

**PROSES PENERIMAAN DAN PENGELUARAN *EMPTY CONTAINER* DI DEPO
CONTAINER PADA PT PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA
PANURJWAN SEMARANG**

Supriyanta, Evi Putri Permatasari
Akademi Pelayaran Nasional Surakarta

ABSTRAK

Permasalahan yang akan diteliti melalui studi lapangan adalah penentuan tarif yang tidak seragam di dalam pelabuhan, proses kegiatan penerimaan dan pengeluaran *empty container* yang belum maksimal, dan kurangnya armada atau *trailer* untuk kegiatan penerimaan dan pengeluaran *empty container* di depo *container*. Adapun tujuan penelitian ini adalah: 1) Untuk mengetahui bagaimana proses penerimaan dan pengeluaran *empty container* di depo *container*, 2) Untuk mengetahui adakah hambatan-hambatan yang terjadi dalam kegiatan penerimaan dan pengeluaran *empty container* di depo *container*, 3) Untuk mengetahui upaya meningkatkan kegiatan penerimaan dan pengeluaran *empty container* di depo *container* pada PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan.

Berdasarkan permasalahan di atas, maka dipakai jenis penelitian kualitatif dengan metode deskriptif. Penelitian ini dilaksanakan di PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Semarang dari bulan Januari sampai Maret 2019. Teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu dengan cara wawancara, observasi, studi pustaka dan dokumentasi. Sedangkan informan dalam penelitian ini adalah Staf Operasional PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Semarang.

Adapun hasil penelitian ini adalah: 1) Pelaksanaan proses penerimaan dan pengeluaran *empty container* meliputi: a) persiapan dokumen untuk penerimaan dan pengeluaran *empty container*. b) proses kegiatan penerimaan dan pengeluaran *empty container*. c) penyelesaian proses penerimaan dan pengeluaran *empty container*. 2) Hambatan-hambatan yang dialami: a) perbedaan tarif, b) adanya kerusakan pada alat, b) kurangnya armada (*trailer*), c) adanya kemacetan di Depo, 3) cara mengatasi hambatan-hambatan yang timbul: a) memperbaiki alat muat, b) menyewa trailer ke perusahaan lain, c) memperbaiki jalan yang rusak.

Kata Kunci: proses penerimaan, pengeluaran, *empty container*

PENDAHULUAN

Kebutuhan akan jasa angkutan laut semakin lama semakin meningkat terutama untuk kegiatan ekspor maupun impor, baik dari jumlahnya maupun macamnya. Usaha-usaha dalam pembangunan sarana dan prasarana angkutan laut saat ini merupakan salah satu cara dalam mengatasi peningkatan kebutuhan tersebut. Seperti dibangunnya depo *container* untuk dijadikan lapangan penumpukan *empty container* yang akan atau setelah digunakan untuk kegiatan ekspor impor. Berkaitan dengan barang ekspor impor, media pengepakan yang saat ini banyak digunakan oleh para pengeksport dan pengimpor adalah *container*, dimana *container* memiliki daya angkut yang lebih besar serta waktu penanganan bongkar muat barang lebih cepat dibandingkan dengan cara penanganan bongkar muat secara konvensional.

Seiring dengan meningkatnya bisnis logistik di dunia pelayaran, maka kebutuhan akan tenaga kerja yang terampil dan profesional serta berpengetahuan luas mengenai tatacara. Kontainerisasi barang dalam transportasi di dunia mengalami peningkatan hingga sekarang, maka juga diperlukan fasilitas atau alat yang cukup dan baik untuk melakukan kegiatan tersebut agar kegiatan tidak terlambat atau terhambat. Dengan kondisi pasar saat ini, maka berakibat persaingan bisnis akan semakin ketat, lebih-lebih dengan munculnya perusahaan kompetitor baru yang cenderung menerapkan sistem tarif rendah yang membuat perusahaan yang satu harus dapat bersaing dengan perusahaan yang lainnya.

PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Cabang Semarang merupakan perusahaan pelayaran yang salah satu bisnisnya adalah di bidang logistik yaitu penyewaan

menentukan dimana petikemas harus ditaruh.
Untuk COC, petikemas dikembalikan ke depo
petikemas yang ditunjuk oleh perusahaan

pelayaran. Sedangkan untuk SOC, petikemas dikembalikan ke pelabuhan muat, di serahkan ke depot petikemas yang ditunjuk oleh *shipper*. (Capt. R.P. Suyono, 2003: 193).

Unit Terminal Peti Kemas (UTPK) adalah suatu terminal yang ada di pelabuhan yang secara khusus melayani peti kemas dengan sebuah lapangan (*yard*) yang luas dan diperkeras bagian konstruksi dasarnya untuk melakukan kegiatan bongkar atau muat dan untuk menumpuk petikemas yang dibongkar dari kapal atau yang akan dimuat ke kapal. Peti kemas yang tidak dilengkapi dengan alat bongkar muat, maka kegiatan bongkar atau muat petikemas tersebut dilakukan dengan menggunakan *gantry crane*. (Capt. R.P. Suyono, 2003: 186).

Container yard merupakan tempat penumpukan petikemas baik berisi penuh (FCL) maupun kosong yang akan dikapalkan. (Triatmojdo, 1996: 157)

Container Freight Station (CFS) adalah sebuah Kawasan yang dipakai untuk menimbun atau menumpuk peti kemas dengan status LCL, untuk melaksanakan *stuffing* atau *striping*, dan untuk menimbun atau menumpuk *break-bulk cargo* yang akan melaksanakan kegiatan *stuffing* ke dalam petikemas atau *striping* dari petikemas.

Pada dasarnya *Inland Container Depo* (ICD) adalah merupakan kawasan yang berada didalam atau diluar daerah pelabuhan tetapi masih berada di pengawasan bea dan cukai yang digunakan untuk menimbun atau menumpuk petikemas dengan status FCL yang akan diserahkan kepada *consignee* atau diterima dari *shipper*. (Capt. R.P. Suyono, 2003: 187).

Penyerahan (*delivery*) adalah kegiatan mengambil barang dari timbunan di gudang atau lapangan dan menyerahkan sampai tersusun diatas kendaraan rapat di pintu gudang atau lapangan. (Banu Santono, 1998: 46).

Penerimaan barang (*consignee*) adalah pihak yang menerima barang. (Capt. R. P. Suyono, 2003: 310)

Kegiatan ekspor adalah perdagangan dengan cara mengeluarkan barang dari dalam keluar wilayah pabean suatu negara ke negara lain dengan memenuhi ketentuan yang berlaku. (Ahsjar, 2007: 152); Kegiatan memasukkan barang dari luar negeri ke dalam wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku. (Ahsjar, 2007: 153).

Adapun ruang lingkupnya adalah sebagai berikut: 1) Pengurusan Dokumen; 2) Transportasi Darat; 3) Penyelesaian Pembayaran Bea/ Pajak; 4) Penyelesaian Pembayaran Sewa Penumpukan, Uang Dermaga, OPP/ OPT dan lainnya yang berkaitan dengan barang di pelabuhan; dan 5) Penyediaan Gudang/ Lapangan (Lini II)

Sesuai INPRES No. 4 tahun 1985, eksportir/ importir (pemilik barang) boleh mengurus/ mengerjakan sendiri dokumen-dokumen ekspor/ impor. Tetapi pada umumnya eksportir/ importir senang menyerahkan pekerjaannya itu kepada EMKL dengan memberi surat kuasa. Oleh karena itu perusahaan EMKL harus memiliki tenaga ahli dalam bidang ekspor/ impor dengan menggunakan kapal laut.

Pergerakan petikemas adalah “Aktivitas memindahkan petikemas dari satu tempat ke tempat lainnya.” (Suyono, 2001: 145).

Dalam aktivitas pergerakan petikemas terdiri dari: 1) *Haulage container* terbagi menjadi: (a) *Carrier haulage*, yakni memindahkan petikemas dari CY di pelabuhan ke tempat *consignee* premises yang dilakukan oleh *carrier* atas beban pemilik barang; (b) *Merchant Haulage*, yakni pemindahan (*haulage*) yang dilakukan pemilik barang; 2) *Repositioning Empty Container* merupakan aktivitas yang terdiri dari: (a) Mengambil *empty container* dari depo untuk selanjutnya diisi muatan, (b) Menyerahkan *empty container* ke depo (*drop off*) setelah dipakai, (c) Mengambil *empty container* ke tempat asal atau tempat lain.

Dalam pergerakan petikemas, dikenal pula istilah *Equipment Interchange Receipt* (EIR). Dokumen EIR digunakan pada saat pengalihan tanggung jawab atas keadaan petikemas dari yang menyerahkan dan yang menerima, dan sebelumnya diadakan survei bersama. Hal ini berlaku untuk petikemas kosong maupun isi. Khusus petikemas yang kosong, harap diperiksa apakah terdapat kebocoran pada bagian atasnya. Untuk petikemas yang berisi, harap diperiksa apakah terdapat kerusakan pada bagian atas, pintu, dan segelnya.

Dalam pergerakan petikemas, terdapat biaya yang ditetapkan sesuai dengan kondisi dari pergerakan petikemas itu sendiri. Biaya pergerakan petikemas adalah sebagai berikut: 1)

Terminal Handling Charges (THC) adalah biaya *handling FCL Container* di pelabuhan atas kegiatan: menerima petikemas dari kapal, *marshalling*, *stacking* dan *restacking*, menyerahkan kepada *consignee*, atau menerima petikemas dari *shipper*, dan menyerahkan petikemas ke kapal. (Suyono, 2001: 160)

LCL Service Charge adalah biaya yang harus dibayar oleh pemilik barang untuk *handling LCL Container* di pelabuhan seperti *stuffing*, *unstuffing*, *delivery*, *receiving*, dan pemakaian alat mekanik, seperti *lift on/ lift off*. *LCL Service Charge* sama seperti biaya OPP/ OPT pada *breakbulk cargo*.

Demurrage merupakan denda (*penalty*) yang harus dibayar oleh pemilik barang karena pemakaian petikemas melebihi *free time*, yakni waktu yang diberikan oleh pelayaran untuk mengosongkan atau mengembalikan petikemas setelah dibongkar dari kapal. Apabila waktu yang ditentukan terlewat maka pemilik barang dikenakan *demurrage*. Lamanya *free time* ditentukan sendiri oleh perusahaan pelayaran dan berbeda antar masing-masing pelayaran

Detention adalah denda (*penalty*) yang harus dibayar oleh pemilik barang apabila pengembalian petikemas atau peralatan petikemas, seperti *chassis/ prime mover* melewati waktu yang diizinkan. *Container on chassis* dihitung mulai dipakai dari Depot Pelayaran atau UTPK.

Deposit adalah sejumlah uang yang diserahkan oleh *consignee* kepada agen pelayaran sebagai jaminan pada waktu mengambil petikemas dari CY. Jaminan diperlukan oleh agen pelayaran atas kemungkinan kekurangan pembayaran *demurrage/ detention* dan untuk jaminan perbaikan petikemas kosong dikembalikan terdapat kerusakan. Jaminan akan diperhitungkan dengan seluruh biaya yang harus dibayar oleh pemilik barang dan apabila jaminan lebih besar, maka sisanya akan dikembalikan.

Pada waktu *empty container* dikembalikan ke depo, pemilik barang harus membayar biaya *cleaning* dan *repair (minor damage)*. Di Indonesia, kebiasaannya adalah membebaskan biaya tersebut secara rata tanpa memperhatikan apakah benar petikemas tersebut perlu dibersihkan dan diperbaiki.

METODE PENELITIAN

Metode kualitatif merupakan penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena

tentang apa yang dialami oleh subjek penelitiannya misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah. (Moleong, 2004: 6)

Metode penelitian kualitatif sifatnya deskriptif, karena data yang dianalisis tidak untuk menerima atau menolak hipotesis, melainkan hasil analisis ini berupa penjelasan dari gejala-gejala yang diamati, yang tidak selalu harus berbentuk angka-angka atau koefisien antar variabel. Pengertian metode penelitian adalah cara ilmiah untuk mendapatkan data yang valid dengan tujuan dapat ditemukan, dibuktikan, dikembangkan suatu pengetahuan tertentu sehingga pada gilirannya dapat digunakan untuk memahami, memecahkan dan mengantisipasi masalah. (Sugiyono, 2012: 2).

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif deskriptif. Penelitian kualitatif adalah salah satu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa ucapan atau tulisan dan perilaku orang-orang yang diamati. Pendekatan kualitatif diharapkan mampu menghasilkan uraian yang mendalam tentang ucapan, tulisan, dan atau perilaku yang dapat diamati dari suatu individu, kelompok, masyarakat, dan atau organisasi tertentu dalam suatu setting konteks tertentu yang dikaji dari sudut pandang yang utuh, komprehensif, dan holistik. (Bogdan Taylor, 1992: 21-22)

Pengertian metode deskriptif adalah pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat melalui suatu fenomena. (Moh. Nazir, 2003: 16). Oleh karena itu, pendekatan penelitian dilakukan dengan cara pendekatan kualitatif yang bersifat deskriptif yaitu dengan cara pencanderaan dan menghubungkan data-data yang diperoleh dilapangan dengan teori yang digunakan.

Penelitian ini dilakukan di PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Semarang. Alamat Komplek Puri Anjasmoro Blok G1 No.51 Semarang Indonesia Telp: +62 24 761 7676, Email: MSCIDRSRGINFO@msc.com

Pengumpulan data diperoleh dari data primer dan data sekunder. Data primer adalah sumber utama yang dapat memberikan informasi, fakta dan gambaran peristiwa yang diinginkan dalam penelitian. Atau sumber

dimana sebuah data dihasilkan. (Bungin, 2013: 129).

Data primer digunakan dalam penelitian ini adalah hasil observasi dan wawancara dengan pihak-pihak yang berhubungan langsung dengan obyek yang diteliti selama pengamatan lapangan atau kegiatan operasional di depo *empty container* PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Semarang.

Sedangkan, data sekunder adalah segala bentuk dokumen, baik dalam bentuk tertulis maupun foto. (Bungin dkk, 2013: 129). Data sekunder dalam penelitian ini adalah diperoleh langsung dari perusahaan PT Pelayaran Nusantara Panurjwan Semarang. Data-data yang diperoleh meliputi *delivery order* ekspor-impor, kitir bongkar-muat, kwitansi bukti pembayaran/ *receipt*, EIR (*Equipment Interchange Report*), EOR (*Estimated Of Repairs*) dan Surat Tanda Terima *Container*.

Selain data-data tersebut, juga dilakukan wawancara dengan salah satu pejabat dan karyawan PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Semarang tentang proses penerimaan dan pengeluaran *empty container* dan hal-hal lain yang dirasa perlu dan berhubungan dengan penelitian ini.

HASIL PENELITIAN

PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Cabang Semarang adalah salah satu anak perusahaan dari Jardine Matheson. Dibentuk sebagai sebuah kemitraan perdagangan lebih dari 175 tahun yang lalu pada tahun 1832 oleh William Jardine Matheson dan James. Kedua pendiri tersebut menanamkan semangat giat dalam kemitraan perdagangan baru mereka, serta kualitas seperti semangat independen, kehati-hatian keuangan, kecerdasan komersial dan pemahaman kebutuhan untuk membangun hubungan yang kuat dalam bisnis. Selama bertahun-tahun, kualitas ini telah membantu mereka yang bekerja untuk Jardine mengatasi banyak tantangan dan mengkonsolidasikan posisi terdepan di benua Asia. Jardine Matheson mencapai *underlying* profit tahun 2010 sebesar US 1,364 juta.

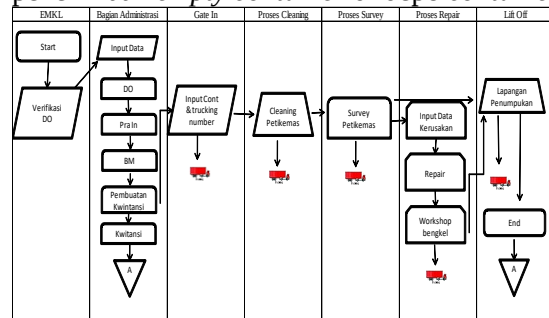
Pendapatan dari grup pada tahun 2010, termasuk 100% dari perusahaan asosiasi dan joint venture, adalah US 47 *billion*. Didirikan di Bermuda, Jardine Matheson Holdings Limited memiliki pencatatan saham utama di London,

dengan listing sekunder di Bermuda dan Singapura. Jardine Matheson Limited beroperasi dari Hongkong. Pertumbuhan di pasar yang kompetitif ini telah dibangun di atas reputasi dan kemampuan untuk menyesuaikan orang-orang kami dan produk proses didorong untuk memenuhi kebutuhan spesifik dan berkembang klien kami.

PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Cabang Semarang per tanggal 1 Januari 2011 secara resmi menjadi agen dari *Mediterranean Shipping Company* (MSC) sebuah perusahaan pelayaran *container* terbesar ke-2 di dunia yang berkedudukan di Geneva, Swiss.

Proses Penerimaan dan Pengeluaran *Empty Container* meliputi: 1) Persiapan, sebelum mengadakan kegiatan penerimaan dan pengeluaran *empty container* terlebih dahulu harus diadakan pemeriksaan oleh pihak depo untuk dokumen yang berhubungan dengan kegiatan penerimaan dan pengeluaran *empty container*. Dalam hal ini yang bertugas dalam penyelesaian dokumen-dokumen adalah tugas dari Divisi Operasional, 2) Proses Penerimaan dan Pengeluaran *Empty Container* di Depo *Container* pada PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Cabang Semarang: (a) Proses Penerimaan *Empty Container*, kegiatan penerimaan ada-lah proses masuknya *empty container* ke dalam depo setelah digunakan untuk kegiatan impor kemudian dimasukkan di depo *container*.

Berikut penjelasan proses kegiatan penerimaan *empty container* di depo *container*:



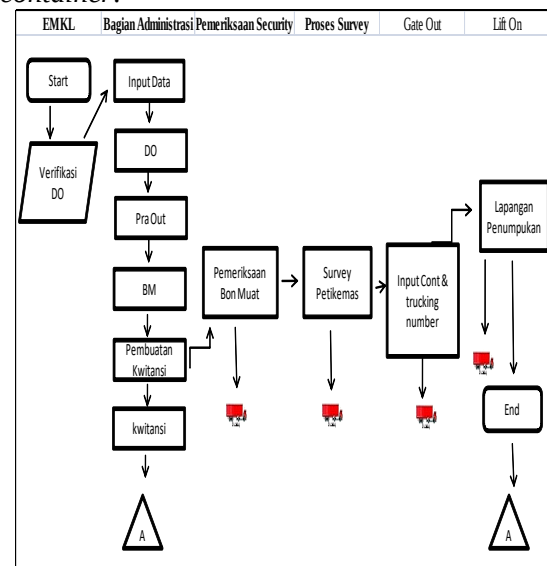
Sumber: PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Cabang Semarang

Gambar 4.2 Alur Penerimaan *Empty Container*
 1) Bagian Administrasi, pada proses administrasi, *customer* EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) mengambil nomor antrian dan menunggu di ruang tunggu sampai tiba giliran antrian pelayanan. Lalu *customer* membawa salinan/ *Copy Delivery Order* ke

loket pelayanan dan menunggu proses administrasi yang dilakukan oleh *customer service* dalam IDMS (*Integrated Depo Management System*), *customer service* melakukan verifikasi dokumen, membuat PRA In, dan mencetak Bon Bongkar/ CRO In (*Container Receive Order In*) kemudian EMKL membayar *Lift Off* untuk bongkar *empty container*. *Customer service* melakukan administrasi pembayaran melalui mencetak kwitansi/ *receipt*, faktur pajak dan menyerahkan bersama Bon Bongkar/ CRO In (*Container Receive Order In*) kepada EMKL, 2) *Gate In*, pada proses *gate in container*, *driver* memberi Bon Bongkar/ CRO In (*Container Receive Order In*) kepada petugas *security*. Kemudian petugas *security* memasukkan nomor petikemas untuk memanggil data kemudian *security* memasukkan nomor polisi dan *trucking company* menunjukkan Bon Bongkar/ CRO In (*Container Receive Order In*) lalu membuka *bon gate*, 3) *Cleaning*, petugas *cleaning* melakukan pembersihan dan pencucian petikemas, 4) *Survey*, pada proses *survey* petikemas, petugas *surveyor* melakukan *survey* fisik *empty container* kemudian menginput nomor *container* untuk memanggil data dan memasukkan kondisi *container*, *remark damage*, dan mengambil foto kerusakan. Kemudian *surveyor* *mentrigger autoprining* EIR (*Equipment Inter-change Receipt In*) ke *gate out*, 5) Setelah melewati proses *survey* dan *cleaning*, petugas *surveyor* menentukan kondisi petikemas yang telah di-*survey*, jika kondisi *container* dalam keadaan DN (*Damage*) atau rusak, maka *container* diletakkan di blok *workshop area damage* dan petugas *repair* melaporkan kerusakan kepada pihak *principal*. Setelah pihak pelayaran atau *principal* menyetujui (*approve*) untuk melakukan *repair container* maka petugas *repair* menyerahkan ampra atau intruksi kerja kepada vendor untuk memperbaiki kerusakan *container*, kemudian *container* tersebut diletakkan dan ditumpuk pada lokasi blok petikemas *available*. Jika *container* dalam keadaan AC (*available cleaning*) atau baik, maka petugas *cleaning* mengarahkan *trailer truck* menuju lokasi bongkar berdasarkan blok kemudian truk menuju lokasi bongkar, 6) *Yardman* memerintahkan operator untuk membongkar *empty container* dari truk chasis ke lokasi yang ditentukan dan mengupdate lokasi petikemas/ *Lift Off container* sampai meletakkan *container* ditempat yang ditentukan, Kemudian truk trailer

menuju pintu *gate out*, 7) *Security* meminta CRO In (*Container Receive Order In*) dan menukarkan dengan EIR (*Equipment Inter-change Receipt In*) yang sesuai, membuka *boom gate* sekaligus mencatat waktu keluar dan mem-persilahkan truk trailer untuk keluar; (b) Proses Pengeluaran *Empty Container*, kegiatan pengeluaran adalah proses keluarnya *empty container* ke dalam depo yang akan digunakan untuk kegiatan ekspor. Biasa disebut juga dengan muat petikemas.

Berikut penjelasan alur kegiatan pengeluaran *empty container* pada depo *container*:



Sumber: PT Perusahaan Pelayaran Nusantara
Panurjwan Cabang Semarang

Gambar 4.3 Alur Kegiatan Pengeluaran *Empty Container*

1) Bagian Administrasi, pada proses administrasi, *customer* EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) menunggu di ruang tunggu sampai tiba giliran antrian pelayanan. *Customer service* melakukan panggilan nomor antrian dan EMKL memberikan salinan/ *Copy Delivery Order* ke loket pelayanan dan EMKL menunggu proses administrasi yang dilakukan oleh *customer service* dalam IDMS (*Integrated Depo Management System*). *Customer service* melakukan verifikasi dokumen, membuat PRA OUT, dan mencetak Bon Bongkar/ CRO Out (*Container Receive Order Out*) kemudian EMKL membayar *Lift Off* untuk bongkar petikemas kosong. *Customer service* melakukan administrasi pembayaran meliputi mencetak kwitansi/ *receipt*, faktur pajak dan menyerahkan seal petikemas bersama Bon Bongkar/ CRO Out (*Container Receive Order Out*) kepada EMKL, 2) Pemeriksaan *Security*,

driver memberikan Bon Muat/ CRO Out (Container Receive Order Out) kepada petugas security, kemudian petugas security memasukkan nomor CRO Out untuk memanggil data kemudian security memasukkan nomor polisi dan trucking company lalu membuka bon gate, 3) Survey, Yardman men-survey petikemas dengan cara mencari petikemas sesuai dengan nomor petikemas yang tercantum pada Bon Muat (Container Receive Order) sebelum container dinaikkan diatas truk chasis. Truk trailer menuju lokasi muat yang sudah ditentukan blocking system. Yardman dan operator alat side loader mendekati truk trailer sesuai lokasi manuver alat dan meminta CRO Out (Container Receive Order Out), 4) Gate Out, Yardman menginstruksikan operator alat untuk memuat petikemas di atas truk chasis kemudian meng-input nomor petikemas di dalam TAB sekaligus melakukan trigger printing EIR Out (Equip-ment Interchange Receipt Out) ke gate out: (a) Lift On Container, operator memuat petikemas langsung di atas chasis. Lalu trailer menuju gate out, (b) Petugas security memasukkan nomor petikemas berdasarkan fisik, menekan tombol print dan membuka pintu gate sekaligus man-catat nomor trucking. Trailer mengambil EIR Out (Equip-ment Interchange Receipt Out) dari mesin scanner, kemudian mencocokkan dan trucking keluar dari depo; 3) Penyelesaian kegiatan Penerimaan dan Pengeluaran Empty Container di Depo Container pada PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan, setelah kegiatan penerimaan dan pengeluaran empty container selesai, maka pihak depo akan memberitahukan kepada perusahaan pelayaran untuk melaporkan container yang sudah diterima depo (impor) dan container yang keluar dari depo untuk kegiatan ekspor (container in out depot) lewat email dan selanjutnya akan mendapat respon dari perusahaan pelayaran.

Dalam proses masuk dan keluarnya petikemas kosong di depo sering kali mengalami beberapa kendala yang dapat menghambat atau memperlambat kinerja operasional. Masalah yang diamati adalah dalam hal ketepatan waktu serta ketersediaan armada yang dimiliki depo minim dibanding dengan kegiatan ekspor impor yang sangat padat. Sehingga membuat proses penerimaan dan pengeluaran container terlambat. Dalam

hal ketepatan waktu depo memiliki standar waktu mulai dari proses administrasi sampai masuk dan keluarnya gate adalah 30 menit. Tetapi sesuai hasil pengamatan yang dilakukan, waktu yang digunakan lebih dari 30 menit. Jadi dilihat ketepatan waktu tidak sesuai dengan standar yang sudah ditetapkan. Berikut rincian time monitoring oleh trucking yang masuk untuk kegiatan muat maupun bongkar empty container.

Tabel 4.2 Time Monitoring

No	Conta- iner	Prin- cipal	Details	Activity
1.	MSCU5 334033	MSC	01:13: 10	EXPORT
2.	MEDU4 320330	MSC	00:58: 40	IMPORT
3.	MSCU5 891050	MSC	00:58: 21	EXPORT
4.	MSCU3 817346	MSC	00:57: 54	IMPORT

Sumber: PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Semarang

Menurut hasil observasi yang dilakukan waktu lamanya trucking untuk masuk maupun keluar dari depo membutuhkan waktu paling lama 1 jam, dengan kondisi yang demikian menyebabkan sering terjadinya kemacetan karena terlalu banyak truk yang antri untuk menunggu. Hal ini tidak hanya mengakibatkan kemacetan pada depo petikemas, tetapi akan mengakibatkan kemacetan yang terjadi di sepanjang jalan depo lainnya.

Dari hasil pengamatan dapat diketahui beberapa hambatan yang dihadapi oleh pihak operasional depo petikemas PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan adalah: 1)Perencanaan penumpukan masih kurang efektif, penumpukan petikemas yang tidak berdasarkan principal, penumpukan petikemas milik perusahaan pelayaran yang satu dengan yang lain ditumpuk menjadi satu tumpukan, sehingga petugas depo sulit untuk melakukan pengawasan, pendataan, dan mengambil petikemas karena membutuhkan waktu yang lama, 2)Perbedaan tarif antar depo lainnya yang membuat persaingan depo menjadi tidak baik, ini dikarenakan belum adanya regulasi atau aturan dan petunjuk pelaksanaan yang baku dari Pemerintah Republik Indonesia. Dengan kondisi pasar persaingan sekarang yang lebih ketat, lebih-lebih dengan munculnya perusahaan kompetitor baru yang cenderung menerapkan persaingan tarif rendah, hal ini ikut

menciptakan suasana persaingan makin meningkat antara perusahaan depo lainnya.

Berikut tarif standar yang berlaku pada Depo PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Cabang Semarang: 1) Tarif LOLO *In* dan *Cleaning*, yaitu tarif yang diberlakukan untuk kegiatan penerimaan petikemas yang masuk ke depo, pembayarannya meliputi LOLO (*Lift Off* dan *Lift On*) untuk bongkar petikemas (*Lift Off*) dan tarif *cleaning* untuk pembersihan petikemas yang masuk ke dalam depo. Berikut tarif LOLO untuk petikemas 20' dan 40' di depo petikemas PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Semarang.

Tabel 4.3 Tarif *Lift On Lift Off*

	<i>All Principal</i>	20' (Rp)	40' (Rp)
1.	LOLO	360.500	459.000
2.	<i>Cleaning</i>	418.000	599.500
	TOTAL	778.500	1.058.000

Sumber: PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Semarang

Dari tabel tersebut dapat diketahui bahwa untuk petikemas yang berukuran 20' (*feet*) dan 40' (*feet*) masing-masing mempunyai tarif untuk pembayaran LOLO (*Lift On Lift Off*) dan tarif pembayaran *cleaning* petikemas. Untuk semua *principal* petikemas dengan ukuran 20' mempunyai tarif LOLO (*Lift On Lift Off*) sebesar Rp 360.500,00 dan mempunyai tarif *cleaning* Rp 459.000,00 sehingga jumlah yang dibayarkan sebesar Rp 778.500,00 sedangkan petikemas dengan ukuran 40' mempunyai tarif LOLO (*Lift On Lift Off*) sebesar Rp 459.000,00 dan mempunyai biaya tarif *cleaning* sebesar Rp 599.500,00 sehingga jumlah yang dibayarkan sebesar Rp 1.058.000,00

Jika petikemas itu harus menggunakan *chemical washing*, maka ada tarif tersendiri.

Berikut tarif *chemical washing* di PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan.

Tabel 4.4 Tarif *Chemical Washing*

No	Ukuran	Tarif
1.	20' (Rp)	467.500
2.	40' (Rp)	720.500

Sumber: PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan

2) Tarif LOLO *Out*, yaitu tarif yang diberlakukan untuk kegiatan muat petikemas yang keluar dari depo, untuk semua *principal* hanya membayar LOLO saja. Tarif LOLO (*Lift On Lift Off*) *Out* untuk petikemas berukuran 20' (*feet*) dan 40' (*feet*). Berikut tarif LOLO *Out* seperti biaya LOLO *In*: a) Kurangnya Armada (*trailer*), pada kegiatan penerimaan dan

pengeluaran *empty container* yang sangat padat seringkali depo kekurangan *trailer* untuk pengangkutan, dengan begitu kegiatan penerimaan dan pengeluaran *empty container* menjadi terlambat; b) Adanya kerusakan pada *reach stacker* berpengaruh pada proses *stacking*, *lift on* dan *lift off*, c) Adanya kemacetan yang disebabkan kerusakan jalan pada depo, dalam kegiatan penerimaan dan pengeluaran petikemas berlangsung kurang lancar, karena macet akibat jalan yang rusak yang menghambat kegiatan penerimaan dan penyerahan petikemas.

Upaya yang dilakukan dalam kelancaran proses penerimaan dan pengeluaran *empty container* pada PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan: 1) Memperhatikan dan menerapkan teknik penumpukan yang baik antara lain: (a) Pengalokasian petikemas, karena di depo tidak hanya terdapat petikemas milik satu perusahaan pelayaran/ *principal*, tetapi lebih dari satu dan juga terdapat petikemas yang dalam keadaan baik tetapi juga terdapat petikemas yang rusak yang memerlukan perbaikan, sehingga dengan adanya pengalokasian ini dapat memudahkan pengambilan, pengangkutan, pengontrolan, dan pengawasan petikemas, (b) Penumpukan petikemas dikelompokkan menurut masing-masing perusahaan pelayaran agar terlihat rapi dan memudahkan pengaturan dan pengoperasiannya. Dengan penumpukan petikemas yang rapi akan memudahkan petugas depo dalam melakukan pengawasan serta pengambilan, dan juga memudahkan pendataan atau administrasi depo, (c) Petikemas ditumpuk dengan rapi, tidak boleh menumpuk silang antara petikemas yang satu dengan petikemas lainnya, dan antara sudut (*corner fitting*) petikemas diatas dan dibawahnya harus saling beradu atau bertemu. Hal ini bertujuan untuk menghindari petikemas jatuh yang menyebabkan kerusakan petikemas itu sendiri, dan membahayakan keselamatan para pekerja, (d) Dua petikemas 20 *feet* tidak boleh diletakkan atau ditumpuk diatas petikemas 40 *feet* karena akan merusak petikemas 40 *feet*. Dibanding petikemas 40 *feet*, dua petikemas 20 *feet* memiliki daya tahan atau penyangga yang lebih kuat; 2) Perbedaan tarif yang disebabkan belum adanya aturan yang jelas tentang penentuan tarif yang diatur oleh Pemerintah Republik Indonesia, maka anggota ASDEKI harus memperjuangkan aspirasi anggota hingga diterbitkannya regulasi atau aturan serta

petunjuk penentuan tarif yang sama di depo, 3) Mengenai kurangnya armada pengangkutan *trailer*, pada saat kegiatan padat untuk melakukan kegiatan, maka PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan melakukan kerjasama dengan armada perusahaan lain untuk membantu pengangkutan, 4) Jika ada kerusakan pada alat berat pada saat kegiatan sedang berlangsung, maka kepala depo akan menghubungi teknisi mekanik alat berat agar segera melaksanakan perbaikan, jika tidak kunjung selesai dalam perbaikan, maka kepala depo akan menghubungi kepala depo lain untuk meminjam sementara alat berat sambil menunggu selesai perbaikan alat berat yang rusak, sehingga kegiatan depo dapat berjalan dengan lancar kembali, 5) Kemacetan jalan yang disebabkan jalan yang rusak, maka pihak depo segera menghubungi tenaga perbaikan untuk segera memperbaiki jalan yang rusak seperti dengan mengganti *paving block* dan pengecoran dengan semen.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian ini, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Proses penerimaan dan pengeluaran *empty container* pada PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Semarang antara lain:
a) Alur kegiatan penerimaan *empty container* untuk kegiatan impor pada depo meliputi proses administrasi (melakukan verifikasi dokumen, membuat PRA In, mencetak bon bongkar, serta membayar kegiatan LOLO disertai kwitansi), *gate in*, *survey*, *cleaning* petikemas dan *lift off* petikemas.
b) Alur kegiatan pengeluaran *empty container* untuk kegiatan ekspor meliputi proses administrasi (melakukan verifikasi dokumen, membuat PRA Out, mencetak bon bongkar, serta membayar LOLO disertai kwitansi), *survey*, *lift on* petikemas dan *gate out* petikemas.
- 2) Hambatan hambatan yang dihadapi dalam kelancaran kegiatan penerimaan dan pengeluaran *empty container* pada depo PT Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Semarang:
a) kurangnya armada, b) kerusakan *reach stacker*, c) kerusakan jalan menuju depo
- 3) Bahwa pihak operasional depo telah mengusahakan beberapa upaya untuk mengatasi hambatan yang harus dilakukan

dalam kelancaran alur kegiatan penerimaan dan pengeluaran *empty container*, seperti: a) kerjasama dengan perusahaan lain, b) memperbaiki kerusakan sarana dan prasarana depo, serta c) memperbaiki jalan dengan *paving block*.

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan di atas, maka dapat disarankan sebagai berikut:

- 1) Mengelola depo *container* secara profesional dengan menyediakan peralatan *handling container* sesuai dengan ISO *Container*.
- 2) Pihak depo harus melaksanakan kegiatan operasional depo berdasarkan sistem dan prosedur yang sesuai, agar tercipta kondisi yang efektif sehingga kegiatan pada depo dapat berjalan dengan lancar.
- 3) Pihak depo melakukan upaya-upaya untuk dapat mengatasi kendala-kendala atau hambatan agar tidak sering terjadi kesalahan dalam pengelolaan depo tersebut.
- 4) Jadikan Asosiasi Depo sebagai wadah untuk memecahkan masalah dan transfer pengetahuan secara bersama serta ajang komunikasi sesama perusahaan depo *container*.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahsjar, Djauhari.2007.*Pedoman Transaksi Ekspor dan Impor*, Jakarta.
- Andi Prastowo.2010.*Menguasai Teknik-teknik Koleksi Data Penelitian Kualitatif*. Jogjakarta: DIVA Press
- Bambang Triatmodjo.1996. *Pelabuhan*, Beta Offset, Yogyakarta
- Bogdan, Robert dan Steven Taylor.1992. *Pengantar Metode Kualitatif*. Surabaya: Usaha Nasional.
- Bungin, Burhan.2013. *Metode Penelitian Sosial & Ekonomi: format-format kuantitatif dan kualitatif untuk studi sosiologi, kebijakan, publik, komunikasi, manajemen, dan pemasaran edisi pertama*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Hamidi,2007.*Metodeologi Penelitian dan Teori Komunikasi*. Malang: UMM
- Kramadibrata Soejono.2001.*Berencana Merancang Pelabuhan*. Bandung: Penerbit Ganeca Exact ITB.

- Moelong, Lexy.2006. *Metodologi Peneli-tian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Nazir, Moh.2003.*Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Santoso, Banu.2003. *Port Terminal Ope-ration*, Semarang: P3M Akademi Maritim Nasional Indonesia
- Sugiyono.2012.*Metode Penelitian Kuan-titatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sujarweni, V. Wiratna.2014.*Metode Pene-litian Lengkap, Praktis, dan Mudah Dipahami*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Sutopo, H.B.2002. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press
- Suyono, R.P.2003.*Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: Penerbit PPM.