

**PERENCANAAN *HANDLING* PETI KEMAS
DAN KESIAPAN SUMBER DAYA MANUSIA (SDM) TERHADAP
KECEPATAN *RECEIVING* DAN *DELIVERY***

Indriana Kristiawati

Ardian Pahlevi

ABSTRAK

Salah satu komponen penting dari sistem transportasi laut untuk Negara kepulauan seperti Indonesia adalah pelabuhan. Lapangan penumpukan yang digunakan untuk melayani muatan peti kemas merupakan salah satu fasilitas utama pelabuhan yang digunakan untuk menyimpan peti kemas yang berasal atau yang akan ke kapal. Lapangan penumpukan peti kemas merupakan bagian terpenting dalam memperlancar arus kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan mendeskripsikan peranan perencanaan handling peti kemas dan kesiapan SDM terhadap kecepatan receiving dan delivery di lapangan penumpukan peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Data yang diamati adalah sistem penanganan peti kemasnya, semua pekerja yang berperan aktif dalam kegiatan receiving dan delivery, jenis dan kapasitas peralatan yang digunakan, serta luas lapangan penumpukan di lapangan penumpukan peti kemas, yang mana data yang digunakan adalah jumlah dalam kurun waktu periode Januari 2017-Juni 2017. Sumber data yang dipakai adalah data primer dan sekunder yang merupakan data yang diperoleh dari lapangan penumpukan peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya. Data dari penelitian ini diperoleh dengan metode pengamatan dan wawancara. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis data kualitatif. Hasil penelitian memberikan gambaran bahwa semua variabel yang digunakan pada penelitian ini seperti; Perencanaan Handling Peti Kemas, Kesiapan Sumber Daya Manusia, Kecepatan Receiving dan Delivery, serta Luas Lapangan Penumpukan menunjukkan perannya terhadap kecepatan kegiatan receiving dan delivery di lapangan penumpukan peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.

Kata kunci: lapangan penumpukan, perencanaan handling peti kemas, receiving dan delivery, SDM.

1. PENDAHULUAN

Faktor yang mempengaruhi perkembangan pelabuhan adalah perkembangan peti kemas. Di zaman modern seperti sekarang ini untuk mencapai efisiensi yang diinginkan, negara-negara diseluruh dunia membuat standarisasi dalam bentuk International Organization for Standardization (ISO) tentang cara mengangkut barang baik tempat/wadah maupun alatnya dan kemudian dikenal dengan pengangkutan barang melalui petikemas. Karena sifatnya dan sistem pengoperasiannya berbeda dengan barang umum (*general cargo*) maka lapangan penumpukan petikemas (*container yard*) biasanya dipisah dari lapangan penumpukan konvensional, akibatnya peralatan bongkar muat untuk petikemas pun pengadaannya makin meningkat dari tahun-ketahun seperti: *Container Crane*, *Rubber Tired Gantry Crane*, *Reach Stacker*, *Forklift* dan lain-lain. Demikian pula dengan kesiapan sumber daya manusianya yaitu dalam hal jumlah dan keahliannya. Pelayanan jasa yang diberikan oleh lapangan penumpukan petikemas (*container yard*) umumnya meliputi; pelayanan penumpukan sementara (*transit*) sebelum dimuat ke kapal atau dikeluarkan oleh pemiliknya, pelayanan pengiriman (*delivery*) kepada pemiliknya ataupun ke terminal petikemas untuk selanjutnya dimuat ke kapal dan pelayanan penerimaan (*receiving*) petikemas, serta penanganan petikemas lainnya selama berada di lapangan penumpukan petikemas (*container yard*).

Dalam kesempatan ini penulis merasa tertarik untuk mengangkat permasalahan dalam skripsi. Adapun judul dari skripsi adalah “Perencanaan *Handling* petikemas dan kesiapan Sumber Daya Manusia (SDM) terhadap kecepatan *Receiving* dan *Delivery*”.

Rumusan Masalah

Berdasarkan paparan latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah dari penelitian ini adalah bagaimana perencanaan *handling* petikemas dan kesiapan sumber daya manusia terhadap kecepatan *receiving* dan *delivery* pada lapangan penumpukan peti kemas (*container yard*) Lapangan Konsolidasi CDC . 02PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya?

2. LANDASAN TEORI

Pengertian Perencanaan

- a. Perencanaan adalah proses membandingkan, menilai, dan memilih alternatif yang baik dari kegiatan yang dilakukan dalam rangka mencapai tujuan bersama;
- b. Perencanaan adalah pengambilan keputusan untuk memilih berbagai kemungkinan yang ada;
- c. Perencanaan adalah suatu proses yang rasional dengan menggunakan fakta masa lalu dan dugaan masa depan untuk menggambarkan perkiraan masa yang akan datang.

Management By Objective (MBO)

Management by objective (MBO) merupakan salah satu metode yang digunakan untuk menghubungkan tujuan organisasi dengan perencanaannya. *MBO* adalah suatu metode formal atau semi formal yang diawali dari penetapan tujuan, pelaksanaan, dan kemudian evaluasi. Tujuan metode ini adalah mendorong bawahan untuk lebih berpartisipasi serta memperjelas tujuan dan mengkomunikasikan tujuan serta hasil yang diharapkan. Sehingga keberhasilan *MBO* adalah partisipasi dan komunikasi. *MBO* dapat digunakan oleh organisasi bisnis maupun non bisnis.

Handling Petikemas

Arti *handling* menurut kamus terjemahan bahasa Inggris adalah “penanganan”.

Sedangkan pengertian petikemas (*container*) adalah “*Container is a box, bottle, etc. Made to contain something. Container* adalah peti, botol, dsb. Yang dibuat untuk menyimpan sesuatu. (*Reader's Dictionary*, AS Hornby EC Parnwell, *Oxford University/PT Indira*, Jakarta, 1972)”.

Luas lapangan penumpukan peti kemas (*container yard*)

Lapangan penumpukan digunakan untuk menempatkan peti kemas yang akan di muat ke kapal atau setelah dibongkar dari kapal, baik yang berisi muatan ataupun peti kemas kosong.

Container Yard Occupancy Ratio (CYOR)

Adalah tingkat penggunaan lapangan penumpukan peti kemas yang tersedia dan diperoleh melalui perbandingan antara jumlah penumpukan peti kemas yang dilakukan dalam satuan teus/hari dengan kapasitas penumpukan yang tersedia dalam satu satuan waktu

Kesiapan SDM (Sumber Daya Manusia)

Kesiapan menurut kamus psikologi adalah “tingkat perkembangan dari kematangan atau kedewasaan yang menguntungkan untuk mempraktekkan sesuatu” (Chaplin, 2006:419).

Menurut Slameto (2003) “kesiapan adalah keseluruhan kondisi seseorang atau individu yang membuatnya siap untuk memberikan respon atau jawaban di dalam cara tertentu terhadap suatu situasi dan kondisi yang dihadapi”.

Menurut Dalyono (2005:52) juga mengartikan “kesiapan adalah kemampuan yang cukup baik fisik dan mental. Kesiapan fisik berarti tenaga yang cukup dan kesehatan yang baik, sementara kesiapan mental berarti memiliki minat dan motivasi yang cukup untuk melakukan suatu kegiatan”.

Menurut Oemar Hamalik (2008:94) “kesiapan adalah tingkatan atau keadaan yang harus dicapai dalam proses perkembangan perorangan pada tingkatan pertumbuhan mental, fisik, sosial dan emosional”.

Sedangkan pengertian SDM menurut Gomes (1997:1) “Sumber Daya Manusia, merupakan salah satu sumber daya yang terdapat dalam organisasi, meliputi semua orang yang melakukan aktivitas”.

Pekerjaan *Receiving* dan *Delivery*

Menurut buku Manajemen Kepelabuhanan PT. Pelabuhan Indonesia (Persero), pekerjaan *receiving* dan *delivery* adalah:

“pekerjaan mengambil dari timbunan dan mengerakkan untuk kemudian menyusunnya di atas truk di pintu darat disebut *delivery*. Sedangkan pekerjaan menerima barang dari atas truk di pintu darat untuk ditimbun di gudang atau lapangan penumpukan lini I disebut *receiving*” (PT. Pelabuhan Indonesia (Persero), 2009:23).

Penelitian Terdahulu

Penelitian yang dilakukan Rudy Setiawan, dkk (2007) dikutip oleh Bambang Triatmodjo (2015:344-345) sebagai berikut ini:

Telah melakukan pencatatan waktu pelayanan (*service time*) GC untuk menurunkan peti kemas dari kapal ke *tractor trailer* dan RTG menumpuk peti kemas di lapangan penumpukan peti kemas. Rincian waktu GC membongkar peti kemas adalah sebagai berikut:

- | | | |
|----|--|------------|
| a. | Mengunci peti kemas di kapal | : 10 detik |
| b. | Mengangkat peti kemas dari kapal | : 25 detik |
| c. | Menggeser peti kemas dari kapal ke <i>Tractor-Trailer</i> | : 30 detik |
| d. | Menurunkan peti kemas ke atas <i>Tractor-Trailer</i> | : 10 detik |
| e. | Melepas kunci di atas <i>Tractor-Trailer</i> | : 10 detik |
| | Sub Total | : 85 detik |
| f. | Mengembalikan posisi <i>spreader</i> ke atas peti kemas di dalam kapal | : 60 detik |

Jadi total waktu diperlukan untuk menurunkan peti kemas dari kapal ke *Tractor-Trailer* adalah 145 detik.

Produktifitas GC : $V = 3600 / 145 = 24 \text{ box/GC/jam}$.

Peti kemas yang telah berada diatas *Tractor-Trailer* kemudian dibawa ke lapangan penumpukan peti kemas. Kecepatan *Tractor-Trailer* dibatasi pada 20km/jam. Dengan mengetahui jarak rerata antara dermaga dan lapangan penumpukan peti kemas akan dihitung waktu yang diperlukan untuk membawa peti kemas dari dermaga ke *container yard*. Setelah sampai di lokasi penumpukan, peti kemas tersebut ditumpuk oleh *Rubber-Tyred Gantry-Crane (RTGC)* dengan waktu pelayanan sebagai berikut (Rudy Setiawan, dkk, (2007).

- | | | |
|----|--|------------|
| a. | Mengunci peti kemas di atas <i>Tractor-Trailer</i> | : 10 detik |
| b. | Mengangkat peti kemas dari <i>Tractor-Trailer</i> | : 20 detik |
| c. | Membawa peti kemas ke lokasi penumpukan | : 15 detik |
| d. | Menurunkan peti kemas di lokasi penumpukan | : 10 detik |

- e. Meletakkan peti kemas di lokasi penumpukan : 10 detik
Sub Total : 65 detik
- f. Mengembalikan posisi *spreader* ke atas *Tractor-Trailer* adal : 40 detik

Jadi total waktu diperlukan dari menurunkan peti kemas dari *Tractor-Trailer* sampai menyusun di *container yard* adalah 105 detik.

$$\text{Produktifitas RTG : } V=3600/105=34 \text{ box/RTG/jam.}$$

Produktifitas dari peralatan lain, seperti *straddle carrier*, *head truck* dan *chasis*, *top loader*, *forklift*, *side loader* dapat dihitung dengan cara yang sama menggunakan metode ini.

Perbedaan dari penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah jenis peralatan yang diteliti. Pada penelitian sebelumnya menggunakan alat *GC* dan *RTGC* sedangkan dalam penelitian ini menggunakan alat *Reach Stacker*. Adapun persamaan pada penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah sama-sama untuk mengetahui produktifitas dari peralatan bongkar muat peti kemas.

Kutipan dari buku berjudul *Perencanaan Pelabuhan* yang ditulis oleh Bambang Triatmodjo (2015:345-347) yaitu:

Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) melayani bongkar muat peti kemas pada tahun 2008 dengan volume 373,644 *TEUs* per tahun. Luas lapangan penumpukan peti kemas (*container yard*) adalah 7,77 ha. Selidiki kemampuan lapangan penumpukan dan peralatan yang tersedia.

Lapangan penumpukan peti kemas (*container yard*)

Luas lapangan penumpukan dihitung dengan persamaan. Data arus peti kemas di TPKS pada tahun 2008 adalah $T=373.644 \text{ TEUs}$, *dwelling time* $D=7$ hari, untuk peti kemas yang ditumpuk dalam 2 susun dan menggunakan *RTG* maka $A_{TEU}=15 \text{ m}^2/\text{TEU}$, dan nilai $BS=25\%$, sehingga:

$$A_T(1 - BS) = \frac{TD \cdot TEU}{365} = \frac{373.644 \times 7 \times 15}{365 (1-0,25)} = 143.316 \text{ m}^2 = 14,33 \text{ ha}$$

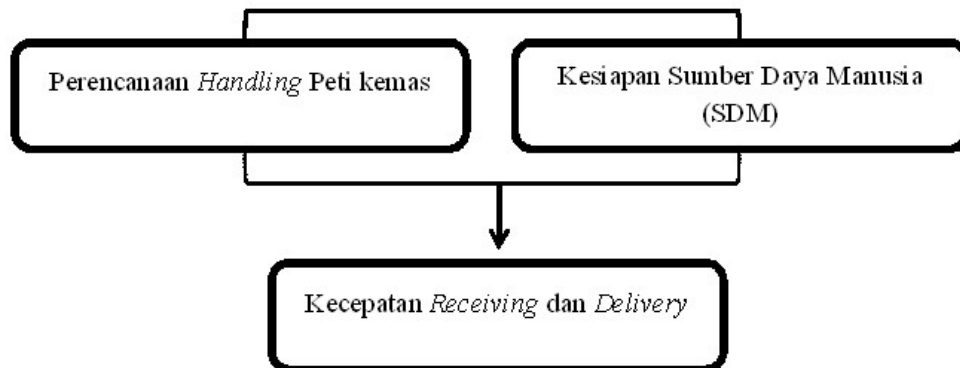
Jadi luas lapangan penumpukan yang ada saat ini seluas 7,77 ha tidak mencukupi kebutuhan tahun 2008 sebesar 14,33 ha.

Supaya luas lapangan penumpukan mampu menampung peti kemas, maka susunan peti kemas dilakukan 4 tumpukan di mana untuk 1 *TEU* diperlukan luasan 7,5 m² dan hasilnya adalah:

$$\frac{373.644 \times 7 \times 7,5}{365 (1-0,25)} = 71.658 \text{ m}^2 = 7,17 \text{ ha} < 7,77 \text{ ha}$$

Kerangka Pemikiran

Gambar Kerangka Pemikiran Penelitian



Sumber: Data olahan penelitiBAB III

3. METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan untuk menjawab permasalahan dan mencapai tujuan penelitian yang telah disebutkan di bab sebelumnya adalah dengan menggunakan penelitian deskriptif kualitatif.

Lokasi dan Waktu Penelitian

Permasalahan yang timbul dalam penelitian ini berdasarkan pengamatan serta keterlibatan langsung penulis ketika melaksanakan praktik kerja lapangan sebagai Staf *Tally* di lapangan penumpukan peti kemas (*Container Yard*) Lapangan Konsolidasi CDC. 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya. Untuk mendapatkan data-data penulis melihat, mengamati dan menangani secara langsung kegiatan operasional di lapangan penumpukan peti kemas (*Container Yard*) Lapangan Konsolidasi CDC. 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya, yang mana data yang digunakan adalah jumlah dalam kurun waktu bulan Januari 2017 sampai dengan Juni 2017.

Definisi Operasional Variabel

Pengertian variabel penelitian adalah segala sesuatu yang dapat diukur. Pengertian diukur disini adalah bahwa antara objek penelitian dengan pemahaman secara prioritas terdapat perpaduan yang saling berhubungan. Dalam karya tulis ilmiah yang berjudul “Perencanaan *Handling* petikemas dan kesiapan Sumber Daya Manusia (SDM) terhadap kecepatan *Receiving* dan *Delivery*” memiliki variabel yang dijadikan sebagai kerangka dalam penulisan adalah sebagai berikut:

- a. Perencanaan *Handling* (penanganan) peti kemas.

Perencanaan penanganan peti kemas di lapangan penumpukan peti kemas, khususnya dalam kegiatan *receiving* dan *delivery*. Adapun indikator empiriknya ada pada sistem penanganan peti kemasnya.

- b. Kesiapan Sumber Daya Manusia (SDM)

Pengertian sumber daya manusia pada pengukuran kecepatan *receiving* dan *delivery* di lapangan penumpukan adalah semua pekerja yang berperan aktif dalam kegiatan tersebut.

c. Kecepatan *receiving* dan *delivery*.

Indikator dari kecepatan pekerjaan *receiving* dan *delivery* peti kemas adalah:

- 1) Jumlah peralatan bongkar muat;
- 2) Jenis peralatan bongkar muat;
- 3) Jumlah kegiatan *receiving* dan *delivery*.

d. *Container Yard* (Lapangan penumpukan peti kemas)

Container yard adalah lapangan untuk mengumpulkan, menyimpan dan menumpuk peti kemas; di mana peti kemas yang berisi muatan diserahkan ke penerima barang dan peti kemas kosong diambil oleh pengirim barang. Adapun indikator empiriknya adalah:

- 1) Tata letak lapangan penumpukan peti kemas;
- 2) Luas lapangan penumpukan peti kemas.

Metode Pengumpulan Data

Data primer

Data dikumpulkan oleh peneliti dari subjeknya dan dicatat. Data primer tersebut dapat diperoleh dengan melakukan wawancara terhadap narasumber dan observasi langsung ke tempat penelitian yang berhubungan dengan tema penelitian.

Data sekunder

Data yang terlebih dahulu dikumpulkan dan diperoleh oleh seseorang di luar penelitian sendiri dengan kata lain tidak langsung dari sumbernya.

Metode Pengamatan

Metode pengamatan ini digunakan penulis selama melakukan penelitian di lapangan penumpukan petikemas (*Container Yard*) Lapangan Konsolidasi CDC . 02 (*Container Distribution Center*) PT. PELINDO III (PERSERO) Cabang Tanjung Perak Surabaya.

Metode Wawancara

Pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan metode wawancara.

Menurut Moleong (2012:186) yang dimaksud dengan wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (*interviewee*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu.

Teknik Analisis Data

Analisis data kualitatif menurut Bogdan dan Biklen (1982) seperti yang dikutip oleh Moleong (2012:245) adalah:

Upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan memutuskan apa yang dapat diceriterakan kepada orang lain. Analisis data dimulai dengan:

- a. Menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber, yaitu pengamatan yang sudah dituliskan dalam catatan lapangan, dokumen pribadi, dokumen resmi, gambar ataupun foto.

- b. Reduksi data, cara yang dilakukan dalam penelitian adalah merangkum catatan-catatan lapangan dengan memilah hal-hal yang pokok yang berhubungan dengan permasalahan penelitian, rangkuman catatan-catatan lapangan itu kemudian disusun secara sistematis agar gambaran yang lebih tajam. Kegiatan reduksi data dilakukan berlangsung terus-menerus, selama penelitian yang berorientasi kualitatif berlangsung atau selama pengumpulan data. Selama pengumpulan data berlangsung, terjadi tahapan reduksi yaitu membuat ringkasan, mengkode, menyesuaikan temuan di lapangan dengan konsep teori yang digunakan.
- c. Kategorisasi adalah mengelompokkan data yang telah ditelaah dan direduksi sesuai dengan definisi variabel yaitu perencanaan *handling* (penanganan) peti kemas, kesiapan sumber daya manusia (SDM), kecepatan *receiving* dan *delivery*, dan *Container Yard* (Lapangan penumpukan peti kemas).
- d. Penafsiran data adalah untuk menjawab rumusan masalah yang dilakukan dengan deskripsi analitik, yaitu rancangan dikembangkan dari kategori-kategori yang telah ditemukan dan mencari hubungan yang disarankan atau yang muncul dari data.
- e. Menarik Kesimpulan dan Verifikasi adalah merumuskan berdasarkan rumusan masalah penelitian.

4. ANALISA DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. PELINDO III (PERSERO) Cabang Tanjung Perak Surabaya.

Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya ini berada di bawah naungan Divisi Properti dan Aneka Usaha (PAU)PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya, dibuka dalam rangka upaya untuk memperlancar arus barang dan mengurangi biaya logistik di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Lapangan konsolidasi peti kemas yang memiliki luas lahan 4.731m² dan mulai beroperasi pada 18 Oktober 2016 ini sangat penting mengingat arus barang di Pelabuhan Tanjung Perak cukup besar serta keterbatasan lahan penumpukan terutama penumpukan peti kemas. *Cargo Distribution Center dan Cargo Consolidation Center (CCC/CDC)* adalah area khusus yang terdiri dari blok-blok tertentu yang digunakan oleh Perusahaan Pelayaran, Perusahaan Ekspedisi, atau pemilik barang untuk melakukan kegiatan *Stripping* peti kemas, *Stuffing* muatan peti kemas dan penumpukan peti kemas di luar area terminal peti kemas.

Deskripsi Hasil Penelitian

Pada penelitian ini dilakukan analisis terhadap data-data yang sifatnya kualitatif, yang menurut Lofland dan Lofland (1984:47) yang dikutip oleh Moleong (2012:157) “sumber data utama dalam penelitian kualitatif ialah kata-kata, dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain”.

Berkaitan dengan hal itu pada bagian ini jenis datanya dibagi ke dalam kata-kata dan tindakan, sumber data tertulis, foto, dan statistik, yang oleh Moleong (2012:157-162) dijelaskan sebagai berikut:

Kata-kata dan Tindakan:

Kata-kata dan tindakan orang-orang yang diamati atau diwawancarai merupakan sumber data utama. Sumber data utama dicatat melalui catatan tertulis atau melalui perekaman/*audio tapes*, pengambilan foto, atau film. Pencatatan sumber data utama melalui wawancara atau pengamatan berpartisipatif merupakan hasil usaha gabungan dari kegiatan melihat, mendengar, dan bertanya.

Sumber Data Tertulis:

Walaupun dikatakan bahwa sumber diluar kata dan tindakan merupakan sumber kedua, jelas hal itu tidak bisa diabaikan. Dilihat dari segi sumber data, bahan tambahan yang berasal dari sumber tertulis dapat dibagi atas sumber buku dan majalah ilmiah, sumber dari arsip, dokumen pribadi, dan dokumen resmi.

Foto:

Sekarang ini foto sudah lebih banyak dipakai sebagai alat untuk keperluan penelitian kualitatif karena dapat dipakai dalam berbagai keperluan. Foto menghasilkan data deskriptif yang cukup berharga dan sering digunakan untuk menelaah segi-segi subjektif dan hasilnya sering dianalisis secara induktif. Ada dua kategori foto yang dapat dimanfaatkan dalam penelitian kualitatif, yaitu foto yang dihasilkan orang dan foto yang dihasilkan oleh peneliti sendiri (Bogdan dan Biklen, 1982:102) dikutip oleh Moleong (2012:160).

Data Statistik:

Peneliti kualitatif sering juga menggunakan data statistik yang telah tersedia sebagai sumber data tambahan bagi keperluannya. Statistik misalnya dapat membantu memberi gambaran tentang kecenderungan subjek pada latar penelitian.

Untuk memudahkan pemaparan pada bahasan penelitian, data yang didapatkan tersebut direduksi sehingga benar-benar mendapatkan data yang sesuai objek penelitian. Selanjutnya data-data tersebut dideskripsikan berdasarkan definisi variabel penelitian yaitu; Perencanaan *Handling* (penanganan) peti kemas, Kesiapan Sumber Daya Manusia (SDM), Kecepatan *receiving* dan *delivery*, *Container Yard* (Lapangan penumpukan peti kemas).

Perencanaan *Handling* (penanganan) peti kemas di Lapangan Penumpukan Peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.

Untuk memudahkan penempatan dan pengambilan petikemas di lapangan penumpukan, pada areal lapangan penumpukan di terapkan *blocksystem*. *Block* disini dimaksudkan bahwa areal lapangan penumpukan dibagi menjadi beberapa *block* dan setiap *block* diberi nama sesuai urutan alfabetis (A,B,C, dan seterusnya) setiap *block* dibagi lagi menjadi beberapa *slot*. *Blocksystem* adalah penempatan petikemas secara memanjang dan melebar dengan jarak yang rekat (cukup untuk orang lewat).Bagian-bagian yang ada di dalam *block* adalah sebagai berikut :

Slot adalah barisan memanjang dari lapangan penumpukan pada satu *block* yang diberi nomor urut yang dimulai dari 01, 02, 03 dan seterusnya, setiap *slot* dibagi menjadi beberapa *row*.

Row adalah barisan melintang dari *slot* yang diberi nomor urut 1, 2, 3 dan seterusnya, jumlah *row* tergantung jenis alat yang digunakan.

Tier adalah susunan petikemas yang dimulai dari bagian bawah (*GroundSlot*) lapangan penumpukan dimulai dari 1, 2, 3 dan seterusnya tergantung alat yang digunakan.

Sistem dan prosedur pelayanan kegiatan *receiving* dan *delivery* di Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya yang pelaksanaannya telah diatur dalam Peraturan General Manager PT. Pelabuhan III (Persero) Cabang Tanjung Perak Nomor Per 14/05.0201/TPR-2016 Tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Jasa Lapangan Konsolidasi *Cargo Cosolidation Center* dan *Cargo Distribution Center (CCC-CDC)* di Lingkungan PT. Pelabuhan III (Persero) Cabang Tanjung Perak adalah:

Pelaksanaan *Receiving* Peti kemas

- 1) Selanjutnya petugas *gate in* mencetak *job slip*, kemudian *job order (receiving)* dan *job slip* diserahkan kepada pengemudi *truck* untuk selanjutnya dibawa menuju ke lokasi penumpukan peti kemas sesuai dengan blok dan *slot* yang ditentukan;
- 2) Sesuai dengan *job order (receiving)* dan *job slip* dari pengemudi *truck*, petugas *tally* lapangan memberikan instruksi kepada operator alat *Reach Stacker (RS)* untuk melakukan;
- 3) Pengguna jasa melakukan permohonan *receiving* secara *online* melalui aplikasi;
- 4) Apabila permohonan secara *online* tidak dapat diakses, maka pengguna jasa dapat melakukan Permohonan *Receiving* melalui *email* kepada petugas lapangan konsolidasi, kemudian petugas lapangan konsolidasi akan memberikan konfirmasi melalui *email* berupa *job orderreceiving* peti kemas;
- 5) Pengguna jasa menyerahkan *job order (receiving)* kepada pengemudi *truck*, selanjutnya berdasarkan *job order* yang diterimanya, pengemudi *truck* menuju *gate in*;
- 6) Berdasarkan *job order (receiving)* yang diterima dari pengemudi *truck*, petugas *gate in* melakukan pemeriksaan terhadap kondisi fisik peti kemas dan *seal* (segel), antara lain:
 - a) Untuk penerimaan *containerempty* dan atau *full*, apabila ditemukan kerusakan peti kemas, petugas *gate in* membuat *Container Damage Report (CDR)* dan membuat Berita Acara kerusakan yang ditanda tangani oleh Koordinator Lapangan dan Pengguna Jasa;
 - b) Untuk penerimaan *containerfull*, apabila ditemukan dan atau tidak ada *seal*, maka petugas *gate in* wajib menolak *container* dimaksud.
 - c) Untuk peti kemas *empty*, operator *RS* melakukan *lift off* peti kemas *empty* dari atas chasis *truck* ke blok penumpukan *empty*, selanjutnya *job order (receiving)* dan *job slip* diserahkan kembali kepada pengemudi *truck* dan pengemudi *truck* menuju *gate out*;
 - d) Untuk peti kemas *full*, operator *RS* melakukan *lift off* peti kemas *full* dari atas chasis *truck* ke blok penumpukan *full*, selanjutnya *job order (receiving)* dan *job slip* diserahkan kembali kepada pengemudi *tuck* dan pengemudi *truck* menuju *gate out*.
- 7) Pengemudi *truck* menyerahkan *job order (receiving)* dan *job slip* kepada petugas *gate out*, berdasarkan *job order (receiving)* dan *job slip* yang diterimanya, petugas *gate out* melakukan konfirmasi *gate out* (melalui aplikasi) dan selanjutnya *job order* diserahkan kembali kepada pengemudi *truck* untuk keluar.

Permohonan *Delivery* Peti kemas

- 1) Pengguna jasa melakukan permohonan *delivery* secara *online* melalui aplikasi;
- 2) Apabila permohonan secara *online* tidak dapat diakses, maka pengguna jasa dapat melakukan permohonan *delivery* melalui *email* kepada petugas lapangan konsolidasi, kemudian petugas lapangan konsolidasi akan memberikan konfirmasi melalui *email* berupa *job orderdelivery* peti kemas;
- 3) Pengguna jasa menyerahkan *job order (delivery)* kepada pengemudi *truck*, selanjutnya berdasarkan *job order* yang diterimanya, pengemudi *truck* menuju *gate in*;
- 4) Berdasarkan *job order (delivery)* yang diterima dari pengemudi *truck*, petugas *gate in* mencetak *job slip*, kemudian *job order (delivery)* dan *job slip* diserahkan kepada pengemudi *truck* untuk selanjutnya dibawa menuju lokasi penumpukan peti kemas sesuai dengan blok dan *slot* yang ditentukan;
- 5) Berdasarkan *job order (delivery)* yang diterima dari pengemudi *truck*, petugas *tally* lapangan melakukan pemeriksaan terhadap kondisi fisik peti kemas dan *seal* (segel)
- 6) Sesuai dengan *job order (delivery)* dan *job slip* dari pengemudi *truck*, petugas *tally* lapangan memberikan instruksi kepada operator alat *Reach Stacker (RS)*.
- 7) Pengemudi *truck* menyerahkan *job order (delivery)* dan *job slip* kepada petugas *gate out*, berdasarkan *job order* dan *job slip* yang diterimanya, petugas *gate out* melakukan konfirmasi

gate out (melalui aplikasi) dan selanjutnya *job order* diserahkan kembali kepada pengemudi *truck* untuk keluar.

Kesiapan Sumber Daya Manusia (SDM) di Lapangan Penumpukan Peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC. 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.

Seperti yang sudah dijelaskan di bab sebelumnya yaitu pada bab 2 yang dirangkum dari pendapat-pendapat para ahli yang digunakan sebagai referensi dalam penelitian ini, kesimpulan dari penulis tentang pengertian kesiapan Sumber Daya Manusia (SDM) adalah keseluruhan kondisi seseorang atau individu dalam organisasi untuk menanggapi dan mempraktekkan suatu kegiatan yang mana sikap tersebut memuat mental, keterampilan dan sikap yang harus dimiliki dan dipersiapkan selama melakukan aktivitas atau kegiatan tertentu.

Kesiapan Sumber Daya Manusia (SDM) dalam melaksanakan tugas-tugas dan pelayanan di Lapangan Konsolidasi CDC. 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya tentunya disesuaikan dengan klasifikasi pekerjaan dari masing-masing individu/SDM yang bertugas di tempat tersebut.

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2007:21) yang dikutip oleh Hamali (2016:38) mendefinisikan klasifikasi pekerjaan sebagai proses pengkategorisasian kedudukan sesuai dengan jenis kerja yang dilakukan, jenis kecakapan yang dibutuhkan, atau faktor lainnya yang berkaitan dengan kerja. Klasifikasi mempermudah analisis pekerjaan karena klasifikasi berarti uraian pekerjaan, dan standar kualifikasi yang dibakukan dapat dirumuskan untuk sekumpulan posisi. Pekerjaan sesungguhnya adalah sekumpulan posisi. Pekerjaan juga merupakan sekumpulan kedudukan yang sangat mirip sesuai dengan tugas-tugas dan kualifikasi untuk membenaran keberadaannya seperti yang ditetapkan dalam uraian pekerjaan.

Pada Lapangan Konsolidasi CDC. 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya hubungan antara suatu posisi tertentu dengan posisi lainnya di dalam dan di luar organisasi dan ruang lingkup pekerjaan dimana orang yang memegang jabatan diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam mencapai tujuan yang ditetapkan oleh divisi/unit kerja atau tujuan organisasi secara keseluruhan di deskripsikan dalam uraian pekerjaan.

Kecepatan *Receiving* dan *Delivery* di Lapangan Penumpukan Peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC. 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.

Pada pelaksanaan kegiatan operasional di lapangan penumpukan peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC. 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya, terutama untuk menunjang kecepatan *receiving* dan *delivery* peti kemas, telah tersedia alat berat berupa *Reach Stacker* sebanyak 1 unit, dimana untuk mengetahui kinerja peralatan bongkar muat peti kemas dalam melakukan pelayanan (*service time*) *Reach Stacker* untuk menurunkan peti kemas dari *Tractor-Trailer* ke lapangan penumpukan (*Lift Off*), serta untuk mengangkat peti kemas dari lapangan penumpukan ke *Tractor-Trailer* (*Lift On*), peneliti menggunakan metode penghitungan pada penelitian terdahulu yang telah dibahas di bab sebelumnya.

Metode penghitungan pada penelitian sebelumnya tersebut menjadi acuan peneliti untuk menghitung produktifitas alat *Reach Stacker* di lapangan penumpukan peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC. 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya. Rincian waktu *Reach Stacker* melakukan *Lift Off* peti kemas adalah sebagai berikut:

- | | |
|---|------------|
| 1. Mengunci peti kemas di atas <i>Tractor-Trailer</i> | : 10 detik |
| 2. Mengangkat peti kemas dari <i>Tractor-Trailer</i> | : 10 detik |
| 3. Membawa peti kemas ke lokasi penumpukan | : 15 detik |

4. Menurunkan peti kemas di lokasi penumpukan : 15 detik
5. Meletakkan peti kemas di lokasi penumpukan : 05 detik
- Sub Total : 55 detik

6. Mengembalikan posisi spreader ke atas *Tractor-Trailer* :15 detik

Jadi total waktu yang diperlukan untuk menurunkan peti kemas dari *Tractor-Trailer* ke lapangan penumpukan adalah 70 detik, begitu pula pada saat melakukan *Lift On* peti kemas dilakukan penghitungan yang sama. Rincian waktu *Reach Stacker* melakukan *Lift On* peti kemas adalah sebagai berikut:

1. Mengunci peti kemas di lapangan penumpukan : 10 detik
2. Mengangkat peti kemas dari lapangan penumpukan : 10 detik
3. Membawa peti kemas ke atas *Tractor-Trailer* : 15 detik
4. Menurunkan peti kemas di atas *Tractor-Trailer* : 15 detik
5. Meletakkan peti kemas di atas *Tractor-Trailer* : 05 detik
- Sub Total : 55 detik
6. Mengembalikan posisi spreader ke lokasi penumpukan : 15 detik

Jadi total waktu yang diperlukan untuk menurunkan peti kemas dari *Tractor-Trailer* ke lapangan penumpukan adalah 70 detik. Karena pola operasi pelaksanaan *Lift Off* dan *Lift On* peti kemas oleh *Reach Stacker* di lapangan penumpukan hampir sama antara keduanya, maka peneliti mengambil rata-rata dari masing-masing kegiatan tersebut adalah 70 detik per peti kemas. Dari penghitungan tersebut dapat diketahui bahwa produktifitas *Reach Stacker* di lapangan penumpukan Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya adalah: $V=3600/70= 51$ peti kemas/*Reach Stacker*/jam.

Bulan	Receivieng			Delivery		
	20"	40"	JML	20"	40"	JML
Januari	418	16	434	397	22	419
Februari	568	49	617	531	46	577
Maret	715	46	761	805	49	854
April	707	67	774	668	67	735
Mei	847	30	877	756	23	779
Juni	537	84	621	673	88	761
Sub Total 2017	3.792	292	4.084	3.830	295	4.125

Sumber: Admin Lapangan Konsolidasi CDC . 02PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.

Lapangan penumpukan peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC . 02PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya melayani bongkar muat peti kemas pada periode bulan Januari 2017-juni 2017 (181 hari) dengan volume 4.125 TEUs, *dwelling time* $D=5$ hari, untuk peti kemas yang ditumpuk dalam 3 susun dan menggunakan *Reach Stacker* maka $A_{TEU}=20 \text{ m}^2/\text{TEU}$ (Tabel . Luasan diperlukan per TEU), dan nilai $BS=25\%$. Luas lapangan penumpukan peti kemas (*container yard*) adalah 4.731 m^2 . Untuk mengetahui kemampuan lapangan penumpukan dan peralatan yang tersedia, dapat digunakan persamaan pada penelitian sebelumnya yang sudah dijelaskan pada sebelumnya yaitu:

$$A_T = \frac{TDA_{TEU}}{181 (1 - BS)}$$

$$A_T = \frac{4.125 \times 5 \times 20}{181 (1 - 0,25)}$$

$$A_T = \frac{412.500}{135,75}$$

$$A_T = 3.039 \text{ m}^2$$

Jadi luas lapangan penumpukan yang ada saat ini seluas 4.731 m² mencukupi kebutuhan periode bulan januari 2017-juni 2017 yang sebesar 3.039 m².

Dengan mengetahui jumlah *Reach Stacker* (n) adalah 1 unit dengan kecepatan pelayanan (V) adalah 51 peti kemas/*Reach Stacker*/jam dan waktu kerja dalam 1 tahun (t) adalah 7.665 jam/tahun (menggunakan asumsi jam kerja per hari di lapangan penumpukan adalah 24 jam/hari dikurangi 3 jam waktu istirahat untuk 3 shift), maka dapat diketahui Kapasitas Terpasang (K_T) dengan terlebih dahulu menghitung *Throughput capacity* (T_C) *Reach Stacker* (RS) menggunakan persamaan yang juga sudah dijelaskan pada bab 2 yaitu:

$$T_C \text{ per RS} = V \times t \text{ box/RS/tahun}$$

$$T_C \text{ per RS} = 51 \times 7.665 = 390.915 \text{ box/RS/tahun}$$

$$T_C \text{ per RS} = 390.915 \times 1,7 = 664.555 \text{ TEUs/RS/tahun.}$$

$$K_T \text{ 1 Reach Stacker} = 1 \times 664.555 = 664.555 \text{ TEUs/tahun}$$

Hitungan kapasitas peralatan terpasang yang digunakan sebesar 664.555 TEUs/tahun menunjukkan bahwa jumlah *Reach Stacker* 1 unit masih mencukupi untuk melayani peti kemas sebanyak 4.125 TEUs pada periode januari 2017-juni 2017.

Lapangan Penumpukan Peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.

Seperti dijelaskan pada halaman sebelumnya ini tentang luas lapangan penumpukan peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC . 02PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya yaitu seluas 4.731 m² maka dengan metode yang sama untuk menghitung kemampuan lapangan penumpukan, dapat dihitung arus sebenarnya dari peti kemas yang dapat ditampung pada periode januari 2017-juni 2017 adalah sebagai berikut:

$$A_T = \frac{TDA_{TEU}}{181 (1 - BS)}$$

$$4.731 = \frac{T \times 5 \times 20}{181 (1 - 0,25)}$$

$$T = \frac{4.731 \times 181 (1 - 0,25)}{5 \times 20}$$

$$T = \frac{642.233}{100}$$

$$T = \frac{642.233}{100}$$

$$T = 6.422$$

Dari penghitungan diatas maka dapat diketahui bahwa, arus sebenarnya dari lapangan penumpukan peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC . 02PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya adalah 6.422 *TEUs* per periode januari 2017-juni 2017, serta tingkat penggunaan lapangan penumpukan peti kemas yang tersedia atau *Container Yard Occupancy Ratio (CYOR)* adalah:

$$CYOR = \frac{TEUS_{xhari}}{Teus_{kapasitasCYxhari \text{ dalam 1 bulan/tahun}}} \%$$

$$CYOR = \frac{4.125}{6.422} \%$$

$$CYOR = \frac{4.125}{6.422} \%$$

$$CYOR = 64\%$$

Jadi berdasarkan metode penghitungan tersebut, tingkat penggunaan lapangan penumpukan peti kemas yang tersedia atau *Container Yard Occupancy Ratio (CYOR)* di lapangan penumpukan Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya adalah 64%.

Analisis Data dan Hasil Penelitian

Tabel Data Penelitian Lapangan Konsolidasi CDC . 02

No.	Uraian	Lapangan Konsolidasi <i>CDC . 02</i>	Keterangan
1	Periode Penelitian	Januari 2017-Juni 2017	181 hari
2	Luas Lapangan Penumpukan	4.731 m ²	-
3	Produksi Peti kemas	4.125 TEUs	Januari 2017-Juni 2017
4	Kebutuhan Luas Lapangan Penumpukan	3.039 m ²	Januari 2017-Juni 2017
5	Alat Bongkar Muat	<i>Reach Stacker</i>	1 Unit
6	Produktifitas Alat	51 peti kemas/ <i>Reach Stacker</i> /jam	-
7	Kapasitas Alat Terpasang	664.555 TEUs/tahun	1 Unit <i>Reach Stacker</i>
8	Kemampuan Lapangan Penumpukan	6.422 TEUs	Januari 2017-Juni 2017
9	<i>Dwelling Time</i>	5 hari	-
10	<i>CYOR</i>	64%	Januari 2017-Juni 2017

Sumber: Data olahan peneliti. **4.3.1 Perencanaan *Handling* Peti kemas Terhadap Kecepatan *Receiving* dan *Delivery* di Lapangan Penumpukan Peti kemas Lapangan Konsolidasi *CDC . 02* PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.**

Penggunaan *Block System* sebagai sistem penumpukan peti kemas di lapangan penumpukan Lapangan Konsolidasi *CDC . 02* PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya bertujuan untuk memudahkan penempatan dan pengambilan petikemas di lapangan penumpukan. Penempatan peti kemas yang tidak sesuai dengan *block* karena kesalahan *party* ataupun tidak sesuai dengan kelompok pengguna jasanya akan menghambat kegiatan *receiving* dan *delivery* peti kemas, karena operator alat akan kesulitan dalam mencari peti kemas mana yang akan di kerjakan serta dilokasi mana peti kemas akan ditempatkan dan akan menambah pekerjaan berupa *shifting* peti kemas. Hal tersebut sangat tidak efektif dan merugikan karena mengakibatkan waktu pekerjaan yang semakin lama serta bertambahnya pemakaian bahan bakar alat yang digunakan (*Reach Stacker*). Berdasarkan pada jenis barang yang di bongkar muat yaitu peti kemas, maka penggunaan alat *Reach Stacker* sangatlah tepat, hal ini juga sesuai dengan *Matrix* Jenis/Kemasan Barang dan Jenis-Jenis Peralatan Serta Sifat Operasionalnya yang dikeluarkan oleh PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) seperti yang tertera dalam Tabel , serta Peraturan General Manager PT. Pelabuhan III (Persero) Cabang Tanjung Perak Nomor Per 14/05.0201/TPR-2016 Tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Jasa Lapangan Konsolidasi *Cargo Cosolidation Center* dan *Cargo Distribution Center (CCC-CDC)* di Lingkungan PT. Pelabuhan III (Persero) Cabang Tanjung Perak, pada kegiatan operasional pelayanan di lapangan penumpukan dibuat sebagai pedoman para petugas dalam melaksanakan pelayanan jasa *receiving* dan *delivery* di lapangan penumpukan peti kemas Lapangan Konsolidasi *CDC . 02* PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya

terutama dalam hal permohonan *receiving* dan *delivery* peti kemas oleh pengguna jasa, karena apabila pengguna jasa tidak membuat permohonan ataupun terlambat mengirimkan permohonan sebelum peti kemas datang maka petugas di lapangan penumpukan tidak bisa melakukan pelayanan *receiving* dan *delivery* untuk peti kemas tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa perencanaan *handling* peti kemas adalah faktor yang sangat penting untuk menunjang kecepatan *receiving* dan *delivery* di lapangan penumpukan peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.

Kesiapan Sumber Daya Manusia (SDM) Terhadap Kecepatan *Receiving* dan *Delivery* di Lapangan Penumpukan Peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.

Seerti sudah dijelaskan pada halaman sebelumnya di bab ini bahwa, kesiapan Sumber Daya Manusia (SDM) dalam melaksanakan tugas-tugas dan pelayanan di Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya tentunya di sesuaikan dengan klasifikasi pekerjaan yang diterapkan dalam struktur organisasi, hal ini bertujuan untuk menghindarkan dari timbulnya ketidak jelasan hubungan yang mengakibatkan banyaknya kerugian seperti pelepasan tanggung jawab yang membuat pekerjaan *receiving* dan *delivery* menjadi terbengkalai dan tidak terselesaikan dengan baik, pelaksanaan pekerjaan yang tidak efisien yang dapat membuat durasi pekerjaan *receiving* dan *delivery* bertambah semakin lama, kebijakan yang tidak jelas dan ketidak pastian dalam pengambilan keputusan yang tentunya hal tersebut dapat mengakibatkan resiko yang sangat fatal terutama dalam hal *receiving* dan *delivery* peti kemas yang diantaranya dapat menyebabkan antrian *receiving* kendaraan pengangkut peti kemas menunggu untuk dibongkar semakin panjang bahkan dapat menyebabkan peti kemas tertinggal kapal karena melebihi waktu *closing time container* saat pelaksanaan *delivery*. Secara fisik struktur organisasi dapat dinyatakan dalam bentuk bagan (Gambar) yang memperlihatkan hubungan masing-masing unit produksi, garis-garis wewenang, tugas-tugas dan tanggung jawab yang ada. Pada struktur organisasi, hubungan antara suatu posisi tertentu dengan posisi lainnya di dalam dan di luar organisasi dan ruang lingkup pekerjaan dimana orang yang memegang jabatan diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam mencapai tujuan yang ditetapkan oleh divisi/unit kerja atau tujuan organisasi secara keseluruhan di deskripsikan dalam uraian pekerjaan. Pada lapangan penumpukan peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC . 02, kesiapan SDM untuk bekerja sesuai dengan uraian pekerjaan yang dimiliki, serta kualifikasi yang sesuai dengan kegiatan operasionalnya adalah faktor penting untuk menunjang kecepatan pelaksanaan *receiving* dan *delivery* peti kemas.

5. Kesimpulan dan saran **Kesimpulan**

Setelah melakukan deskripsi dan analisa pada pembahasan di bab sebelumnya, disimpulkan bahwa:

- a. Perencanaan *Handling* (penanganan) peti kemas memiliki peranan yang sangat penting terhadap kecepatan pelaksanaan pekerjaan *receiving* dan *delivery* di lapangan penumpukan peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya, karena dalam pelaksanaan pekerjaan tersebut, diterapkan sistem penyusunan peti kemas yang berupa *Block System* serta penggunaan alat berupa *Reach Stacker* yang sesuai dengan kebutuhan pelayanan jasa di lapangan penumpukan Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya. Hingga saat ini prosedur pelayanan jasa yang digunakan sebagai acuan dalam melakukan pelayanan jasa di lapangan penumpukan Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya berpedoman pada Peraturan General Manager PT. Pelabuhan III (Persero) Cabang Tanjung Perak Nomor Per 14/05.0201/TPR-2016 Tentang Sistem dan

Prosedur Pelayanan Jasa Lapangan Konsolidasi Cargo Consolidation Center dan Cargo Distribution Center (CCC-CDC) di Lingkungan PT. Pelabuhan III (Persero) Cabang Tanjung Perak. Penerapan peraturan tersebut membuat pelayanan jasa *Handling* (penanganan) peti kemas berjalan sesuai standar prosedur perusahaan PT. Pelindo III (Persero) tentang pelayanan jasa di lapangan penumpukan.

- b. Kesiapan Sumber Daya Manusia (SDM) adalah faktor penunjang yang penting terhadap kecepatan *receiving* dan *delivery* peti kemas. Pelaksanaan kegiatan *receiving* dan *delivery* di lapangan penumpukan Lapangan Penumpukan CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya dilaksanakan oleh SDM yang memenuhi kualifikasi yang ditetapkan oleh perusahaan sesuai dengan uraian pekerjaan yang diembannya.
- c. Perlu adanya persiapan dan perencanaan yang matang sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muat. Selain sistem operasi yang diterapkan dan kesiapan SDMnya, jenis peralatan, kinerja peralatan bongkar muat peti kemas dalam melakukan pelayanan (*service time*), kapasitas alat terpasang, kemampuan lapangan penumpukan dalam menampung peti kemas, dan *Container Yard Occupancy Ratio (CYOR)* juga adalah faktor penunjang terhadap kecepatan *receiving* dan *delivery* di lapangan penumpukan peti kemas. Pada penelitian di bab sebelumnya telah diuraikan bahwa lapangan penumpukan peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya menggunakan 1 unit *Reach Stacker* dalam melakukan pelayanan *receiving* dan *delivery*, yang memiliki produktifitas sebanyak 51 peti kemas/*Reach Stacker*/jam, dengan kapasitas alat terpasang adalah 664.555 *TEUs*/tahun, kemampuan lapangan penumpukan adalah 6.422 *TEUs* per periode Januari 2017-Juni 2017, dengan *dwelling time* 5 hari dan *CYOR* adalah 64%. Hasil dari penghitungan tersebut menunjukkan bahwa kinerja peralatan bongkar muat peti kemas dalam melakukan pelayanan (*service time*), kemampuan lapangan penumpukan dalam menampung peti kemas, dan *Container Yard Occupancy Ratio (CYOR)* yang sekarang digunakan untuk kegiatan operasional di lapangan penumpukan, sangat memenuhi kebutuhan pelayanan jasa di lapangan penumpukan peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya, yang pada periode penghitungan yang sama yaitu Januari 2017-Juni 2017 hanya sebesar 4.125 *TEUs* dan luas lapangan penumpukan yang ada saat ini seluas 4.731 m² mencukupi kebutuhan periode bulan Januari 2017-Juni 2017 yang hanya sebesar 3.039 m², serta *CYOR* yang masih berkisar 64% menandakan bahwa lapangan penumpukan saat ini masih mampu menampung lebih banyak lagi peti kemas.

Saran

Hasil penelitian memberikan gambaran bahwa semua variabel yang digunakan pada penelitian ini menunjukkan perannya sebagai faktor penunjang dalam kelancaran pelaksanaan kegiatan *receiving* dan *delivery* di lapangan penumpukan peti kemas Lapangan Konsolidasi CDC . 02 PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.

- a. Dari segi Sumber Daya Manusia (SDM) disarankan untuk selalu menambah pengetahuan (*knowledge*) untuk menciptakan keunggulan kompetitif yang akan memberikan keunggulan apabila pengetahuan (*knowledge*) tersebut tertanam dan secara berkesinambungan teraplikasi dalam kegiatan rutin perusahaan. Perusahaan dapat lebih unggul dibandingkan pesaingnya apabila perusahaan tersebut mampu mewujudkan dirinya menjadi *knowledge-based company* melalui pengelolaan *intellectual resources* yang dimilikinya secara efektif, yaitu dengan mentransformasikan kompetensi yang melekat pada individu menjadi kompetensi yang melekat pada perusahaan dan mengelolanya untuk ditransfer kepada anggota perusahaan lainnya atau dikenal dengan istilah *Knowledge Management*.

- b. Dari segi peralatan bongkar muat dibutuhkan konsistensi pihak operator alat *Reach Stacker* untuk tetap menjaga kinerja operasional bongkar muat; khususnya mengenai kegiatan *Lift On* dan *Lift Off* peti kemas yang berperan penting terhadap kecepatan *receiving* dan *delivery* peti kemas.

DAFTAR PUSTAKA

- Arifah, Nur. 2016. *Panduan Mudah Menyusun Skripsi, Tesis, dan Disertasi: Lengkap Dengan Teknik Jitu Menyusun Proposal Agar Segera Disetujui*. Yogyakarta: Araska.
- Feriyanto, Andri dan Endang Shyta Triana. 2015. *Pengantar Manajemen (3 in 1): Untuk Mahasiswa dan Umum*. Kebumen: Media Tera.
- Gurning, Raja Oloan Saut dan Eko Hariyadi Budiyanto. 2007. *Manajemen Bisnis Pelabuhan*. Jakarta: APE Publishing.
- Hamali, Arif Yusuf. 2016. *Pemahaman Manajemen Sumber Daya Manusia: Strategi Mengelola Karyawan*. Yogyakarta: CAPS (Center for Academic Publishing Service).
- Moleong, Lexy J. 2012. *Metodologi Penelitian Kualitatif: Edisi Revisi*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Moekijat. 1989. *Perencanaan Sumber Daya Manusia*. Bandung: Mandar Maju.
- Pahlevi, Ardian. 2017. *Handling Peti Kemas Pada Lapangan Konsolidasi CDC . 02 (Container Distribution Center) PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya* (Laporan Magang). Surabaya: STIAMAK Barunawati.
- PT. Pelindo I (Persero). 2009. *Referensi Kepelabuhanan Seri 03 Edisi II: Perencanaan, Perancangan, dan Pembangunan Pelabuhan*. Jakarta: PT. Pelabuhan (Persero).
- PT. Pelindo I (Persero). 2009. *Referensi Kepelabuhanan Seri 06 Edisi II: Pengoperasian Pelabuhan*. Jakarta: PT. Pelabuhan (Persero).
- PT. Pelindo III (Persero). 2009. *Referensi Kepelabuhanan Seri 01 Edisi II: Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: PT. Pelabuhan (Persero).
- PT. Pelindo III (Persero). 2016. *Peraturan General Manager PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Nomor. PER 14/05.0201/TPR-2016: Tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Jasa Lapangan Konsolidasi Cargo Consolidation Center dan Cargo Distribution Center (CDC-CCC) di Lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak*. Surabaya: PT. Pelabuhan III (Persero) Cabang Tanjung Perak.
- PT. Pelindo IV (Persero). 2009. *Referensi Kepelabuhanan Seri 05 Edisi II: Peralatan Pelabuhan*. Jakarta: PT. Pelabuhan (Persero).
- Sigar, Edi dan John Burnett. 1996. *Raja Kamus: Inggris-Indonesia Indonesia-Inggris*. Jakarta: Pustaka Delapratasa.
- STIAMAK Barunawati. 2017. *Buku Pedoman Penulisan Skripsi*. Surabaya: STIAMAK Barunawati.
- Subandi. 1992. *Manajemen Peti Kemas*. Jakarta: Arcan.
- Triatmodjo, Bambang. 2015. *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Sumber Internet:**
- Jiwong, Y. 2013. “5 Bab II Tinjauan Pustaka 2.1 Pengertian Kesiapan”, <http://e-journal.uajy.ac.id/4009/3/2TS13290.pdf>. Diakses pada 24 Mei 2017 pukul 13.20.
- Kembar, Dek. 2012. “Alat Bantu Bongkar Muat: Crane Kapal (Ship Gear)”, <https://mdk16.wordpress.com/tag/crane-kapal-ship-gear/>. Diakses pada 12 Mei 2017 pukul 14.35.
- Ufie, Agustinus. 2013. “Kearifan Lokal (Local Wisdom) Budaya Ain Ni Ain Masyarakat Kei Sebagai Sumber Belajar Sejarah Lokal Untuk Memperkokoh Kohesi Sosial Siswa”, http://repository.upi.edu/2509/6/T_IPS_1104001_Chapter3.pdf. Diakses pada 24 Mei 2017 pukul 14.28.