

ANALISIS TRUCK ROUND TIME DI LAPANGAN PETIKEMAS EKSPOR DALAM KEGIATAN RECEIVING DI TERMINAL PETIKEMAS KOJA

**Salman Al Farisi¹, Vivian Karim Ladesi², Winoto Hadi³, Siti Sahara⁴,
Kencana Verawati⁵**

Universitas Negeri Jakarta^{1,2,3,4,5}
salmanafsi10@gmail.com¹

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi penyebab masalah atau hambatan yang terkait dengan kegiatan receiving, mulai dari truk masuk gate-in hingga keluar gate-out di Terminal Petikemas Koja, dan memberikan pemahaman dampak yang ditimbulkan dari permasalahan atau hambatan yang diidentifikasi. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif, yang menggambarkan dan menjelaskan kondisi, fenomena, atau variabel penelitian yang diteliti. Analisis Truck Round Time di terminal petikemas ekspor menunjukkan adanya beberapa kendala dalam proses penerimaan petikemas di lapangan penumpukan. Waktu dari kegiatan receiving tersebut dapat dilihat dari lamanya waktu Truck Round Time, dimana hanya 33% dari waktu tersebut yang mencapai standar ideal, sementara 67% masih di bawah standar ideal. Lamanya waktu kegiatan receiving yang tidak mencapai standar ideal berdampak negatif, seperti potensi kemacetan di dalam atau di luar terminal, yang dapat merugikan nama baik Terminal Petikemas Koja, menurunkan loyalitas dan kepuasan pelanggan terhadap terminal, serta menghambat proses operasional lainnya di dalam terminal petikemas.

Kata Kunci: *Receiving, Terminal Petikemas, Truck Round Time*

ABSTRACT

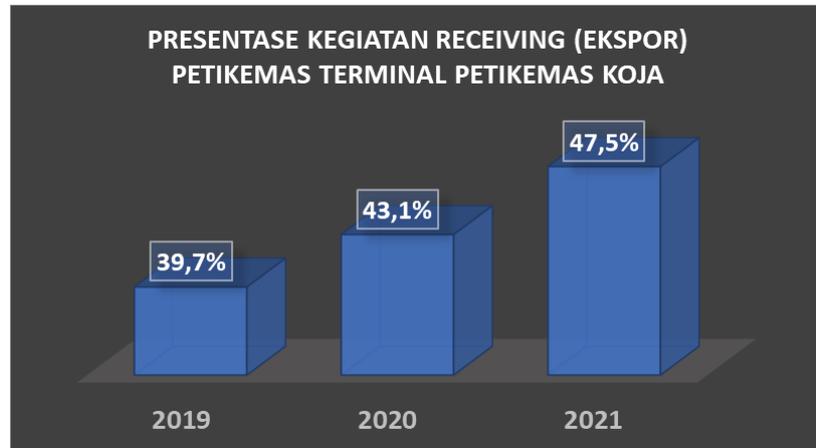
This research aims to identify the causes of problems or obstacles related to receiving activities, starting from trucks entering the gate-in to leaving the gate-out at the Koja Container Terminal, and providing an understanding of the impacts resulting from the identified problems or obstacles. The research method used is descriptive qualitative, which describes and explains the conditions, phenomena or research variables studied. Truck Round Time analysis at the export container terminal shows that there are several obstacles in the process of receiving containers at the stacking yard. The time of receiving activities can be seen from the length of Truck Round Time, where only 33% of that time reaches the ideal standard, while 67% is still below the ideal standard. The length of time for receiving activities that do not reach ideal standards has negative impacts, such as the potential for congestion inside or outside the terminal, which can harm the good name of the Koja Container Terminal, reduce customer loyalty and satisfaction with the terminal, and hamper other operational processes within.

Keywords: *Receiving, Container Terminal, Truck Round Time*

PENDAHULUAN

Pertumbuhan perdagangan internasional yang terus berlangsung membuat arus perdagangan barang meningkat khususnya pada bidang ekspor, Kegiatan ekspor

sendiri merupakan Ekspor dapat diartikan sebagai pengiriman dan penjualan barang-barang dari dalam negeri (wilayah pabean) ke luar negeri (keluar wilayah pabean) (Wulandari & Lubis, 2019). Peningkatan itu dapat kita jumpai di pelabuhan salah satunya pada kegiatan arus masuk dan keluar petikemas setiap tahunnya. Peningkatan tersebut dapat terlihat pada salah satu Pelabuhan Indonesia yaitu Pelabuhan Tanjung Priok dengan Terminal Khusus Petikemas yang berada di Koja, yaitu Terminal Petikemas KOJA atau biasa di sebut dengan TPK KOJA. Pembangun dikhususkan untuk menangani muatan petikemas yang pada sekitar tahun 1990 di Indonesia.



Gambar 1. Presentase Kegiatan Ekspor Terminal Petikemas Koja
Sumber: Data Petikemas Ekspor Terminal Petikemas Koja (2022)

Berdasarkan data dari table dan gambar di atas arus penerimaan petikemas di Terminal Peti Kemas Koja. Pengambilan data diambil dari 3 tahun kebelakang bahwa kegiatan ekspor atau penerimaan petikemas mengalami peningkatan setiap tahunnya dengan peningkatan setitar $\pm 4\%$ tiap tahunnya. Peningkatan yang signifikan terjadi pada tahun 2021 dengan hasil presentase sebesar 47.5% di Terminal Petikemas Koja. Peningkatan kegiatan penerimaan petikemas (*receiving*) dirasa akan terus meningkat ditambah dengan jumlah kegiatan ekspor Indonesia tiap tahunnya. Ekspor pun menjadi peran penting bagi masyarakat dan negara sebagai penunjang ekonomi negara. ekspor memberikan pemasukan devisa bagi negara yang bersangkutan yang kemudian akan digunakan untuk membiayai kebutuhan impor maupun pembiayaan program pembangunan di dalam negeri (Dwi Sinarni Putri et al., 2021).

Pelabuhan Terminal Petikemas yang dikhususkan untuk melayani penanganan petikemas, serta difungsikan secara menyeluruh untuk dapat melayani kegiatan bongkar muat petikemas, penumpukan petikemas, *receiving* atau *delivery* (penerimaan atau pengiriman) petikemas dan kegiatan penunjang lainnya (Sitorus et al., 2021). Peningkatan yang terjadi membuat Terminal Petikemas di pelabuhan salah satu nya TPK Koja harus terus meningkatkan kualitas pelayanan dan fasilitas penunjang lainnya guna mempermudah alur perputaran petikemas yang membuat barang tersebut secara efektif dan efisien Pengoptimalan ini dilakukan dengan cara peningkatan kegiatan penerimaan petikemas (*receiving*) dan waktu terminal melakukan penerimaan petikemas yang terhitung dari masuknya truk ke wilayah terminal dari gerbang masuk terminal petikemas sampai dengan keluar gerbang terminal petikemas (*Truck Round Time*) tersebut. Apabila terdapat permasalahan yang terjadi pada kegiatan penerimaan

petikemas akan mengakibatkan waktu keterlambatan pengangkutan petikemas dan membuat kemacetan di sekitar wilayah pelabuhan yang secara otomatis dapat mengganggu kegiatan oprasional para pelanggan yang memakai jasa terminal, kegiatan operasional di dalam terminal maupun aktivitas dari penduduk sekitar terminal.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah desain penelitian Kualitatif deskriptif, Penelitian kualitatif sendiri dipahami sebagai penelitian yang temuannya tidak diperoleh melalui prosedur statistik dan lebih sebagaimana peneliti memahami dan menafsirkan makna peristiwa, interaksi, maupun tingkah subjek dalam situasi tertentu menurut prespektif penelitiannya (Fiantika, 2022). Sedangkan menurut (Zellatifanny & Mudjiyanto, 2018) penelitian dekriptif yaitu merupakan penelitian yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi mengenai status suatu gejala yang ada, yaitu gejala yang ada pada saat penelitian dilakukan. Menurut (Nasution, 2017) Analisis deskriptif adalah bentuk analisis data penelitian untuk menguji generalisasi hasil penelitian yang didasarkan atas satu fenomena yang terjadi analisis deskriptif ini dilakukan melalui pengujian hipotesis deskriptif. Sebagaimana yang dimaksud penelitian deskriptif kualitatif merupakan pengumpulan data untuk diuji hipotesis atau menjawab pertanyaan mengenai status terakhir dari subjek penelitian yang diuji hipotesis secara sistematis tentang informasi ilmiah.

Penelitian yang dilakukan tentu terdapat analisis data yang dilakukan, Analisis data sendiri adalah proses sistematis mencari dan mengatur suatu rangkuman dengan wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain yang dikumpulkan peneliti untuk meningkatkan pemahaman tentang suatu fenomena yang terjadi dan untuk memungkinkan peneliti untuk mempresentasikan apa yang telah ditemukan kepada individu lain (Ahmad & Muslimah, 2021). Model atau aktivitas yang dilakukan dalam analisis data kualitatif yaitu, Reduksi data merupakan suatu proses pemilihan, pemustan perhatian pada penyederhanaan dari suatu transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan (Fadli, 2021). Proses ini berlangsung terus menerus selama penelitian berlangsung data yang telah direduksi akan memberikan sebuah gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti pada penggambaran suatu peristiwa yang terjadi. Penyajian data merupakan kegiatan ketika pengumpulan informasi yang didapat nantinya dibentuk dan diperlihatkan sebagai pedoman dasar dari suatu fenomena yang diteliti. Bentuk penyajian data kualitatif dapat berupa teks naratif berbentuk catatan lapangan, matriks, grafik, jaringan, dan bagan. Bentuk yang diberikan merupakan informasi yang tersusun dalam suatu bentuk yang padu dan mudah diraih, sehingga memudahkan untuk melihat apa yang sedang terjadi, apakah kesimpulan sudah tepat atau sebaliknya melakukan analisis kembali. Kesimpulan yang berarti menarik pengambilan dari permulaan pengumpulan data, alur, sebab-akibat/kausalitas dan proporsi-proporsi lainnya. Permulaan pengumpulan data, peneliti kualitatif mulai mencari arti dari suatu fenomena dan keteraturan dari pola-pola dalam pengumpulan data yang didapat, penjelasan-penjelasan dari konfigurasi yang memiliki kemungkinan – kemungkinan yang terjadi, dan alur sebab akibat (Rijali, 2019)

HASIL PENELITIAN

Hasil penelitian yang sudah di analisis dari pembahasan dalam penelitian ini meliputi alur kegiatan penerimaan petikemas di Terminal Petikemas Koja, faktor penghambat yang membuat terminal susah untuk melakukan penerimaan petikemas

tersebut, dan dampak yang akan dialami jika penerimaan petikemas mengalami kemunduran waktu yang sudah di tentukan.

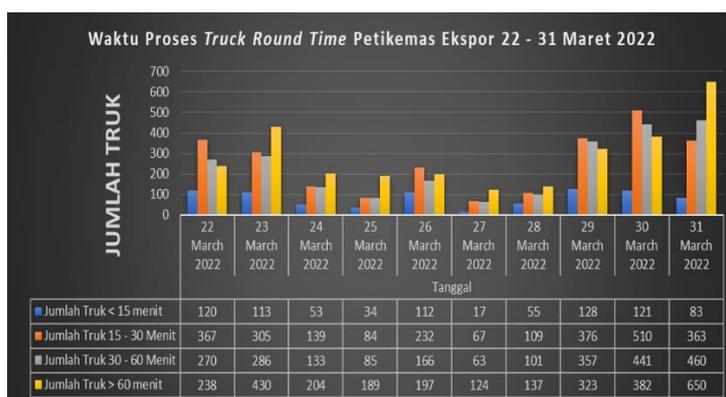
Tabel 1.
Jumlah Petikemas Ekspor 22 Maret – 31 Maret 2022

| Hari & Tanggal | Kegiatan | Terminal | Jumlah Petikemas |
|-------------------|----------|----------|------------------|
| Selasa, 22-Mar-22 | Export | Koja | 995 |
| Rabu, 23-Mar-22 | Export | Koja | 1134 |
| Kamis, 24-Mar-22 | Export | Koja | 529 |
| Jumat, 25-Mar-22 | Export | Koja | 392 |
| Sabtu, 26-Mar-22 | Export | Koja | 707 |
| Minggu, 27-Mar-22 | Export | Koja | 271 |
| Senin, 28-Mar-22 | Export | Koja | 402 |
| Selasa, 29-Mar-22 | Export | Koja | 1184 |
| Rabu, 30-Mar-22 | Export | Koja | 1454 |
| Kamis, 31-Mar-22 | Export | Koja | 1556 |

Sumber: Data Petikemas Ekspor Terminal Petikemas Koja 22 – 31 Maret 2022

Dari data di atas dapat dilihat jumlah kedatangan truk petikemas paling banyak yang memasuki lapangan penumpukan ekspor sebanyak 1556 truk yang membawa petikemas pada tanggal 31 Maret 2022 dan jumlah petikemas paling sedikit memasuki lapangan penumpukan ekspor sebanyak 271 pada tanggal 27 Maret 2022.

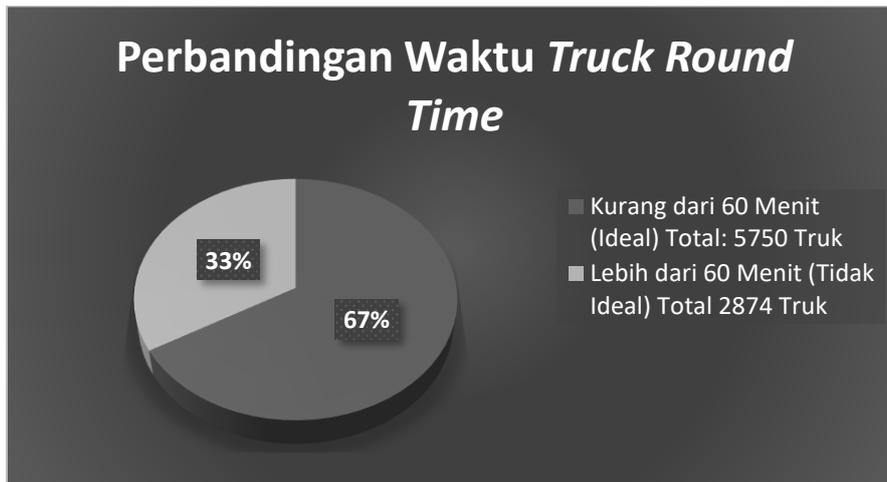
Waktu Proses Kegiatan *Truck Round Time* di Terminal Petikemas



Gambar 2. Waktu Proses *Truck Round Time* Petikemas Ekspor
Sumber: Data diolah Penulis (2022)

Dari data di atas dapat dilihat jumlah truk dan presentase berdasarkan *Truck Round Time*. Jumlah truk paling banyak yang memasuki terminal berdasarkan TRT yaitu pada tanggal 31 Maret 2022 dengan waktu TRT >60 menit berjumlah 650 truk yang memasuki lapangan penumpukan ekspor pada tanggal itu. Sementara jumlah paling sedikit yang memasuki lapangan penumpukan ekspor terjadi pada tanggal 27 Maret 2022 dengan waktu TRT <15 Menit dengan jumlah 17 truk.

Idealnya waktu kegiatan *Receiving* atau penerimaan petikemas *Truck Round Time* (TRT) yang terhitung saat truk melewati portal gerbang masuk sampai dengan truk melawati portal gerbang keluar *gate-out* yaitu 60 (enam puluh) menit. Namun pada realisasinya tidak selalu sama dengan target menurut peraturan Terminal Petikemas Koja, lama *Truck Round Time* tidaklah sesuai dengan waktu yang ideal diharapkan. Terkadang waktu *Truck Round Time* melebihi waktu ideal tersebut bahkan jauh melebihi dari waktu ideal. Kenyataan tersebut lebih terlihat pada kegiatan *receiving* petikemas ekspor, dimana waktu *Truck Round Time* yang dibutuhkan *receiving* petikemas ekspor beberapa melebihi waktu ideal dari *Truck Round Time* (TRT).



Gambar 3. Perbandingan Waktu *Truck Round Time* Petikemas Ekspor
 Sumber: Data diolah Penulis (2022)

PEMBAHASAN

This Container Located at (Z2-12-1-1)

Pada permasalahan tersebut yaitu petikemas tidak mendapatkan lokasi atau penempatan untuk menyerahkan petikemas di lapangan penumpukan petikemas ekspor dikarenakan lapangan penumpukan pada *Port of Destination* (POD) petikemas tersebut penuh yang menyebabkan petikemas tersebut tidak ada lokasi seharusnya ketika truk men-tap STID dan *e-ticket* akan keluar *Container Movement Slip* (CMS) dan mendapat lokasi untuk menempatkan petikemas tapi yang akan keluar karcis menuju *post gate* dan tertulis permasalahan Z2 dan palang *gate* akan terbuka dan truk memarkir di dekat *post gate* dan melaporkan permasalahan tersebut. Solusi dari permasalahan tersebut petugas *post gate* akan menghubungi *planner* dan *planner* akan membuat penempatan baru karena sudah penuh, Kemudian bagian perencanaan akan mengalokasikan ke lapangan penumpukan petikemas yang lain dan membuat blok dengan campuran petikemas lain untuk menampung petikemas tersebut, Jika *planner* sudah membuat lokasi baru untuk petikemas tersebut kemudian *Planner* akan menghubungi petugas *gate* untuk meminta *re-print* CMS terbaru untuk penempatan lokasi petikemas yang akan dituju nantinya.

No Billing Record Found

Biasanya petikemas yang masuk ke terminal tidak sesuai dengan data yang ada, Pada permasalahan ini adalah biasanya terjadi kesalahan input prefix atau nomor serial yang terdapat di belakang petikemas di dalam datanya sehingga ketika memasuki area

terminal tidak terbaca. Solusi dari permasalahan ini petugas *post gate* menghubungi Divisi Billing dengan menggunakan alat komunikasi untuk memastikan bahwa petikemas yang akan di *stacking* tersebut sudah sesuai dengan data yang diajukan untuk memasuki terminal.

Late Coming Container

Permasalahan tersebut yaitu petikemas terlambat masuk kedalam terminal petikemas pada waktu yang sudah ditentukan yang biasanya juga disebut *closing time* yang membuat petikemas tidak dapat memasuki terminal untuk melakukan pemuatan di lapangan penumpukan maupun di muat di kapal. Solusi pada permasalahan tersebut yaitu petugas *post gate* menghubungi Divisi Perencanaan dan Pengendalian untuk menanyakan apakah petikemas tersebut masih bisa melakukan *stacking (receiving)* atau tidak. Jika masih bisa, petugas *post gate* akan memberikan *Container Movement Slip (CMS)* petunjuk lokasi penumpukan petikemas terminal dan akan dikenakan biaya keterlambatan oleh pihak terminal. Jika pihak terminal tidak bisa menerima, petikemas tidak bisa melakukan *stacking (receiving)*.

Early Come Container

Permasalahan tersebut yaitu petikemas datang terlalu cepat untuk masuk kedalam terminal petikemas sehingga penempatan lokasi petikemas masih belum ditentukan oleh *planner*. Solusi pada permasalahan tersebut yaitu petugas *post gate* menghubungi Divisi Perencanaan dan Pengendalian, dan Divisi Perencanaan dan Pengendalian akan membuat perencanaan pada lapangan penumpukan (*Container Yard*) *Port of Destination (POD)* sesuai dengan tujuan kapal petikemas tersebut dan petugas *post gate* akan memberikan *Container Movement Slip (CMS)* untuk petunjuk lokasi penumpukan petikemas.

Gross Weight Should not be greater than max gross weight

Permasalahan yaitu berat dari petikemas tersebut melebihi batas kuota dari batas berat petikemas tersebut atau melebihi berat dari data yang sudah di lampirkan atau dicatat ini dikarenakan *planner* sudah membuat rancangan dari penempatan petikemas di kapal dan jika memang berat tidak sesuai maka petikemas harus di tahan untuk memastikan kembali berat petikemas untuk keamanan jalannya kapal. Solusi dari permasalahan tersebut yaitu pihak terminal akan memverifikasi berat kepada pemilik barang untuk mendapat berat yang sesuai, untuk nantinya akan berdiskusi dengan *Chief Officer* kapal karena wewenang untuk memuat petikemas yang melebihi kapasitas adalah dari *Chief Officer* kapal yang akan mengangkut petikemas tersebut. Apabila tidak diizinkan, petikemas diminta untuk mengurangi beban muatan sesuai dengan yang tertera di dalam dokumen pengangkutan.

Error Get Weight

Permasalahan tersebut yaitu kesalahan pada alat penimbangan atau petikemas di gerbang masuknya wilayah terminal petikemas koja, sehingga harus di timbang ulang kembali untuk mengetahui berat pasti dari petikemas tersebut. Solusi dari permasalahan tersebut yaitu truk pengangkut diminta untuk berpindah gerbang masuk (*Gate-In*) lain untuk di timbang ulang dari mesin lain dan pihak Divisi Teknik, harus melakukan pengecekan dan perawatan kembali terhadap alat timbang yang terdapat pada gerbang

masuk Terminal Petikemas Koja agar proses penerimaan petikemas bisa Kembali berjalan dengan normal.

The Voyage Declared in e-ticket not match with data from billing

Arti dari permasalahan tersebut adalah billing memakai data lama yang berarti data petikemas tersebut masih belum terbang saat *gate out*, biasanya data akan otomatis hilang saat petikemas keluar tapi karena terkadang kendala sinyal atau permasalahan teknis lain menjadikan data jadi gagal terbang. Solusi dari permasalahan tersebut adalah Divisi Billing segera melakukan *update* pada data petikemas tersebut, agar petikemas tersebut berganti status dan segera bisa melakukan proses *gate-in*.

Dampak Permasalahan Potensi Kemacetan

Dengan terhambatnya proses penerimaan petikemas yang terjadi dapat mengakibatkan kemacetan yang terjadi di pintu masuk terminal atau di dalam terminal dengan kemacetan yang terjadi dipintu masuk dapat membuat kemacetan jalanan umum di area sekeliling terminal yang membuat terganggunya kepentingan atau aktivitas lain yang dilakukan di sekitar area tersebut. Dengan kemacetan yang diakibatkan oleh terminal berarti semakin lamanya proses penerimaan petikemas semakin menurun juga efektifitas dan efisiensi dari kinerja terminal petikemas tersebut yang berdampak pada citra dari terminal itu sendiri yang berarti jika kinerja pelayanan kurang baik otomatis dapat menurunkan nama baik atau reputasi dari terminal itu sendiri.

Kerugian Pelanggan

Terhambatnya proses penerimaan petikemas berdampak juga pada truk eksternal yang akan menyerahkan petikemas tersebut dengan lamanya proses penerimaan petikemas di terminal dan kemacetan yang terjadi otomatis biaya bahan bakar yang digunakan juga semakin banyak. Jika bahan bakar truk yang seharusnya dapat melakukan proses kegiatan *receiving* tiga kali tapi dikarenakan permasalahan yang terjadi membuat truk tersebut hanya bisa melakukan kegiatan *receiving* satu kali kondisi tersebut akan membuat kerugian bagi pihak *trucking* dan membuat penurunan kepuasan pelanggan terhadap pelayanan yang diberikan terminal

Terhambatnya aktivitas terminal

Terminal petikemas sendiri memiliki siklus kegiatan yaitu bongkar, muat, penerimaan dan penyerahan petikemas jika terjadi permasalahan di penerimaan petikemas biasanya akan membuat kepadatan di dalam terminal yang membuat terhambatnya kegiatan lainnya. Permasalahan tersebut dapat mengakibatkan *clash* antar kegiatan lain yang sedang berlangsung di terminal akibat kepadatan yang terjadi di dalam terminal membuat truk internal atau eksternal di lapangan petikemas akan tersedat dan akan mengganggu aktivitas yang lainnya

SIMPULAN

Identifikasi kendala atau masalah yang di dapat merukapan beberapa faktor utama yang membuat kegiatan *receiving* atau penerimaan petikemas menjadi terhambat dari identifikasi masalah tersebut beberapa faktor kendala yang terjadi berdasarkan pada: Penentuan penempatan lokasi dari petikemas tersebut, Waktu kedatangan petikemas tersebut ke terminal petikemas, Kesesuaian berat dari petikemas tersebut, dan sistem

informasi operasional petikemas saat kegiatan penerimaan petikemas berlangsung. Beberapa faktor tersebut menjadi kendala yang signifikan yang membuat keterlambatan penerimaan petikemas yang dapat memengaruhi *truck round time* ekspor di Terminal Petikemas Koja. Lamanya waktu dari kegiatan *receiving* sendiri akan memberikan dampak negatif seperti kemacetan yang akan terjadi di dalam atau luar terminal yang akan berdampak pada nama baik terminal petikemas, menurunnya loyalitas dan kepuasan pelanggan kepada pihak terminal dan akan memperlambat proses kegiatan operasional lainnya yang sedang berlangsung di dalam terminal petikemas tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, & Muslimah. (2021). Memahami Teknik Pengolahan dan Analisis Data Kualitatif. *Proceedings*, 1(1), 173–186. <https://e-proceedings.iainpalangkaraya.ac.id/index.php/PICIS/article/view/605>
- Dwi Sinarni Putri, R., Siladjaja, M., Dwi Sinarni Putri Manajemen, R., Ekonomi dan Bisnis, F., Institute Karet Kuningan Perbanas, P., & Selatan, J. (2021). Pengaruh Perdagangan Internasional (Ekspor-Impor) dan Investasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia. *Journal of Public Auditing and Financial Management*, 2021(1), 13–26. <https://www.ejournal.imperiuminstitute.org/index.php/JPAFM/article/view/361>
- Fadli, M. R. (2021). Memahami desain metode penelitian kualitatif. *Humanika*, 21(1), 33–54. <https://doi.org/10.21831/hum.v21i1.38075>
- Fiantika, F. R. (2022). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (1st ed.). PT. Global Eksekutif Teknologi.
- Nasution, L. M. (2017). Statistik Deskriptif. *Jurnal Hikmah*, 14, 49–55. <https://doi.org/10.1021/ja01626a006>
- Rijali, A. (2019). Analisis Data Kualitatif. *Alhadharah: Jurnal Ilmu Dakwah*, 17(33), 81. <https://doi.org/10.18592/alhadharah.v17i33.2374>
- Sitorus, M. R., Herdian, T., & Lambert, F. (2021). Tingkat Kesesuaian Kinerja dan Harapan Pelanggan pada Terminal Peti Kemas Tanjung Priok. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 7(1), 97–108. <https://doi.org/10.54324/j.mbt.v7i1.642>
- Wulandari, S., & Lubis, A. S. (2019). Analisis Perkembangan Ekspor Impor Barang Ekonomi di Provinsi Sumatera Utara. *Jurnal Administrasi Bisnis*, 8(1), 31–36. <https://doi.org/10.14710/jab.v8i1.22403>
- Zellatifanny, C. M., & Mudjiyanto, B. (2018). Tipe Penelitian Deskripsi Dalam Ilmu Komunikasi. *Diakom: Jurnal Media Dan Komunikasi*, 1(2), 83–90. <https://doi.org/10.17933/diakom.v1i2.20>