

EVALUASI PENANGANAN PETI KEMAS EKSPOR TERKAIT *CLOSING TIME* DI TERMINAL PETI KEMAS KOJA JAKARTA

Muhammad Rifky Dzaky Prabowo^{1*} Cahya Fajar Budi Hartanto^{2*}

¹Alumnus, Politeknik Bumi Akpelni

Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17 Bendan Dhuwur, Semarang

²Program Studi Nautika, Politeknik Bumi Akpelni

Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17 Bendan Dhuwur, Semarang

Email : dzakyrifky00@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kegiatan penanganan peti kemas ekspor pada Terminal Peti Kemas (TPK) Koja di Jakarta khususnya yang terkait dengan closing time. Penanganan peti kemas ekspor harus dilakukan secara efektif dan efisien sehingga tidak melebihi batas waktu dan berimbas pada ketidak lancaran operasional kapal di pelabuhan. Pengumpulan data dilakukan dengan melakukan observasi langsung selama 3 bulan, wawancara kepada pihak terkait, dan studi pustaka yang mendukung. Metode penelitian adalah kualitatif dengan menggunakan analisis deskriptif. Berdasarkan hasil pengamatan, disimpulkan bahwa terdapat 2 hal yang masih perlu dievaluasi dan dapat ditingkatkan. Pertama, masih terjadi keterlambatan peti kemas masuk ke terminal karena berbagai faktor tak terduga. Kedua, adanya kesalahan validitas dokumen pada sistem elektronik sehingga peti kemas menghadapi kendala masuk terminal. Berdasarkan permasalahan tersebut, peneliti merekomendasikan adanya pengecekan sarana pengangkut peti kemas agar selalu dalam kondisi layak jalan, penyiapan muatan lebih tepat waktu, dan koordinasi antar pihak terkait. Selain itu, pengurusan dokumen harus dilakukan dengan teliti sehingga tidak terjadi kesalahan validitas. Jika kendala dalam menangani peti kemas ekspor dapat ditangani maka tentunya akan meningkatkan kepuasan pelanggan sebagaimana misi dan kebijakan mutu TPK Koja.

Kata Kunci : peti kemas, ekspor, closing time

PENDAHULUAN

Transportasi berperan penting dalam bidang ekonomi, politik, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan. Pelayanan jasa transportasi akan memungkinkan konektivitas antar wilayah, penghematan waktu dan biaya, serta pemenuhan kebutuhan masyarakat. Berbagai moda transportasi kini tersedia termasuk melalui laut yang memiliki keuntungan lebih aman dan efisien jika ditinjau dari jumlah muatan yang bisa diangkut. Dengan keuntungan tersebut, maka arus barang menggunakan kapal semakin meningkat sehingga mungkin timbul masalah yang mempengaruhi kegiatan bongkar-muat di pelabuhan. Masalah tersebut bisa meliputi keamanan muatan, efisiensi waktu, dan kendala cuaca. Untuk itulah maka sistem pemuatan dengan menggunakan peti kemas atau *container* hadir memberikan solusi. Namun tentu tidak serta merta tanpa masalah terutama jika itu terkait dengan peti kemas yang akan

dikirim ke luar negeri melalui mekanisme ekspor. Koordinasi seluruh pihak terkait dan evaluasi menyeluruh perlu dilakukan setiap saat agar terwujud suatu sistem manajemen yang memberikan kepuasan kepada pelanggan.

LANDASAN TEORI

Peti Kemas

Menurut Suyono (2003), peti kemas atau *container* adalah suatu kemasan yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu, yang dapat dipakai berulang kali, yang digunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan di dalamnya. Berdasarkan *Custom Convention Containers*, peti kemas adalah alat untuk mengangkut barang yang :

1. Seluruh atau sebagian tertutup, sehingga berbentuk peti atau kerat dan dimaksudkan untuk diisi barang yang akan diangkut;

2. Berbentuk permanen dan kokoh, sehingga dapat dipergunakan berulang kali untuk pengangkutan barang;
3. Dibuat sedemikian rupa sehingga memungkinkan pengangkutan barang dengan sesuatu kendaraan tanpa terlebih dahulu dibongkar lagi;
4. Dibuat sedemikian rupa untuk langsung dapat diangkut, khususnya apabila dipindahkan dari satu ke lain kendaraan;
5. Dibuat sedemikian rupa sehingga mudah diisi dan dikosongkan;
6. Mempunyai isi, bila diukur dari dalam sebesar satu meter kubik atau lebih;
7. Dibuat dari baja, aluminium, *fiber glass* dan dilengkapi dengan pintu yang dapat dikunci dari luar;
8. Termasuk perlengkapannya yang diangkut bersama-sama peti kemas bersangkutan.

Suyono (2003) menjelaskan agar operasional peti kemas berjalan baik, maka semua pihak yang terlibat harus menyetujui agar ukuran peti kemas sama dan sejenis serta mudah diangkut. Badan *Internasional Standard Organization* (ISO) telah menetapkan ukuran peti kemas sebagai berikut :

1. *Container 20' Dry Freight (20 feet)*
 Ukuran luar : 20' (p) x 8' (1) x 8'6" (t)
 atau : 6.058 x 2.438 x 2.591 m
 Ukuran dalam : 5.919 x 2.340 x 2.380 m
 Kapasitas : *Cubic Capacity*: 33Cbm
Pay Load : 22.1 ton
2. *Container 40' Dry Freight (40 feet)*
 Ukuran luar : 40' x 8' x 8'6"
 atau : 12.192 x 2.438 x 2.591 m
 Ukuran dalam : 12.045 x 2.309 x 2.379 m
 Kapasitas : *Cubic Capacity* : 67,3Cbm
Pay Load: 27,396 ton
3. *Container 40' High Cube Dry*
 Ukuran luar : 40' x 8' x 9'6"
 atau : 12.192 x 2.438 x 2.926 m
 Ukuran dalam : 12.056 x 2.347 x 2.684 m

Kapasitas : *Cubic Capacity* : 76 Cbm

Pay Load: 29.6 ton

Ukuran muatan dalam bongkar atau muat kapal peti kemas dinyatakan dalam TEU (*twenty feet equivalent unit*). Oleh karena itu, ukuran standar peti kemas dimulai dari panjang 20 *feet*, maka satu peti kemas 20' disebut sebagai 1 TEU dan peti kemas 40' disebut sebagai 2 TEU atau sering dinyatakan dalam FEU (*fourty feet equivalent unit*).

Meskipun ukuran peti kemas dari luar sama atau seragam, namun peti kemas dikeluarkan dalam berbagai variasi sesuai kegunaannya. Variasi tersebut dapat dilihat berdasarkan bentuk, ukuran, barang yang dimuat, dan cara mengisi muatan ke dalamnya. Ada peti kemas yang berbentuk kotak, tabung, *flat*. Ada yang berukuran besar dan kecil. Ada yang dapat diisi dari depan, samping, atau atas. Ada yang khusus dilengkapi pendingin.

ISO memberikan ketentuan mengenai peti kemas (*freight container*) sebagai berikut :

1. Berbentuk tetap dan karenanya cukup kuat untuk dipakai berkali-kali.
 2. Dibuat khusus mengangkut barang melalui berbagai moda transportasi dengan tidak mengisi diantaranya (*one way transport*).
 3. Dilengkapi dengan perlengkapan operasional untuk segera dipakai, terutama untuk memindahkan dari moda transpor yang satu ke moda transpor yang lain.
 4. Dibuat sedemikian rupa sehingga mudah diisi dan dikosongkan.
 5. Mempunyai isi bagian dalam 1 M³ (35,8 cu.ft) atau lebih.(Suyono, 2003)
- Masih menurut Suyono (2003) peti kemas dibagi dalam kelompok berikut ini :
1. *General Cargo Container* : peti kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*). Peti kemas yang termasuk dalam *general cargo* adalah *General Purpose Container*.
 2. *Open-side Container* : peti kemas yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk masuk dan keluar barang yang karena

- ukuran atau beratnya lebih mudah masuk atau keluar melalui samping peti kemas.
3. *Open-top Container*: peti kemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan atau dikeluarkan lewat atas. Tipe peti kemas ini diperlukan untuk mengangkut barang berat yang hanya dapat dimasukkan lewat atas dengan menggunakan derek (*crane*).
 4. *Ventilated Container*: peti kemas yang mempunyai ventilasi agar terjadi sirkulasi udara dalam peti kemas yang diperlukan oleh muatan tertentu, khususnya muatan yang mengandung kadar air tinggi.
 5. *Thermal Container*: peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu. Peti kemas yang termasuk kelompok *thermal* adalah :
 - a. *Insulated Container* : peti kemas yang dinding bagian dalamnya diberi isolasi agar udara dingin di dalam peti kemas tidak merembes ke luar.
 - b. *Reefer Container*: peti kemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam peti kemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk, seperti sayuran, daging, atau buah-buahan.
 - c. *Heated Container*: peti kemas yang dilengkapi dengan mesin pemanas agar udara di dalam peti kemas dapat diatur pada suhu panas yang diinginkan.
 6. *Tank Container*: tangki yang ditempatkan dalam kerangka peti kemas yang dipergunakan untuk muatan cair (*bulk liquid*) maupun gas (*bulk gas*).
 7. *Dry Bulk Container: General Purpose Container* yang digunakan khusus untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*). Muatan tidak melalui pintu depan seperti biasanya, tetapi melalui lubang di atas untuk memasukkan muatan dan lubang di bawah untuk mengeluarkan muatan (*gravity discharger*). Lubang atas dapat digunakan untuk membongkar muatan dengan cara dihisap (*pressure discharge*).
 8. *Platform Container*: peti kemas yang terdiri dari lantai dasar. Peti kemas yang termasuk jenis ini adalah *platform based* atau *flat rack* yang biasanya digunakan untuk muatan yang mempunyai lebar atau tinggi melebihi ukuran peti kemas yang standar. Adapun secara detail jenisnya :
 - a. *Flat Rack Container*: peti kemas yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya.
 - b. *Platform Based Container/ Artificial Tween Deck* : peti kemas yang hanya terdiri dari lantai dasar saja dan apabila diperlukan dapat dipasang dinding.
 9. *Specials Container*: peti kemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti peti kemas untuk ternak (*cattle container*) atau kendaraan (*car container*).
- Suyono (2003) mengatakan bahwa keuntungan dan kerugian memakai peti kemas adalah :
2. Keuntungan memakai peti kemas
 - a. Cepat dan ekonomis dalam menangani peti kemas, terutama dalam bongkar atau muat di pelabuhan atau *interface*.
 - b. Keamanan terhadap kerusakan dan pencurian lebih terjaga, terutama untuk barang-barang kecil atau berharga.
 - c. Efisien, karena satu gang dari 12 orang dapat bongkar atau muat kapal peti kemas dalam 3 atau 4 hari. Bila dilakukan hal sama oleh 100 orang akan memakan waktu 3 atau 4 minggu.
 - d. Pembungkus barang tidak perlu terlalu kuat, karena tumpukan (*stacking*) dapat dibatasi setinggi dalamnya peti kemas.
 - e. Bisa untuk angkutan *door to door*.
 3. Kerugian memakai peti kemas
 - a. Kapal peti kemas lebih mahal dari kapal barang biasa.
 - b. Jumlah banyaknya peti kemas harus tiga kali banyaknya peti kemas yang ada di kapal. Satu kelompok yang

akan dimuat dan satu kelompok yang akan dibongkar.

- c. Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat peti kemas dan harus menggunakan peralatan khusus untuk mengangkut dan menumpuknya.
- d. Jalan-jalan yang ada harus disesuaikan untuk pengangkutan peti kemas.
- e. Dapat terjadi ketidakseimbangan dalam perdagangan antar negara, bila suatu negara tidak cukup persediaan peti kemasnya.

Ekspor

Setelah Perang Dunia ke – II tahun 1945, perdagangan internasional mulai dirasakan arti dan manfaatnya bagi suatu negara, dimana hasil dari negara-negara yang surplus akan menjual hasilnya tersebut kepada negara-negara minus. Dengan adanya transaksi jual beli antara negara yang saling membuat perjanjian, maka akan terjadilah pengiriman muatan dan saling tukar menukar komoditi perdagangan. Pada dunia perdagangan internasional, tujuan utama ekspor adalah mencari suatu *profit margin* yang diharapkan dapat meningkatkan pendapatan negara. Menurut beberapa ahli, berikut ini adalah pengertian ekspor. Menurut Astuti Purnawati (2013), ekspor adalah kegiatan menjual barang atau jasa dari daerah pabean sesuai peraturan dan perundang-undangan yang berlaku. Daerah pabean adalah seluruh wilayah nasional dari suatu negara, dimana dipungut bea masuk dan bea keluar untuk semua barang yang melewati batas-batas (*borderline*) wilayah itu, kecuali bagian tertentu di wilayah itu secara tegas (berdasarkan undang-undang) dinyatakan sebagai wilayah diluar wilayah. Menurut Daud (2011), pengertian ekspor adalah pengiriman barang ke luar daerah pabean Indonesia. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean. Sedangkan kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atau lalu lintas barang

yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar, dan yang dimaksud daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan, dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan Landasan Kontinen yang didalamnya berlaku undang-undang ini. Barang-barang yang telah dikeluarkan tersebut keseluruhannya adalah komoditi ekspor yang mengutamakan hasil alam yang ditujukan kepada tempat pemasukan. Herman Budi Santoso (2013) mengatakan bahwa dalam Peraturan Menteri Keuangan RI Nomor 145/PMK.04/2007 tentang Ketentuan Pabean di Bidang Ekspor, secara definitif yang dimaksud dengan Barang Ekspor adalah barang yang dikeluarkan dari daerah pabean. Jadi pengertian peti kemas ekspor adalah pengiriman muatan di sarana pengangkut dengan menggunakan suatu kemasan untuk dikeluarkan dari daerah pabean.

Adapun dokumen yang diperlukan untuk ekspor barang adalah sebagai berikut :

1. *Shipping Instruction (SI) / Shipping Order (SO)*
Shipping Instruction atau *Shipping Order* adalah surat perintah pengapalan barang yang dibuat oleh eksportir/*shipper* dan ditujukan kepada *shipping line* untuk memesan tempat (*booking*) ruangan kapal agar *shipping line* dapat mempersiapkan ruangan untuk mengangkut barang ekspornya ke pelabuhan tujuan yang di tunjuk. SI ini juga yang nantinya akan di berikan kepada pihak terminal selaku subjek yang akan menyusun/memuat kontainer ke atas kapal. Data yang terdapat di dalam SI antara lain :
 - a. Nama dan alamat *shipper*
 - b. Nama dan alamat *consignee*
 - c. *Notify Address*
 - d. Pelabuhan muat
 - e. Pelabuhan bongkar
 - f. Nama dan jenis barang
 - g. Jumlah berat dan volume barang
 - h. *Shipping Mark*

- i. Tanggal dan hari *stuffing*
 - j. Total *netweight*, *gross weight*, dan *measurement*
 - k. *Freight* dan *charge*
2. *Mate's Receipt* atau Resi Mualim
Yaitu surat tanda terima barang/muatan diatas kapal sesuai dengan keadaan muatan tersebut yang ditanda tangani Mualim I. Resi Mualim diberi catatan apabila terdapat hal-hal yang tidak sesuai atau perlu keterangan tambahan. Apa yang tertera di dalam *mate's receipt* akan tertera dalam konosemen (*Bill of Lading*).
 3. *Letter of Credit*
Yaitu suatu dokumen yang diterbitkan oleh bank di tempat eksportir dalam bentuk perjanjian jual-beli barang yang telah disepakati antara eksportir dengan importir dengan syarat-syarat pembayaran melalui bank yang ditunjuk sesuai kesepakatan bersama.
 4. Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)
Pemberitahuan ekspor barang adalah bentuk dokumen yang telah ditentukan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang harus dibuat secara elektronik dengan sistem EDI (*Electronic Data Interchanges*) oleh *shipper* atau wakilnya (PPJK/EMKL), guna melaporkan dan sekaligus permintaan ijin mengekspor sejumlah barang kepada kantor Bea dan Cukai, sebelum barang tersebut dimuat diatas kapal. Pemberitahuan ekspor barang berisi antara lain jenis barang, identitas eksportir dan importir, nomor pokok wajib pajak (NPWP), izin khusus, berat barang, cara penyerahan, merk, nomor kontainer.
 5. *Original Invoice*
Original invoice adalah dokumen yang dibuat dan ditanda tangani oleh eksportir dengan berisikan perincian harga barang dan item pembayaran yang di ekspor tersebut.
 6. *Original Packaging List*
Original packaging list yaitu dokumen yang dibuat dan ditanda tangani oleh eksportir yang menyebutkan perincian

jenis dan jumlah satuan barang dan berat/volume barang yang diekspor

7. Konosemen atau *Bill of Lading* (B/L)

Bill of Lading adalah dokumen yang diterbitkan oleh perusahaan pelayaran sebagai surat persetujuan pengangkutan barang antara *shipper* dengan *shipping line* dengan segala konsekuensinya yang tertera pada surat tersebut. Juga merupakan surat kepemilikan barang sebagaimana yang tertera dalam surat tersebut dan oleh karena nya dapat diperjual-belikan sehingga *Bill of Lading* ini merupakan surat berharga.

Adapun yang dimaksud dengan muatan sendiri menurut Ridwan (2014) adalah segala macam barang dan barang dagang yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal untuk diserahkan kepada orang atau badan hukum di pelabuhan tujuan. Pada saat memuat muatan, pihak *shipper* ataupun EMKL harus melengkapi dokumen-dokumen muatan, adapun dokumen muatan kapal adalah sebagai berikut :

1. *Manifest*

Manifest yaitu dokumen yang mencantumkan daftar muatan yang dimuat oleh kapal pada pelabuhan pemuatan tertentu dan akan dibongkar di pelabuhan tujuannya masing-masing. *Manifest* berisi tentang nama kapal, pelabuhan muat, dan pelabuhan bongkar, nama nakhoda, tanggal, nomor B/L, pengirim(*shipper*), penerima(*consignee*), tanda(*mark*), jumlah/banyaknya(*quantity*), jenis barang/muatan (*description of goods*), isi dan berat muatan (*volume and weight*).

2. *Bay Plan*

Bay Plan yaitu merupakan bagan pemuatan kontainer secara membujur, melintang dan tegak, membujur ditandai dengan nomor "*Bay*", mulai dari depan sampai belakang dengan catatan nomor ganjil untuk container ukuran *20 feet* dan genap untuk nomor kontainer ukuran *40 feet*, melintang ditandai dengan nomor "*Row*" dimulai dari tengah dan dilihat dari arah belakang ke kanan *Row*

01,03,05,07,09 dan seterusnya, ke kiri row 02,04,06,08,10 dan seterusnya, tegak ditandai dengan nomor “Tier” dimulai dari angka-angka *On deck, tier 82,84,86,88* dan seterusnya, dan *In Hold, tier 02,04,06,08,10* dan seterusnya.

3. *Dangerous Container List (DCL)*

DCL adalah daftar nama barang-barang yang berbahaya yang tercantum dalam B/L sesuai dengan barang tersebut, apabila kelasnya sangat berbahaya, maka harus dibongkar terlebih dahulu sesuai sengan penanganan yang ditetapkan.

4. *Container List*

Container List yaitu dokumen yang mencantumkan jenis dan jumlah kontainer yang akan di bongkar sesuai dengan tujuan muatan tersebut.

5. *Special Stowage (SS)*

Special Stowage yaitu dokumen yang dibuat oleh pemilik barang/*shipper* sebagai pengantar pemuatan supaya diletakkan di tempat khusus karena sifat muatan yang dapat berpengaruh dengan lingkungan, misal muatan harus diletakkan *on deck* karena muatan butuh cahaya matahari yang tidak tersedia dalam palka.

Dari dokumen-dokumen pemuatan kapal diatas maka dilakukan pengolahan data untuk memperkirakan waktu yang dipergunakan serta tenaga kerja bongkar muat (TKBM) yang digunakan dalam melakukan kegiatan bongkar muat dan juga perencanaan operasi lainnya. Adapun alur ekspor barang sampai ke TPK Koja dimulai dari adanya *sales contract* antara *shipper* dengan *consignee*. *Shipper* kemudian meminta EMKL untuk melakukan *stuffing* dengan disertai SI/ SO dan SS jika ada. EMKL kemudian meneruskan kepada *shipping line* yang akan mengajukan ijin *open stack* ke TPK Koja.

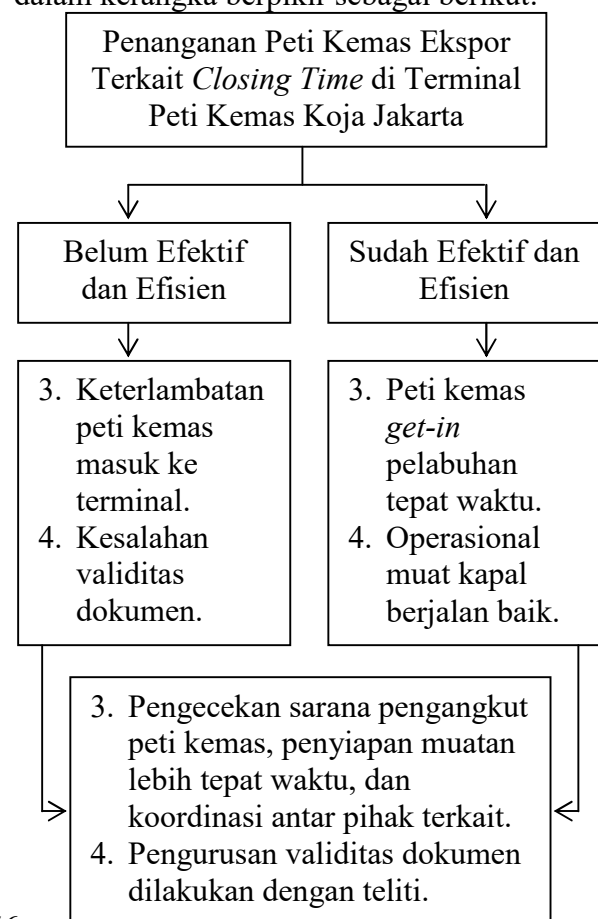
Closing Time

Menurut Yusuf M Fadhliah (2013), *Closing Time (C/T)* adalah waktu ditutupnya penerimaan barang masuk. Artinya pihak *shipper* ataupun pihak

ekspedisi tidak boleh lagi memasukkan barang untuk diikutkan atau agar termuat di kapal karena status kapalnya sudah *closing*/tertutup. Tertutup dalam hal ini, sudah tak bisa lagi mengangkut barang meskipun di kapal tersebut masih ada *space*. Berdasarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) di Terminal Peti Kemas (TPK) Koja Jakarta, C/T sebuah kapal adalah 9 (sembilan) jam sebelum kapal sandar. Sandar bukan berarti tiba, karena bisa saja kapal sudah tiba di pelabuhan tujuan tapi belum sandar atau masih berlabuh dan mencari tempat sandar. Namun, waktu 9 (sembilan) jam ini bukan sesuatu yang sifatnya mutlak. Pada kondisi-kondisi tertentu bisa saja sebuah kapal telah dinyatakan C/T padahal kapal belum tiba.

METODE

Pengumpulan data dilakukan dengan metode observasi langsung selama 3 (tiga) bulan, wawancara kepada pihak terkait, dan studi pustaka yang mendukung. Metode penelitian adalah kualitatif dengan analisis deskriptif. Alur penelitian digambarkan dalam kerangka berpikir sebagai berikut:



Gambar 1. Kerangka Berpikir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Singkat Obyek Penelitian

TPK Koja adalah perusahaan jasa untuk Jasa Kapal dan Jasa Penanganan Peti Kemas (*Export, Import and Transshipment*). TPK Koja menyediakan sistem elektronik dan *online* untuk mendukung akses data yang cepat dan pertukaran informasi yang lancar antara TPK Koja dan pelanggan. Fasilitas ini termasuk: Ikhtisar Penagihan Tunggal OBX, *Sistem Cargolink* dan *Sistem nGen*, yang menawarkan kenyamanan untuk kedua urusan tersebut. Demi melaksanakan program pemerintah dalam meminimalkan waktu dan memberikan pelayanan superlatif kepada semua pelanggan, TPK Koja meluncurkan layanan baru bernama *Autogate System* sejak 25 Agustus 2014. Beberapa inovasi dilakukan dalam layanan ini dengan menerapkan sistem teknologi, yaitu wajib untuk efisiensi truk (kontainer) masuk dan keluar. Dimana gerbang masuk semua kontainer yang menuju *container yard* milik TPK Koja wajib melalui 1 gerbang utama, dan truk dapat *release* menuju *yard* menggunakan e-tiket karena sistem sudah berupa elektronik yang terintegrasi dengan sistem *nGen* milik perusahaan sehingga memudahkan para pegawai untuk mengawasi semua proses yang sedang berlangsung. Adapun yang dimaksud dengan *system nGen dan cargolink* adalah sebagai berikut :

1. *Cargo link* adalah sistem yang mengintegrasikan pihak penerima, jalur pelayaran, terminal peti kemas, bank dan perusahaan angkutan truk.
2. *nGen system* merupakan sistem utama milik perusahaan TPK Koja yang mengintegrasikan seluruh operasional yang berlangsung di TPK Koja, baik dokumen *movement truck, billing, container yard, crane working programe*, dan operasional lain di TPK Koja.

Berlokasi di wilayah Pelabuhan Tanjung Priok, TPK Koja memiliki luas area 32.73 hektar dengan panjang dermaga 650 meter dan kedalaman kolam 12-14 meter. Dalam upaya memberikan pelayanan yang prima, Terminal Peti Kemas KOJA telah dilengkapi dengan fasilitas peralatan sebagai berikut :

1. 7 unit *quay container crane* (QCC) :
 - a. 2 unit *Super Post Panamax*, jangkauan 18 row
 - b. 2 unit *Post Panamax*, jangkauan 16 row
 - c. 3 unit *Panamax*, jangkauan 12 row
2. 25 unit *Rubber Tyre Gantry Crane* (RTG)
3. 48 unit *Head Truck*
4. 60 unit *Chassis*
5. 4 unit *Reachstacker*
6. 1 unit mobil pemadam kebakaran

Dengan dukungan teknologi informasi mutakhir yang berbasis *real-time* serta fasilitas infrastruktur dan suprastruktur, TPK Koja mampu melayani kapal generasi keempat dengan kemampuan menangani arus petikemas sebanyak 1.000.000 TEUs.

Permasalahan

1. Keterlambatan Peti Kemas Masuk Terminal

Proses kegiatan muat, sejak dimulainya *stuffing* hingga *container* sampai di *container yard*(CY) melalui berbagai tahapan dengan ketentuan yang harus dipenuhi dan dokumen yang digunakan, pada pelaksanaannya memiliki resiko terjadi kesalahan. Suatu kesalahan pada satu tahapan dapat mempengaruhi tahapan berikutnya karena tahapan-tahapan tersebut saling berkaitan satu sama lain. Selain prosesnya yang cukup panjang dan menyangkut beberapa pihak yang melakukannya sehingga diperlukan koordinasi yang baik dan pemantauan secara terus menerus. Setelah peneliti melakukan observasi selama 3 bulan di TPK Koja, penulis menemukan beberapa kendala yang membuat hambatan bagi proses kegiatan ekspor petikemas antara lain, pihak EMKL seringkali terlambat

mengirimkan dokumen barang yang akan dikirimkan melalui kapal laut kepada pihak *shipping line*. Sementara itu keterlambatan pengiriman dokumen ini dipengaruhi oleh pihak *shipper* atau produsen yang belum menyelesaikan proses produksi menjadi barang jadi, kemudian merambat kepada keterlambatan proses *stuffing* yang menjaral pula kepada keterlambatan penerimaan dokumen barang dari pihak EMKL kepada pihak *shipping line*. Kendala lain yang menyebabkan terlambatnya petikemas masuk ke CY melebihi batas waktu *closing time* yaitu keterlambatan yang terjadi dikarenakan truk pengangkut petikemas mengalami kemacetan, ban bocor di jalan pada saat menuju terminal, banjir, dan penyebab lain yang mengakibatkan truk terlambat memasuki CY melebihi batas waktu yang telah ditentukan. Lamanya proses *stuffing* yang melebihi waktu rata-rata juga mengakibatkan keterlambatan peti kemas masuk ke *container yard*. Lama proses *stuffing* dipengaruhi oleh jenis barang yang dimuat dan tipe peti kemas itu sendiri. Waktu rata-rata yang diperlukan untuk proses *stuffing* biasanya untuk peti kemas ukuran 20 *feet* sekitar 1-2 jam dan untuk peti kemas ukuran 40 *feet* sekitar 3-4 jam.

2. Kesalahan Validitas Dokumen

TPK Koja telah menggunakan sistem elektronik dan online, maka bagian *gate-in* pun menggunakan sistem elektronik yang dinamakan *autogate*, disini para *truck driver* dibekali *e-ticket* oleh pihak *shipping line* untuk membuka portal yang ada di *gate-in* dengan cara *tape-ticket* tersebut pada mesin yang tersedia untuk kemudian masuk menuju *container yard* dan menumpuk petikemas yang dibawanya. Peneliti juga menemukan bahwa banyak sekali *truck container* yang gagal masuk dikarenakan data yang ada pada *e-ticket* berbeda dengan data yang ada pada sistem *nGen*, biasanya setelah gagal akan keluar struk dari mesin tap yang ada dan akan

mengarahkan *truck driver* menuju *post gate*. Di *post gate* petugas akan mengecek data apakah sudah memenuhi ketentuan atau belum. Disini peneliti banyak menemukan bahwa kesalahan data yang terjadi dikarenakan bagian *billing* tidak meng-*update* data seperti, pihak *shipping line* sudah membayar untuk proses *stacking container* tapi *billing* belum di meng-*update* ke sistem *nGen* tapi di *e-ticket* statusnya sudah dibayar, maka perbedaan data ini akan menyebabkan *truck* tertahan lebih lama di *gate-in* yang menyebabkan terlambat masuk menuju *container yard*. Kesalahan pada saat meng-*input* dokumen pada sistem juga sering terjadi yang menyebabkan ketidaksesuaian dokumen dengan yang ada di lapangan. Dokumen yang diserahkan kepada pihak terminal pun juga sering mengalami ketidak sesuaian dengan yang di lapangan. Kesalahan validitas dokumen juga sering terjadi dikarenakan dokumen yang masuk kepada *terminal operation* tidak sesuai dengan barang yang masuk di CY pada kenyataannya. Hal ini dikarenakan terkadang pihak *shipper* mengirim barang yang jumlahnya tidak sesuai dengan dokumen *booking prospect* yang sudah terkirim ke *terminal operation*. Apabila hal-hal tersebut sering terjadi maka akan merugikan berbagai pihak yang menimbulkan kurangnya kepercayaan antar pihak untuk kerjasama kembali. Adapun beberapa pihak yang dirugikan dari kejadian keterlambatan peti kemas masuk menuju CY TPK Koja setelah *closing time* yaitu :

- a. EMKL, karena pihak EMKL harus menghubungi *shipping line* dan harus membayar administrasi di *billing* supaya peti kemas yang sudah kena *closing time* bisa masuk menuju CY untuk dimuat ke kapal laut.
- b. Pihak *shipping line planner* (Mualim I), karena jika *container* tiba di terminal melebihi batas *closing time* maka data peti kemas tersebut tidak

masuk dalam daftar *real bay plan*, sehingga Mualim I harus membuat *bay plan* baru yang bisa dimasuki oleh peti kemas yang terlambat datang tersebut dengan berbagai pertimbangan, apakah masih ada ruang kosong yang dapat ditempati oleh peti kemas tersebut, apakah mengganggu stabilitas kapal, apakah muatan tersebut memiliki perintah muat khusus (*special stowage*) dan lain-lain, yang tentunya Mualim I akan mengoordinasikan hal itu dengan pihak *terminal operation* (*ship planner*) dari TPK Koja.

- c. *Ship planner Koja*, sebagai perencana posisi muatan dan yang menyetujui apakah petikemas tersebut dapat dimuat dikapal yang sama atau harus menunggu kapal berikutnya, karena *ship planner* selain merencanakan posisi muatan diatas kapal, ia jugalah yang membuat *crane working programme* dimana *crane working programme* ini lah yang nantinya akan diikuti oleh operator *quay container crane (QCC)* sebagai pelaksana pemuatan petikemas ekspor ke atas kapal. *Crane working programme* ini akan berubah jika terdapat petikemas tambahan yang akan dimuat.

Pemecahan Masalah

Dari berbagai uraian permasalahan yang timbul, maka diperlukan penanganan dari permasalahan tersebut supaya tidak terjadi keterlambatan pengiriman petikemas ke TPK Koja yang mengakibatkan ketentuan *closing time* yang diberikan oleh pihak terminal tidak dapat berjalan semestinya. Maka untuk menyelesaikan masalah tersebut peneliti mengajukan beberapa rekomendasi supaya kedepannya lebih baik dan ketentuan *closing time* menjadi lebih efektif dan efisien. Adapun rekomendasi tersebut yaitu :

3. Untuk pemecahan masalah keterlambatan peti kemas supaya tepat waktu yaitu :

- a. Sebelum memberangkatkan truk yang mengangkut petikemas menuju TPK Koja, diadakan pengecekan terhadap kesiapantruk tersebut. Bagi truk yang dianggap tidak layak jalan maka harus diganti dengantruklain yang layak jalan, sehingga meminimalisir hambatan yang berkaitan dengan truk pengangkut itu sendiri.
 - b. Menghimbau kepada pihak *shipper* maupun produsen supaya proses penyiapan barang yang diproduksi lebih tepat waktu, sehingga tidak menghambat pihak EMKL untuk proses *stuffing*. Juga menghimbau pihak *shipper* supaya menyelesaikan dokumen ekspor sebelumnya supaya tepat waktu dan dapat diteruskan kepadashipping line untuk diproses, karena ketidak lengkapan dokumen ekspor dapat menghambat proses pemuatan petikemas ekspor itu sendiri.
 - c. Menghimbau kepada pihak EMKL, supaya jika barang yang sudah siap dikirim telah terkumpul di gudang EMKL segera dilaksanakan proses *stuffing* supaya jika TPK Koja telah menyatakan *open stack* barang sudah berada di dalam petikemas dan peti kemas siap diangkut menuju CY TPK Koja dengan tepat waktu (tidak melebihi batas *closing time*).
 - d. Menghimbau kepada pihak *shipping line*, agar saat memasukkan surat permohonan ijin *stack container* dapat melebihi jumlah *container* yang akan *stack* dari perkiraan sebelumnya. Langkah ini diambil guna mengantisipasi jumlah muatan petikemas yang akan dimuat ke kapal jika pada kenyataannya jumlah *container* melebihi perkiraan sebelumnya.
 - e. Diperlukan komunikasi dan koordniasi yang lebih baik antar berbagai pihak yang terkait dengan proses ekspor peti kemas ini.
4. Untuk pemecahan masalah validitas dokumen agar tidak terjadi kesalahan

pada dokumen yang akan dimasukkan pada sistem yaitu :

- a. Pada saat memasukkan dokumen, sebelum diserahkan kepada pihak terminal ada baiknya untuk dilakukan pengecekan ulang.
- b. Pada saat input dokumen diperlukan 2 orang untuk pengecekan dokumen sehinggadiharapkan dengan adanya 2 kali pengecekan dengan orang yang berbeda, kesalahan dapat diminimalisir.
- c. Setelah melakukan pembayaran *billing* mengingatkan lagi pada pihak *billing* untuk mengubah status barang sehingga peti kemas tidak terhambat di *gate* saat masuk menuju *container yard*.

KESIMPULAN

Kepuasan konsumen merupakan tujuan utama yang diharapkan oleh terminal peti kemas. Kelancaran dalam tiap proses yang berlangsung merupakan kunci utama dalam melayani konsumen, meminimalisir berbagai kendala adalah langkah utama dalam merealisasikan tujuan tersebut. Secara umum, kendala yang terjadi dapat disebabkan oleh dua faktor yaitu faktor alat dan faktor manusia. Pada pembahasan sebelumnya telah dilakukan analisis persoalan yang ada dan dari hasil analisis tersebut diperoleh beberapa tindakan sebagai alternatif pemecahan masalah. Dari beberapa alternatif tersebut, dapat dilakukan evaluasi kembali terhadap beberapa pilihan dengan melihat keuntungan dan kerugian masing-masing alternatif yang ada. Setelah melakukan peninjauan ulang terhadap semua permasalahan yang ada dan melihat keunggulan masing-masing alternatif sebagai metode terbaik yang akan digunakan untuk memecahkan permasalahan yang ada, sekarang waktunya mengambil tindakan. Koordinasi seluruh pihak terkait mutlak diperlukan demi terselesaikannya setiap masalah yang ada. Harapan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim tentu hanya akan terwujud

ketika pelabuhan termasuk TPK Koja memberikan layanan yang memuaskan seluruh pihak.

Keterbatasan penelitian ini adalah terbatasnya waktu penelitian yaitu hanya 3 (tiga) bulan sehingga perlu dilakukan penelitian lanjutan untuk melihat proses perbaikan yang telah diambil oleh seluruh instansi terkait dalam mencapai efektifitas dan efisiensi penanganan peti kemas ekspor di TPK Koja.

DAFTAR PUSTAKA

- Daud, 2011, *Buku Pintar Transaksi Ekspor impor*, STIE YKPN, Yogyakarta.
- Fadhliyah, M.Y., 2013, *Belajar EMKL: closing time (C/T)*, <https://myfadhliyah.com/2013/04/13/belajar-emkl-closing-time-ct/>
Diakses: 15 Januari 2018.
- Purnawati, A., 2013, *Dasar-Dasar Ekspor Impor*, UPP, Yogyakarta.
- Republik Indonesia, 2006, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 *Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanaan*.
- Ridwan, Widiati E., 2014, *Kamus Kepelabuhanan dan Pelayaran*. Leutikaprio, Yogyakarta.
- Santoso, H.B., 2013, *Manajemen Ekspor dan Perdagangan Internasional*, ANDI Offset, Yogyakarta.
- Suyono, R.P., 2003, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, PPM, Jakarta.