dan kemakmuran bagi masyarakat Indonesia. Beberapa unsur penting untuk mencapai hal tersebut adalah dengan adanya depo peti kemas sebagai penyedia sarana dan prasarana kegiatan bongkar muat serta kelayakan peti kemas untuk mengangkut keperluan logistik yang akan di distribusikan.

LANDASAN TEORI

***Container Yard* atau Depo**

Menurut Subandi (2013), *container yard* atau lapangan penumpukan adalah tempat yang ditunjuk oleh pengangkut atau agennya dimana pengangkut atau agennya mengumpulkan, menyimpan atau menumpuk *container*, dimana *container* yang berisi muatan ataupun kosong diserahkan, dan dimana *container* itu dapat diserahkan oleh penerima barang.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No.PM/83/2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas dijelaskan bahwa depo peti kemas adalah suatu tempat di dalam atau di luar Daerah Lingkungan Kerja (DLKT) pelabuhan yang berfungsi untuk kegiatan penyimpanan, penumpukan pembersihan, pencucian perawatan, perbaikan peti kemas, pemuatan (*stuffing*), pembongkaran (*stripping*), serta kegiatan lain yang mendukung kelancaran penanganan peti kemas isi (*full* dan/atau peti kemas kosong (*empty*)).

Berdasarkan definisi di atas maka penulis menyimpulkan bahwa *container yard* atau depo adalah suatu tempat yang digunakan untuk menimbun atau menumpuk sementara petikemas yang berisi barang muatan ataupun kosong sebelum dimuat ke kapal atau dibongkar ke kapal. Untuk menunjang kelancaran aktivitas bongkar muat di pelabuhan menurut peraturan Dinas Perhubungan dalam depo *container* tersedia berbagai fasilitas. Kelengkapan fasilitas menjadi ukuran baik buruknya suatu depo *container*.

Container

Menurut Soedjono (2012), petikemas atau *container* adalah suatu kotak besar terbuat dari bahan campuran baja dan lempeng (anti karat) dengan pintu yang dapat terkunci dan pada tiap sisi-sisi dipasang suatu piting sudut-sudut dan kunci putar sehingga antara satu petikemas dengan petikemas lainnya dapat digunakan dengan mudah, baik disatukan maupun dilepaskan.

Jenis Petikemas (*Container*)

Menurut Suyono (2015), jenis-jenis petikemas dibagi dalam enam kelompok, yaitu:

1. *General Cargo Container*

General cargo container adalah petikemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*) atau dapat dikatakan dapat mengangkut segala macam muatan . Petikemas yang termasuk dalam *general cargo* adalah:

a. *General Purpose Container*

General purpose container adalah petikemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*). *General purpose container* merupakan petikemas dengan pintu pada satu sisi ujung, tertutup dengan pintu/depan dan samping, atas terbuka, samping terbuka. Dan dapat digunakan untuk mengangkut barang/muatan yang meninggi

b. *Open-side Container*

Open-side container adalah petikemas yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukkan dan mengeluarkan barang yang karena ukuran atau beratnya lebih mudah dimasukkan atau dikeluarkan melalui samping petikemas. *Open-side container* merupakan petikemas untuk muatan tertentu yang tidak dapat atau sulit dimasukkan dari pintu belakang. *Container* ini biasanya digunakan untuk mengangkut muatan yang melebar

c. *Open-top Container*

Open-top container adalah petikemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan atau dikeluarkan melalui bagian atas petikemas. Tipe petikemas *open-top container* diperlukan untuk mengangkut barang berat dan ukurannya melebihi petikemas yang hanya dapat dimasukkan lewat atas dengan menggunakan derek (*crane*).

d. *Ventilated container*

Ventilated container adalah petikemas yang mempunyai Ventilasi di setiap samping sisi petikemas agar terjadi sirkulasi udara dalam peti kemas yang diperlukan oleh muatan tertentu. khususnya muatan yang menyanggah kadar air tinggi.

2. *Thermal Container*

Thermal container adalah petikemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu. Petikemas yang termasuk kelompok *thermal* adalah:

a. *Insulated Container*

Insulated container adalah petikemas yang dinding bagian dalamnya diberi isolasi agar udara dingin di dalam petikemas tidak merembes ke luar *Insulated container* digunakan untuk barang dengan perlakuan khusus dengan mempertahankan suhu agar tidak terpengaruh dengan suhu dari luar petikemas.

b. *Reefer Container*

Reefer container adalah petikemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin atau suhu rendah untuk mendinginkan udara dalam petikemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk dan rusak seperti sayuran, daging, atau buah-buahan.

c. *Heated Container*

Heated container adalah petikemas yang dilengkapi dengan mesin pemanas atau suhu tinggi agar udara di dalam petikemas dapat diatur pada suhu panas yang diinginkan. Suhu dalam *heated container* dapat mencapai 100 derajat celsius. Biasanya *container* jenis ini digunakan untuk mengangkut muatan berbahan kimia yang membutuhkan suhu panas tinggi

3. *Tank Container*

Tank container adalah tangki yang ditempatkan dalam kerangka petikemas yang biasanya dipergunakan untuk muatan cair (*bulk liquid*) maupun muatan gas (*bulk gas*). *Tank container* terbuat dari besi berstandar ISO kapasitas 20 feet atau mencapai 4.000 galon.

4. *Dry Bulk Container*

Dry bulk container adalah peti kemas *general purpose container* yang dipergunakan khusus untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*). Untuk memasukkan atau

mengeluarkan muatan tidak melalui pintu depan seperti biasanya, tetapi melalui lubang di bagian atas untuk memasukkan muatan dan lubang atau pintu di bagian bawah untuk mengeluarkan muatan (*grurin discharge*). Lubang atas dapat juga dipergunakan untuk membongkar muatan dengan cara dihisap (*pressure discharge*).

5. *Platform Container*

Platform container adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar. Dan petikemas ini jarang biasanya memiliki panel samping, Petikemas yang termasuk jenis platform adalah:

a. *Flat Rack Container*

Flat rack container adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya *Flat rack* dapat dibagi dua, yaitu:

- 1) *Fixed End Tipe*: dinding (*stanchion*) pada ujungnya tidak dapat dibuka atau dilipat.
- 2) *Collapsible Tipe*: dinding (*stanchion*) pada ujungnya dapat dilipat, agar menghemat ruangan saat diangkut dalam keadaan kosong.

b. *Platform Based Container*

Platform based container adalah petikemas yang hanya terdiri dari lantai dasar saja dan apabila diperlukan juga dapat dipasang dinding *Platform based flatrack* biasanya digunakan untuk muatan yang mempunyai lebar atau tinggi melebihi ukuran petikemas yang standar, seperti mesin-mesin alat berat dan alat-alat atau suku cadang dari alat berat.

6. *Special Container*

Special container adalah petikemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu. seperti petikemas untuk muatan ternak (*cattle container*) atau muatan kendaraan (*car container*).

Bongkar Muat

Menurut Sudjarmiko (2014), bongkar muat adalah pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.

Pelabuhan

Menurut Sasono (2012), pelabuhan adalah pintu keluar masuknya berbagai arus yang dilihat dari aspek ekonomi, meliputi arus barang/komoditas, ekspor, impor, inter insuler; arus penumpang, baik penumpang dari ke luar negeri maupun penumpang dari ke antar pulau: arus kapal, baik berbendera merah putih maupun kapal berbendera asing.

***Delivery Order* atau Pesanan Pemuatan**

Menurut M. Iqbal Yahya (2012) dalam bukunya yang berjudul *pengantar Ekspor Impor, delivery order* disebut juga sebagai surat perintah penyerahan barang atau muatan yang akan dimuat di dalam sebuah *container*/peti kemas. *Delivery order* digunakan untuk mengeluarkan *container full* ke luar dari wilayah otoritas Pelabuhan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode studi kasus. Menurut Rahardjo dan Gudnanto (2011) Menjelaskan bahwa penelitian studi kasus adalah metode yang diterapkan untuk memahami individu lebih mendalam dengan dipraktekkan secara integratif dan komprehensif. Dengan menggunakan metode pengumpulan data dari pengamatan atau (*observasi*) adalah metode yang dilakukan dengan cara mengadakan pengamatan langsung terhadap objek. Metode wawancara atau *interview* adalah metode yang dilakukan dengan cara wawancara langsung kepada pihak-pihak yang terkait dengan masalah yang dibahas, dan dokumentasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Terjadiya Pengembalian *Container* dari pelabuhan ke PT. Sentra Sinar Baru (Persero) Regional Jawa Tengah akibat tidak termuat pada kapal

Beberapa hari sebelum kapal sandar untuk melakukan kegiatan bongkar atau kegiatan muat petikemas, di Terminal petikemas telah diterapkan sistem sandar yang harus dipenuhi yaitu stack petikemas 40% dari jumlah petikemas yang akan dimuat sebelum kapal sandar dengan mengajukan rencana jumlah petikemas yang akan di muat kepada pihak Terminal petrikemas. Berikut adalah beberapa kegiatan sebelum *container* dimuat:

1. Proses *Receiving container* di Terminal petikemas sebelum dimuat dikapal, *Receiving* adalah pekerjaan memindahkan barang dari tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun diatas kendaraan di pintu

gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya. Berikut proses *receiving* peti kemas di depo petikemas :

- a. Perusahaan pelayaran mengirimkan permohonan *open stack* yang menunjukkan nama kapal, pelabuhan tujuan, rencana kedatangan kapal dan jumlah petikemas yang akan di bongkar atau di muat ke pihak Terminal melalui E-mail.
- b. Perusahaan pelayaran menginput data *receiving* melalui aplikasi dan selanjutnya perusahaan pelayaran mencetak *delivery order*.
- c. Perusahaan Pelayanan menyerahkan *delivery order* kepada pengguna jasa atau depo, dan selanjutnya *delivery order* oleh pengguna jasa atau depo diserahkan ke pengemudi *Head Truck and Chassis* pengangkut petikemas.
- d. Pengemudi *Head Truck and Chassis* membawa petikemas menuju *gate in* dan sampai di *gate in* menunjukan *delivery order* dan *Equipment Interchange Receipt (EIR)* ke Petugas *gate in*.
- e. Petugas *gate in* meneliti kesesuaian *delivery order* dengan fisik petikemas, yaitu: kebenaran prefix dan nomor petikemas, ukuran petikemas, tipe petikemas, berat petikemas dengan ketentuan:
 - 1) Apabila terdapat ketidak sesuaian, maka *delivery order* dikembalikan ke pengemudi *Head Truck and Chassis* lalu *container* yang sudah diangkat tersebut ditolak masuk ke *container yard* yang ada di pelabuhan.
 - 2) Apabila sesuai, maka Petugas *gate in* memeriksa kondisi fisik petikemas (kondisi atap, dinding, lantai, dan seal/segel).
- f. Petugas *gate in* menukar *delivery order* dengan *Job Slip*, lalu menginstruksikan pengemudi *Head Truck and Chassis* menuju *container yard*.
- g. Pengemudi *Head Truck and Chassis* setelah itu menukarkan *Equipment Interchange Receipt (EIR)* di *container office* perusahaan pelayaran yang berada di Terminal petikemas untuk pergantian status aktivitas petikemas sebelum proses *receiving* dan sesudah proses *receiving*.
- h. *Job slip* dan *Equipment Interchange Receipt (EIR)* di serahkan *stackman* untuk proses *stack* petikemas.
- i. *Stackman* menyerahkan *Equipment Interchange Receipt (EIR)* kepada *tallyman* untuk di laporkan ke *admin container yard* bahwa petikemas sudah di *stack* di Terminal peti kemas.

Berikut adalah upaya yang dilakukan agar tidak terjadi pengembalian *container* akibat tidak termuat di kapal:

1. Meminta muatan setiap kapal harus di tumpuk dalam satu blok dan slot yang berdekatan.
2. Mengirim pengawas muatan ke pihak terminal peti kemas agar muatan dapat termuat pada kapal dan tidak terjadi pengembalian akibat habisnya slot pada kapal
3. Memperbanyak pekerja dan memperhatikan kerusakan kerusakan kecil yang terdapat pada *container* agar tidak adanya penolakan dari bagian *gate in* terminal peti kemas
4. Memastikan kesesuaian dokumen dengan fisik petikemas secara benar.

2. *Delivery Order* yang di *release* mendahului sebelum adanya konfirmasi kepada pihak depo

Sebelum *container* dikirim menuju terminal peti kemas, pihak *Shipper* atau pengirim barang haruslah mem-*booking container* kepada perusahaan pelayaran penyedia *container* terlebih dahulu. Pihak perusahaan Pelayaran biasanya langsung menyetujui pengajuan untuk penyewaan peti kemas dari *shipper* atau pengirim barang, Berikut adalah upaya yang dilakukan agar *Delivey Order* tidak di *release* mendahului:

- 1) Mengirim perantara ke perusahaan pelayaran dan memberi konfirmasi bahwa *stock container* di dalam *container yard* depo belum tersedia baik karena belum adanya reposition *container* kosong maupun belum tersedianya *container* akibat sedikitnya *stock container*, bilamana *delivery order* sudah tercetak tanpa ada nya kofirmasi kepada pihak depo, dan bila tidak ada *container* yang layak, salah satu cara menanganinya adalah dengan memuat *container* yang layak dan tidak terlalu rusak.
- 2) Memperbanyak tenaga kerja agar *container* pada bagian *repair yard* bisa digunakan secepatnya. Dengan maksud jika ada penolakan dari pihak terminal peti kemas, maupun dari pihak *shipper* akibat adanya kerusakan yang lumayan mempengaruhi muatan dapat segera diganti dan dimuat pada kapal maupun dikrim kepada *shiper* untuk dimuati barang.
- 3) Membagi waktu pengiriman *container* kepada *shipper* sesuai dengan ketersediaan *container* yang layak dan tersedia yang berada di *container yard*.

3. Terjadinya kerusakan *Container* pada saat bongkar muat di pelabuhan Maupun di *Container yard Depo*

Banyaknya kerusakan pada *Container* yang menyebabkan pengembalian kepada pihak depo dan harus di perbaiki yang diakibatkan oleh kurangnya ketelitian dalam bekerja dan faktor lainnya yang bisa menyebabkan komplain dari pihak *shipper* karena tidak terkirimnya muatan mereka sampai di tujuan maupun keterlambatan *container* kosong yang akan di reposisi di Gudang *container* pada daerah lain, serta menyebabkan biaya yang tidak terduga mulai dari biaya *charge* oleh perusahaan pelayaran, biaya *open stack* pada *container yard* di Pelabuhan, maupun biaya untuk bagian *repair container* yang mengalami kerusakan.

Berikut adalah upaya yang dilakukan agar meminimalisir kerusakan yang terjadi pada *container*:

1. Meningkatkan kewaspadaan saat melakukan bongkar muat di pelabuhan maupun di *container yard* depo agar tidak terjadinya kerusakan yang diakibatkan oleh benturan dari *forklift*, benturan terhadap *container* lainnya, maupun jatuhnya *container* pada saat akan di muat.
2. Meningkatkan kinerja dari pada pekerja dengan melakukan pelatihan lanjutan, akan diadakan pembiayaan dari perusahaan untuk pengambilan sertifikat-sertifikat keahlian khusus bagi para pekerja yang layak mendapatkannya agar mampu menaikkan performa dari perusahaan baik dalam bidang marketing, bagian pengurus surat surat, maupun pada bagian repair yang akan di biyai oleh pihak depo *container*, serta menambah jumlah pekerja untuk bagian pekerjaan masing-masing, dan menempatkan personel ahli yang akan ditempatkan pada bagian pekerjaan masing masing pekerja.
3. Menambah pengawasan terhadap para pekerja dalam melakukan pekerjaan agar tidak terjadi hal hal yang menyebabkan pekerja melakukan kesalahan yang dapat merugikan perusahaan dan juga dapat membahayakan keamanan serta keselamatan para pekerja dan bilamana ada kesalahan maupun kelalaian dalam bekerja maka kesalahan tersebut dapat dikoreksi dan dapat diperbaiki.
4. Jika terjadi kerusakan *container* pada saat membongkar atau memuat, baik pada saat di Pelabuhan, di jalan pada saat pengiriman, maupun pada saat melakukan bongkar/muat yang dilakukan oleh pihak *shipper*. Selama *container* sudah tercatat bersih, layak, dan siap digunakan oleh bagian *gate out* depo dan dengan kondisi *container* sudah melewati batas gerbang *gate out* di *container yard* depo. *Container* yang telah keluar tadi sudah bukan tanggung jawab dari pihak depo. Maka segala

bentuk kesalahan, kelalaian dan kecerobohan yang menyebabkan terjadinya perubahan bentuk container akibat benturan, bagian dalam *container* kotor akibat dari kesalahan yang tidak diketahui, nomor seri pada *container* yang tidak terbaca maupun kerusakan lain pada *container* akan ditanggung oleh pihak *shiper* maupun pihak supir *truck*, dan *container* yang rusak tersebut akan di kembalikan ke *container yard* depo untuk di repair kembali dan ditukarkan dengan *container* layak yang lainnya.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Meminimalkan adanya pengembalian *container* dari pelabuhan ke *container yard*, PT. Sentra Sinar Baru (Persero) Regional Jawa Tengah melakukan pengawasan terhadap muatan setiap kapal harus di tumpuk dalam satu *block* dan *slot* yang berdekatan.
2. Mengurangi terjadinya *delivery order* yang di terbitkan mendahului dengan komunikasi secara efektif antara perusahaan pelayaran dengan depo *container* untuk menghindari terjadinya penumpukan *container* yang akan di perbaki pada bagian *repair*, maka pihak depo melakukan koordinasi dengan pihak perusahaan pelayaran agar tidak terburu buru dalam merilis *Delivery Order*.
3. Meminimalkan adanya kerusakan *container* yang berada di Pelabuhan maupun yang berada di *container yard*.

B. Saran

1. Meningkatkan yang baik antara pihak depo dengan pihak *container yard* pada pelabuhan agar penumpukan petikemas dapat berjalan sesuai dengan sistem muatan setiap kapal yang di tumpuk dalam satu blok dan slot yang berdekatan agar *container* dapat terorganisir dengan baik dan dapat termuat sepenuhnya pada kapal sesuai dengan tujuan pengiriman .
2. Pihak perusahaan pelayaran perlu adanya koordinasi serta laporan yang tepat sesuai dengan keadaan dan *stock container* di lapangan kepada pihak perusahaan pelayaran maupun kepada pengirim barang.
3. Meningkatkan pelatihan dan pengembangan kepada pekerja yang berada di Depo *Container* agar tidak terjadinya kesalahan.

DAFTAR PUSTAKA

- Jinca, M.Y. 2011. *Transportasi Laut Indonesia: Analisis Sistem & Studi Kasus*. Surabaya: Brilian Internasional.
- Koleangan, Dirk. 2013. *Sistem Petikemas(Container System)*. Jakarta.
- Kramadibrata, Soedjono. 2012. *Perencanaan Pelabuhan*. Bandung: ITB.
- Subandi. 2013. *Manajemen Peti Kemas*. Jakarta: Arcan.
- Suharso dan Ana. 2011. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Edisi Lux. Semarang: Widya Karya.
- Triatmodjo, Bambang. 2011. *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Widiyati, Elok dan Ridwan. 2014. *Kamus Kepelabuhanan dan Pelayaran*. Yogyakarta: PT. Leutika Nouvalitera.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Peraturan Menteri Perhubungan No.PM/83/2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas