

BAB IV

PEMBAHASAN KEGIATAN MAGANG

4.1. Gambaran Perusahaan

4.1.1. Profil, Sejarah, Visi dan Misi Perusahaan

4.1.1.1. Profil Perusahaan

PT. Pelabuhan Tanjung Priok beroperasi penuh menjadi anak perusahaan ke 14 dari IPC (Indonesia Port Corporation). PT. Pelabuhan Indonesia II (Pesero), sesuai surat Keputusan Bersama Direksi Pelabuhan Indonesia II (persero) dan Direksi Multi Terminal Indonesia Nomor HK.568/23/6/1/PI.II-15 dan Nomor HK.476/1/18/MTI-2015 tanggal 23 Juni 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Surat Keputusan Bersama Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan Direksi PT. Multi Terminal Indonesia Nomor HK. 56/28/5/4/PI.II-14 dan HK. 476/1/18/MTI-2014 Tanggal 28 Mei 2014 tentang Organisasi PT. Pelabuhan Tanjung Priok.

PT. Pelabuhan Tanjung Priok lahir dengan sebuah keyakinan besar bahwa PT. Pelabuhan Tanjung Priok akan mampu menciptakan pola kerja serta kualitas pelayanan kepelabuhanan secara fleksibel, cepat dan berfokus pada penekanan biaya operasi.

PT. Pelabuhan Tanjung Priok akan bergerak lebih cepat, efektif dan efisien dalam melayani kebutuhan para pelanggan atau pengguna jasa kepelabuhanan, semakin singkat waktu yang diperlukan dalam memproses layanan kepelabuhanan, semakin rendah pula biaya yang harus dikeluarkan.

PT. Pelabuhan Tanjung Priok mengintensifkan komunikasi dengan pelaku usaha dan asosiasi pengguna jasa pelabuhan untuk senantiasa menjalankan program modernisasi dan efisiensi layanan jasa kepelabuhanan.^[2]

4.1.1.2. Sejarah Perusahaan

1960 – 1963, Pengelolaan pelabuhan umum dilakukan oleh Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan I s/d IV berdasarkan Undang-Undang Nomor 19 prp tahun 1960.

1964 – 1969, Aspek komersial dari pengelolaan pelabuhan tetap dilakukan oleh PN Pelabuhan, tetapi kegiatan operasional pelabuhan dikoordinasikan oleh lembaga pemerintah yang disebut Port Authority.

1969 – 1983, Pengelolaan pelabuhan masing-masing pelabuhan umum dilakukan oleh Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1969, Peraturan Pemerintah Nomor 18 tahun 1969.

1983 – 1992, Pengelolaan pelabuhan umum dibedakan menjadi pelabuhan umum yang diusahakan dan pelabuhan umum yang tidak diusahakan. Pengelolaan pelabuhan umum yang diusahakan dilakukan oleh Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan, sedangkan pengelolaan pelabuhan umum yang tidak diusahakan dilakukan oleh Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jendral Perhubungan Laut sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 1983. PERUM Pelabuhan II merupakan salah satu dari empat PERUM Pelabuhan yang mengelola pelabuhan-pelabuhan yang diusahakan dan dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 1983.

1992 – 2012, Perubahan status PERUM Pelabuhan II menjadi PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 57, tanggal 19 Oktober 1991, dan dikukuhkan dengan Akta Notaris Imas Fatimah Sarjana Hukum di Jakarta pada tanggal 1 Desember 1992. Peningkatan status perusahaan dari PERUM PELABUHAN II menjadi PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) merupakan suatu kepercayaan dari Pemerintah, didasarkan pada pertimbangan keberhasilan manajemen meningkatkan pengelolaan pelabuhan-pelabuhan yang diusahakan oleh perusahaan selama ini.

2012 - Sekarang, PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) atau Pelindo II meluncurkan identitas korporasi baru berupa logo IPC. Identitas korporasi baru ini mengukuhkan semangat baru PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) dalam bertransformasi menjadi IPC, perusahaan penyedia layanan kepelabuhanan di Indonesia yang lebih efisien dan modern dalam berbagai aspek operasinya guna mencapai tujuan menjadi operator pelabuhan kelas dunia. Semangat transformasi tersebut diterapkan ke dalam seluruh aktivitas perusahaan, baik pada aspek strategis manajemen, operasional maupun peningkatan sumber daya manusia yang secara komprehensif, gesit dan fleksibel dengan berpegang pada prinsip memajukan perdagangan, memajukan Indonesia. Energizing Trade, Energizing Indonesia.^[3]

4.1.1.3. Visi dan Misi Perusahaan

Visi PT. Pelabuhan Tanjung Priok adalah menjadi hubungan nasional terdepan yang melayani pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Misi PT. Pelabuhan Tanjung Priok sebagai berikut:

- Menjamin terlaksananya pelayanan yang produktif aman, mengedepankan keselamatan, dan ramah lingkungan.
- Menciptakan nilai tambah bagi pelanggan dan mitra bisnis.
- Menyelenggarakan budaya perusahaan yang bersih, menyenangkan untuk bekerja dan memberikan kesempatan yang sama untuk berkembang.
- Menyelenggarakan tata kelola perusahaan yang transparan, akuntabel, bertanggung jawab, berintegritas, dan adil.^[4]

Alamat: JL.Raya Pelabuhan No.9 Tanjung Priok Jakarta 14310

Tlp : +6221-4367505, +622-4301080

Fax : +6221-4372933

Website : www.priokport.co.id

Gambar 4.1 : Logo Perusahaan



Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Indonesia Port Corporation).

Gambar 4.2 : Kantor Terminal Operasi 1



Sumber : PT. Pelabuhan Tanjung Priok Terminal operasi 1

4.1.2. Bidang Usaha Perusahaan

PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Tanjung Priok atau yang sekarang lebih dikenal dengan Indonesia Port Corporation (IPC) bergerak di bidang jasa kepelabuhan. Kegiatan usaha yang dijalankan yaitu:

1. Pelayanan jasa kapal

Pelayanan jasa kapal merupakan jasa kegiatan operasional kapal mulai dari masuk hingga keluar pelabuhan, meliputi pelayanan: ^[5]

1.) Jasa labuh

Jasa yang diberikan terhadap kapal agar dapat berlabuh dengan aman menunggu pelayanan berikutnya seperti tambat, bongkar muat atau menunggu pelayanan lainnya (docking, pengurusan dokumen dan lain-lain).

2.) Jasa pandu

Jasa pemanduan kapal sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga atau kolam pelabuhan untuk berlabuh.

3.) Jasa tunda dan kepil

Pelaksanaan pekerjaan untuk mengikat dan melepaskan tali kapal-kapal yang berolah gerak akan bersandar atau bertolak dari atau satu dermaga, jembatan, pelampung, dophin dan lain-lain.

4.) Jasa tambat

Jasa yang diberikan untuk kapal bertambat pada tambatan dan secara teknis dalam kondisi yang aman untuk dapat melakukan bongkar muat dengan lancar dan aman.

5.) Jasa pelayanan air

Jasa yang diberikan untuk menyerahkan air tawar dari darat ke kapal untuk keperluan kapal dan para anak buah kapal.

6.) Jasa telepon

Jasa yang diberikan untuk pelayanan telepon extension dari darat ke kapal untuk kepentingan kapal dan anak buah kapal.^[5]

2. Pelayanan barang

Pelayanan barang merupakan pelayanan bongkar/muat mulai dari kapal hingga penyerahan ke pemilik barang atau sebaliknya yang meliputi:

1.) Jasa bongkar muat

Jasa yang diberikan berupa pelayanan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*. *Stevedoring* adalah kegiatan membongkar barang dari kapal ke dermaga atau sebaliknya. *Cargodoring* adalah kegiatan memindahkan barang dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya. *Receiving/Delivery*, yaitu pekerjaan menyerahkan atau menerima barang di pintu gudang lini 1 dari/ke atas truk atau sebaliknya.

2.) Jasa dermaga

Pelayanan jasa dermaga untuk menangani dan mengatur kelancaran arus barang di dermaga. Jasa dermaga memiliki fitur untuk menyiapkan perlengkapan dan peralatan bongkar/muat ke tepi dermaga atau mengembalikannya ke tempat semula, mengangkat muatan dari sisi lambung kapal atau tongkang ke tepi dermaga atau sebaliknya, dan

menempatkan atau memindahkan muatan dari tepi dermaga ke lokasi penumpukan barang (gudang atau lapangan penumpukan).

3.) Jasa penumpukan

Pelayanan penumpukan barang di gudang sampai dengan dikeluarkan dari tempat penumpukan untuk di muat atau diserahkan kepada pemilik barang. Jasa penumpukan memiliki fitur sebagai berikut:

1. Menentukan ruang tempat penumpukan.
2. Mengatur penggunaan dan ketertiban ruang penumpukan.
3. Meneliti kebenaran jumlah koli ukuran, kondisi kemasan dan jenis barang yang keluar/masuk ke dan dari tempat penumpukan serta ukuran barang yang dibongkar/muat.
4. Memungut dan menerima sewa penumpukan dan uang dermaga sesuai dengan ketentuan yang berlaku. ^[6]

3. Pelayanan rupa-rupa

Pelayanan Rupa-rupa merupakan jasa pelayanan yang menunjang kegiatan yang ada di pelabuhan, meliputi:^[7]

1. Jasa persewaan alat-alat pelabuhan

Penyewaan alat-alat pelabuhan seperti *forklift*, *crane* (darat, apung dan listrik), kapal tunda, motor boat dan alat pemadam kebakaran. Penyewaan alat tersebut bertujuan untuk menunjang kegiatan bongkar muat agar memenuhi sasaran, yaitu cepat dan tepat waktu, efisien dan tidak menimbulkan ekonomi biaya tinggi.

2. Penyediaan air bersih dan telepon umum

Pelayanan air bersih yang bersumber dari Perusahaan Air Minum, Pelabuhan dan perusahaan swasta dan pelayanan telepon untuk umum sebagai alat komunikasi untuk memperlancar kegiatan yang ada di pelabuhan.

3. Penyediaan listrik

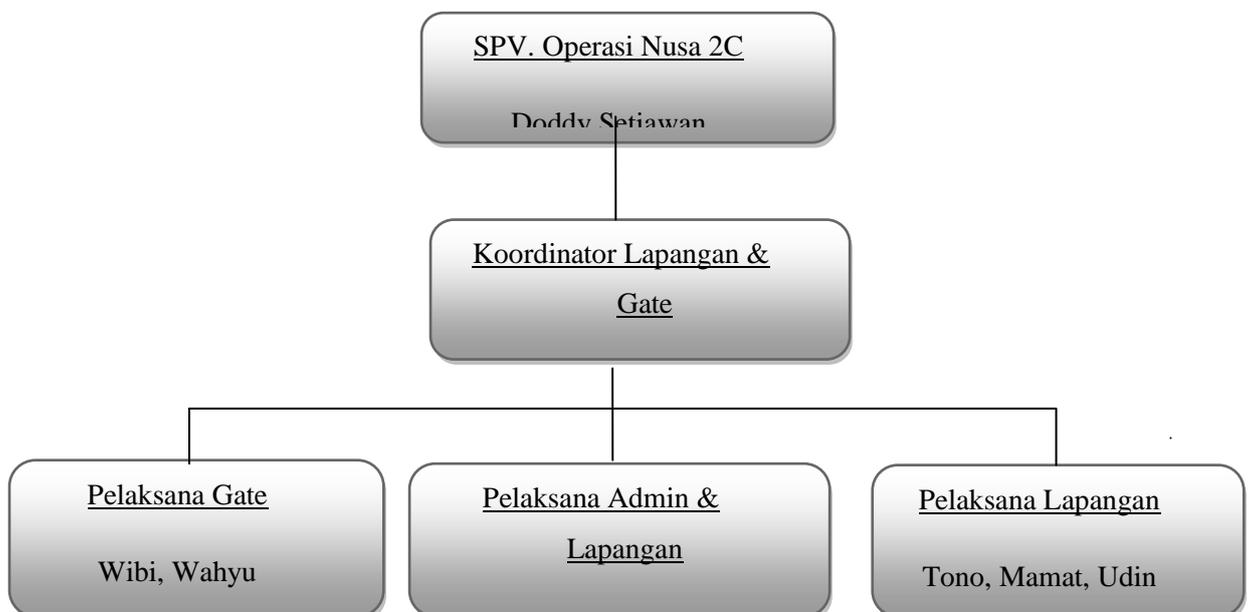
Penyediaan listrik di pelabuhan sebagai alat untuk menunjang industri melalui sambungan tetap dan sambungan sementara.^[7]

4.2. Kegiatan Magang

4.2.1. Struktur Organisasi dan Komposisi Karyawan di Unit Kerja

Di bawah ini merupakan struktur organisasi unit kerja dimana penulis melakukan kegiatan magang dan dijadikan sebagai objek magang penulis.

Gambar 4.3 : Struktur Organisasi Unit Kerja Divisi Operasi Nusa 2C



Sumber : PT. Pelabuhan Tanjung Priok

Adapun objek pembahasan magang ini membahas tentang kegiatan *receiving* (penerimaan barang) yang dilakukan oleh sub divisi lapangan dan gate, yang berada dibawah tanggung jawab supervisor. Di bawah ini adalah tugas dan tanggung jawab masing-masing bagian dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Supervisor Operasional Terminal

Supervisor operasi memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai berikut:

- Memastikan pencapaian target kinerja kapal dan barang.
- Memastikan percepatan & penyelesaian RBM (Realisasi Bongkar Muat) sampai diserahkan ke operating support sesuai target.
- Memastikan keselamatan dan keamanan kerja di seluruh area terminal.

2. Pelaksana Koordinator lapangan

Koordinator lapangan memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai berikut:

- Membagi penempatan petugas lapangan dan back up fungsi petugas lapangan sesuai dengan jumlah lapangan.
- Menyusun laporan pergerakan harian barang.
- Merekapitulasi laporan utilisasi gudang dan lapangan (SOR, YOR, Update PA).
- Memastikan keselamatan dan keamanan kerja di area gudang/lapangan.

3. Petugas Gate

Petugas gate memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai berikut:

- Memeriksa kelengkapan dokumen barang yang masuk dan keluar gate Surat Jalan/RC (Receiving Card)/SP2 (Surat Penyerahan Petikemas).
- Menginput berat kargo receiving (petikemas) dan nomor kendaraan.

- Memberi atau menerima kartu VMS dari sopir.
- Mencatat nomor kartu VMS dan tanggal gate-in dan gate-out.
- Memonitor dan koordinasi dengan supervisor apabila terdapat dangerous cargo.

Tabel 4.1 : Komposisi & Pendidikan Karyawan di Unit Kerja

No	Pendidikan	Jumlah Karyawan	Persentase (%)
1	S2	1	11,1
2	S1	2	22,2
3	D3	2	22,2
4	SMA	4	44,4
Jumlah		9 orang	99,9

Sumber : PT. Pelabuhan Tanjung Priok Terminal Operasi 1

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa rata-rata pendidikan karyawan di Unit kerja adalah SMA yaitu terdiri dari Petugas lapangan dan gate sebanyak empat orang diantaranya tiga orang petugas lapangan (Tono, Mamat, Udin) dan 1 orang petugas gate (Wahyu). Hal ini menegaskan bahwa di bagian lapangan dan gate, sebenarnya perusahaan tidak menekankan untuk membutuhkan lebih banyak teori melainkan membutuhkan keterampilan yang diajarkan secara terlatih bukan terdidik.

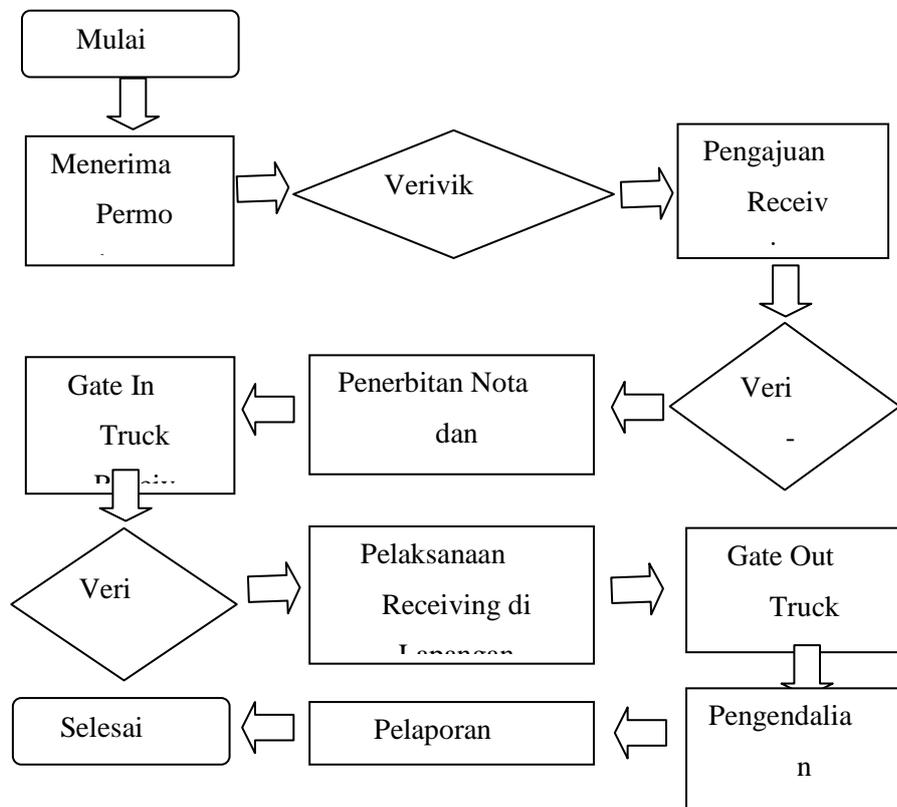
4.2.2. Jenis dan Bentuk Kegiatan

4.2.2.1. Pelayanan Receiving Petikemas

Menurut PT. Pelabuhan Tanjung Priok Pelayanan *Receiving* Petikemas adalah jasa yang diberikan oleh PT. Pelabuhan Tanjung Priok kepada pengguna jasa yaitu pelayanan yang meliputi penerimaan permohonan untuk *open stack* petikemas di lapangan penumpukan sampai dengan petikemas di

stack di lapangan penumpukan. Berikut ini adalah Mekanisme dari Pelayanan Receiving Petikemas penulis gambarkan sebagai berikut:

Gambar 4.4 : Bagan Alur Pelayanan Receiving Petikemas



Sumber : PT. Pelabuhan Tanjung Priok

Keterangan :

1. Permohonan *open stack* melalui email untuk melakukan penumpukan petikemas di lapangan oleh Shipping line (perusahaan pelayaran yang ditunjuk pemilik barang) kepada Planner perusahaan dengan melampirkan CVIA (*Container Identification Advice*) yaitu pemberitahuan rencana bongkar muat kapal di terminal. (Dokumen *Open Stack* dan CVIA dapat dilihat di lampiran 4 dan 5)
2. *Outbond Preferred Area (PA)* yaitu alokasi di lapangan untuk penumpukan petikemas ekspor muncul setelah Planner mengkonfirmasi permintaan

penumpukan lapangan, dalam hal ini petikemas yang akan dimuat ke kapal. Dalam sistem muncul *VVD (Vessel Voyage Detail)* yaitu fitur pada sistem untuk mengaktifkan kode *voyage* kapal.

3. Pengajuan *Booking Letter Shipping Line* yaitu permohonan booking oleh shipping line kepada terminal melalui email. Shipping line mendapat nomor request *receiving* yaitu nomor pengajuan permohonan *receiving* pada proses *billing* (administrasi) dan pra nota *receiving* yaitu perhitungan pelayanan jasa penumpukan petikemas.
4. Pencetakan *receiving card* atau kartu ekspor yaitu kartu identitas petikemas di dalam terminal pelabuhan oleh *billing* setelah pemilik barang yang diwakili shipping line melunasi pembayaran. (Dokumen *Receiving Card* dapat dilihat di lampiran 6)
5. Melakukan verifikasi data dan cek fisik petikemas oleh petugas gate sebelum petikemas memasuki terminal pelabuhan (*Gate in truck receiving*).
6. Pelaksanaan *receiving* di lapangan.
7. Petikemas keluar terminal pelabuhan (*Gate out truck receiving*).
8. Pengendalian dan pelaporan *Job Receiving*.

Dari proses pelayanan *Receiving*, selama magang penulis melakukan kegiatan *Gate Truk In Receiving* sampai dengan Pelaporan. Bidang magang yang penulis lakukan selama magang di PT. Pelabuhan Tanjung Priok dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Memeriksa fisik petikemas

Pemeriksaan fisik petikemas oleh petugas gate in untuk mengetahui adanya kerusakan pada petikemas sehingga apabila ada kerusakan pada petikemas petugas memberi tanda dan mengisi form EIR (*Equipment Interchange Receipt*) serta untuk mengetahui kategori dalam petikemas tersebut, termasuk kategori aman atau *dangerous goods* (barang berbahaya) bila petikemas dikategorikan sebagai barang berbahaya maka petugas gate in segera mengkoordinasikan kepada Supervisor. Petikemas yang terdapat barang berbahaya dapat diketahui dari dalam *Receiving Card* dan tanda barang berbahaya pada petikemas. Pemeriksaan fisik ini dilakukan setiap hari di Unit gate in setiap kali petikemas memasuki terminal pelabuhan.

2. Memeriksa dokumen *receiving*

Memeriksa dokumen *receiving*, antara lain:

1. RC

RC (*Receiving Card*) adalah kartu ekspor yang menandakan identitas petikemas di dalam terminal pelabuhan.

2. EIR

EIR (*Equipment Interchange Receipt*) adalah form bukti claim bahwa kerusakan petikemas tersebut terjadi sebelum petikemas masuk ke dalam wilayah pelabuhan (jika ada kerusakan diisi oleh petugas gate in).

3. Surat jalan

Surat jalan yang berasal dari perusahaan pelayaran kepemilikan petikemas.

Gambar 4.5 : RC dan EIR

PT. PELABUHAN TANJUNG PRIOK

RECEIVING CARD

Serial No : 008
 Bill No : -paid-
 Date Payment : 06/05/2017
 Lembar : 2 (Petugas Wasop)

Container No/ISO C. : CTPU9715730 162E
 Vessel/Voyage : CTP HONOUR 162E
 Size/Type/Status : 40 - HQ - FCL / 9.6
 POD/FPOD/Seal : IDMK5 IDMK5
 Imo/Gross/w.class : 40 - HQ - FCL / 9.6
 CTPS No. : IDMK5 IDMK5
 Q/H.W.L.UC)Temp : IMU Class : / Gross :
 Stack Date/Time : Relocation :
 Yard Location : A B S R T
 Closing Date/Time :
 PEB No. :
 Consignee :
 REMARKS : PT LANGGENO PRANAMAS SENTOSA LOCKET

EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT (EIR)
 (Pemeriksaan Petikemas)

DAMAGE CODE/KODE KERUSAKAN

B Bent/Bengkok M Missing/Hilang
 Br Broken/Pecah S Scraped/Tergores
 H Hole/Berlobang T Torn/Robek
 C Cut/Terpotong L Leaking/Bocor
 D Dented/Pecek
 O Bruised/Mengelembung (Mengelembung)

YARD OA PENGEMUDI GATE OA

Sumber : Unit Gate in PT.Pelabuhan Tanjung Priok

Gambar 4.6 : Surat Jalan

SURAT PENGANTAR

No. 077283

Asal Petikemas :
 Truck / No. Polisi :
 No. D/O :
 Pemilik Angkutan :

di :
 di :

No. Kontainer/ Jenis Muatan	Kondisi Muatan	Jumlah Barang Colly	Ton	Keterangan
217-2267	22	7	1	2270 M
205-813	22	1	2	

2 = Good/Baik. B = Bent/Bengkok. H = Hole/Berlobang. C = Cut/Terpotong. D = Dented/Pecek
 S = Scratch/Tergores. T = Torn/Robek. L = Leaking/Bocor. F = Flat/Ringsek. O = Bruised/Mengem

Tanjung Priok, 25/5/2017

Penerima, _____
 Petugas,
 PT. Escorindo Stevedoring

Utuh) - Container Dept, Merah - Pihak Angkutan, Kuning - Pos Pelabuhan, Hijau - File G

AP - 01

Sumber : Unit Gate in PT. Pelabuhan Tanjung Priok

3. Menginput data & menimbang petikemas

Menginput data-data ke dalam sistem ITOS (IPC Terminal Operating System) yaitu sistem aplikasi yang digunakan dalam pengoperasian terminal petikemas. Menginput sambil mencocokkan data antara dokumen dengan fisik petikemas, data yang di input seperti dibawah ini:

1. Nomor polisi

Nomor polisi truk adalah nomor pintu atau biasa disebut nomor id truk merupakan tanda pada truk pada saat melakukan *inspection* di gate, untuk di input di sistem supaya memudahkan pada saat alat bekerja di lapangan maupun di dermaga.

2. Nomor petikemas

Nomor petikemas atau biasa disebut Nomor *container* terdiri dari 4 huruf 7 angka dan huruf keempat adalah 'U'. Nomor pada petikemas memiliki karakteristik contohnya seperti CTPU 2705489 : CTP merupakan identitas pelayaran pemilik, yaitu PT. Pelayaran Caraka Tirta Perkasa atau lebih dikenal dengan CTP.

3. Nomor Seal

Segel pengaman yang dilengkapi dengan nomor seri yang dicetak secara berurutan yang juga mencantumkan logo/ID perusahaan pelayaran pemilik. Pencetakan nomor seri menggunakan Hot Stamp/Hotprint dan otomatisasi nomerotor menjamin tidak terjadinya nomor seri ganda. Contoh nomor seal: SITA 281178.

4. *Size (20"/40") dan Type (full/empty)*

Ukuran dan tipe petikemas. Ukuran petikemas menurut ISO ada 3 macam; *Container 20' Dry Freight (20 feet)*, *Container 40' Dry Freight (40 feet)*, *Container 40' High Cube Dry*. Tipe petikemas ada 2 macam; full container (kontainer terisi) dan empty container (kontainer kosong).

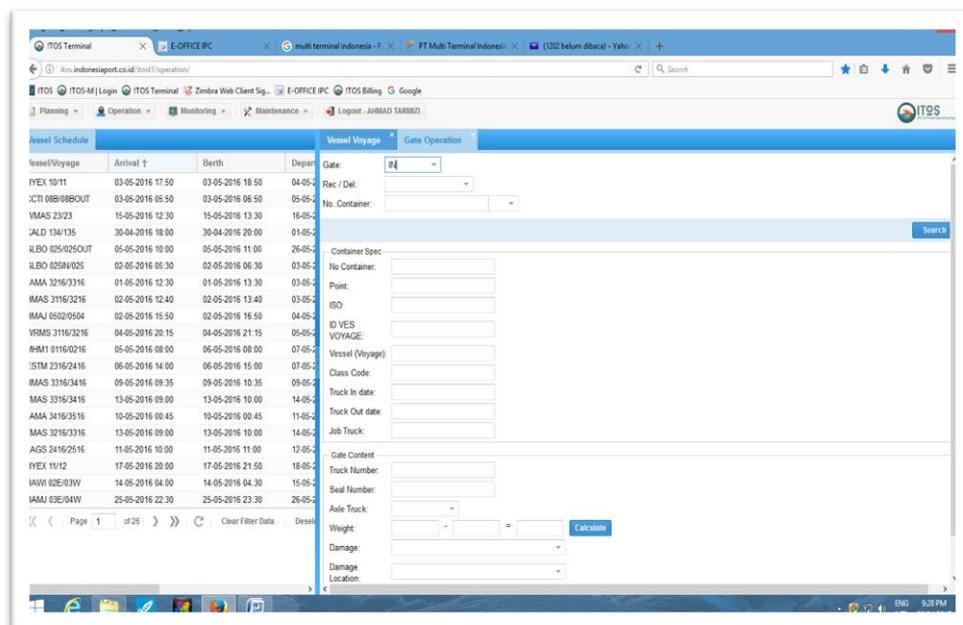
5. *Damage code (Ex:Dented)* adalah kode kerusakan *container*.

6. DG label adalah label/tanda bahaya pada muatan tersebut.

7. Jenis Chasing truck adalah jenis plat/rangka pada truk.

8. *Axle number* adalah jumlah sumbu pada truk.

Gambar 4.7 : Menginput Data pada Sistem ITOS



Sumber : PT. Pelabuhan Tanjung Priok

Menimbang berat petikemas untuk mengetahui kapasitas alat terhadap petikemas yang digunakan untuk membongkar dan memuat petikemas tersebut.

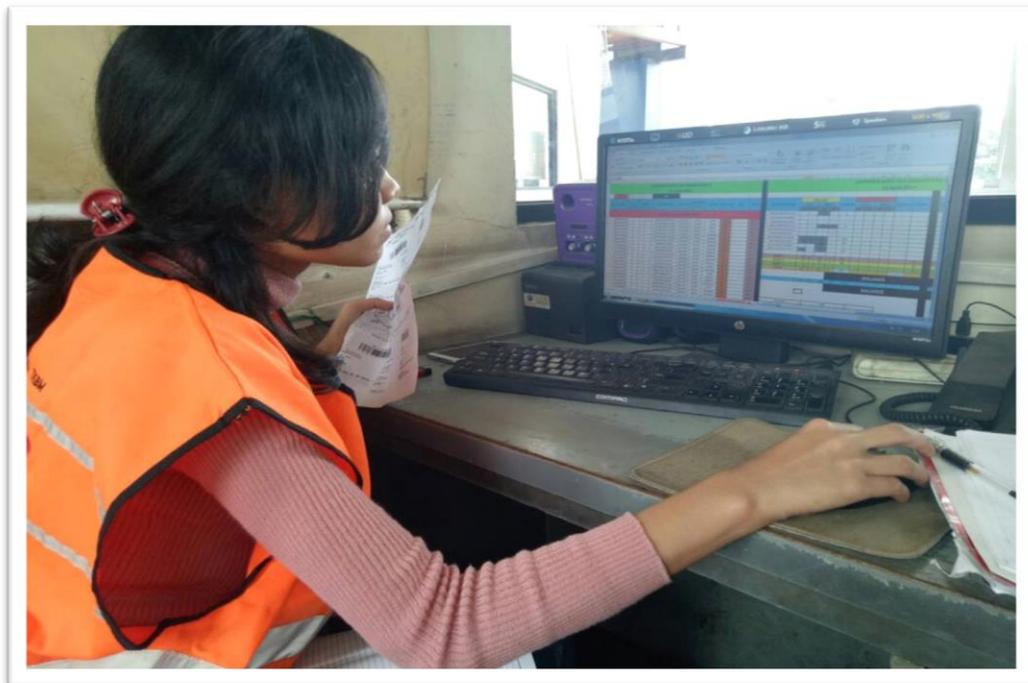
Tabel 4.2 : Klasifikasi Berat Petikemas

20''	40''
W1 = 0 - 12 TON	W1 = 0 - 17 TON
W2 = 12 - 17 TON	W2 = 17 - 25 TON
W3 = 17 - 25 TON	W3 = 25 - 32 TON
W4 = 25 - 30 TON	-

Sumber : PT. Pelabuhan Tanjung Priok

4. Verifikasi ya/tidak

Verifikasi dilakukan setelah semua pemeriksaan fisik dan dokumen, serta penginputan data selesai dilakukan. Petugas gate memperbolehkan truk yang membawa petikemas memasuki terminal pelabuhan menuju lapangan penumpukan.

Gambar 4.8 : Menginput Data di Unit Gate In

Sumber Unit Gate in PT. Pelabuhan Tanjung Priok

5. Membuat bon muat

Pembuatan Bon muat ditujukan untuk perusahaan bongkar muat (PBM) sebagai pihak ketiga yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran untuk melakukan kegiatan bongkar muat di lapangan dan di dermaga.

Bon muat berfungsi menunjukkan lokasi untuk menumpuk petikemas tersebut di lapangan penumpukan atau gudang lini 1 sesuai dengan tujuan pengiriman untuk petikemas eksport yaitu petikemas yang akan dimuat, serta nama petugas dari operator alat yang bertugas untuk menumpuk petikemas menggunakan RTG (*Rubber tyred Gantry*) dan berat petikemas. Untuk menentukan lokasi penumpukan, petugas lapangan berkoordinasi dengan perusahaan pelayarannya.

Gambar 4.9 : Bon Muat

BON MUAT / BONGKAR PT. ESCORINDO STEVEDORING	
Shipper	: BJ Insani
No. Mobil	: ES 17
Tujuan	: BLP
No. Container	: 7-297 1371
Type	: 1 301 1462
Condition	: *AV*DM*WS
Nama Operator	:
Lokasi	:
Berat	: 2 x 20 full
Jakarta, 25/11	
(.....)	

Sumber : PT. Pelabuhan Tanjung Priok

6. Menumpuk petikemas

Mengarahkan dan menempatkan posisi petikemas dibawah alat untuk di *stack* di lapangan penumpukan. Menurut PT. Pelabuhan Tanjung Priok, lapangan penumpukan terminal operasi sebagai gudang lini 1 digunakan untuk tempat menyimpan petikemas sementara sebelum petikemas dimuat ke kapal.

Cara-cara menumpuk petikemas di Terminal operasi PT. Pelabuhan Tanjung Priok adalah sebagai berikut:

- Petikemas di tumpuk berdasarkan 1 tujuan pengiriman.
- Petikemas 20 ft ditumpuk dengan petikemas 20 ft, petikemas 40 ft ditumpuk dengan petikemas 40 ft.
- Petikemas yang terdapat barang berbahaya di tumpuk di lapangan yang terpisah untuk menghindari terjadinya kontaminasi yang mengakibatkan rusaknya mutu barang dalam petikemas tersebut, menghindari ledakan dan lain-lain dengan menumpuk di lapangan dekat dermaga.
- Petikemas yang lebih berat ditumpuk paling bawah dekat dengan RTG, yaitu alat untuk mengangkat dan menurunkan petikemas.
- Petikemas ditumpuk untuk masing-masing muatan dan masing-masing bongkaran.
- Petikemas ditumpuk maksimal 5 *tier*.

Gambar 4.10 : RTG (*Rubber Tyred Gantry*)



Sumber : Lapangan Penumpukan PT. Pelabuhan Tanjung Priok

Gambar 4.11 : Kegiatan Menumpuk Petikemas



Sumber : Lapangan Penumpukan PT. Pelabuhan Tanjung Priok

7. Mencatat *slot*, *row* dan *tier*

Pencatatan di lakukan oleh petugas lapangan:

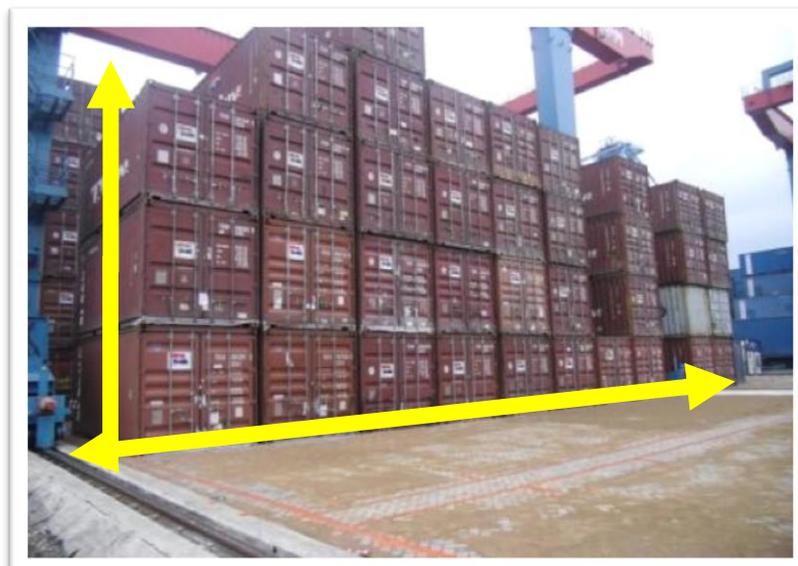
- Blok : lokasi penumpukan petikemas;
- *Slot* : Sisi memanjang dari kiri ke kanan;
- *Row* : Sisi melebar;
- *Tier* : Sisi meninggi dari atas ke bawah;

Ilustrasinya penulis gambarkan sebagai berikut:

Gambar 4.12 : Ilustrasi Slot



Gambar 4.13 : Ilustrasi Row & Tier



8. Placement dan gate out receiving

Menurut PT. Pelabuhan Tanjung Priok *Placement* adalah suatu fitur dalam sistem ITOS untuk menginput data petikemas yang sudah di *stack* di lapangan penumpukan. Menginput Blok, *slot*, *row*, dan *tier* dalam fitur *Yard Placement* pada sistem ITOS berfungsi untuk mengetahui lokasi dan posisi penumpukan petikemas di lapangan.

Gambar 4.14 : Yard Placement

ITOS Mobile Services
Welcome DODDY SETIAWAN!

Yard Placement

Machine: RTG MASTER
C Driver: YC Operator
Search:

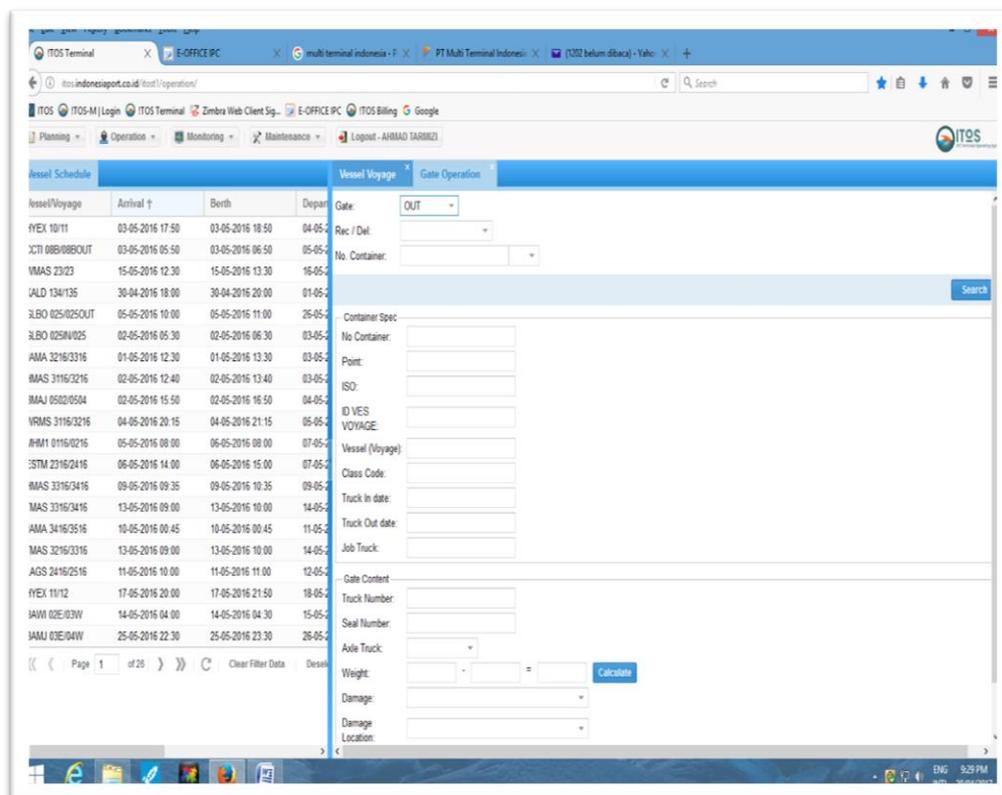
LCU7034876 - P
LQU7005334 - P
PLU9061146 - P
PZU3080122 - O
PZU3273878 - O
PZU3305928 - O
PZU3374699 - O
PZU3487756 - O
PZU3519112 - O

Container:
Class:
Size:
Type:
Status:

Sumber : ITOS System PT. Pelabuhan Tanjung Priok

Gate Out Receiving adalah suatu fitur dalam sistem ITOS berfungsi untuk menandakan Truk kosong yang sudah membawa petikemas tadi dapat keluar terminal pelabuhan. Dokumen yang digunakan adalah RC, dengan cara menginput RC pada Fitur *Gate Out Receiving* dalam sistem ITOS seperti gambar dibawah ini.

Gambar 4.15 : Gate Out Receiving



Sumber : ITOS System PT. Pelabuhan Tanjung Priok

9. Membuat pelaporan

Menginput data ke dalam Excel (*master by plane*) untuk membuat laporan hasil kerja Tim di lapangan penumpukan per shift dan per box petikemas di tumpuk di lapangan serta untuk mengetahui YOR (*Yard Occupancy Ratio*) adalah ukuran yang digunakan untuk memonitoring utilisasi lapangan

penumpukan. YOR menunjukkan berapa persen kapasitas yang tersedia di terminal yang dimanfaatkan untuk penumpukan petikemas per-periode tertentu.

Gambar 4.16 : Laporan Petikemas di Tumpuk di Lapangan Trisari

NO	NO. CONTAINER	EMPTY	FULL	POSISI	DOOR	TEKUS	INTEREN	TUJUAN	VESEL	TGL MAS	GOL	TGL KELU	GROL	REMARK
852	DFSU36435235	1		1B 30 7 2			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
853	DRYU9873805	1		1B 30 6 1			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
854	CKLU4130867	1		1B 30 6 4			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
855	DRYU9953670	1		1B 30 7 1			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
856	SPNU2634513	1		1B 35 6 5			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
857	SPNU2930881	1		1B 34 5 5			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
858	SPNU2946548	1		1B 34 4 5			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
859	SPNU2709438	1		1B 35 6 4			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
860	SPNU2751823	1		1B 38 7 5			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
861	SPNU2987207	1		1B 6 5 4	18634		TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
862	SPNU3015853	1		1B 6 5 2	18652		TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
863	SPNU2821200	1		1B 6 7 3	18673		TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
864	SPNU2889495	1		1B 6 7 2			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
865	SPNU2898970	1		1B 6 7 4			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
866	SPNU2915290	1		1B 6 5 3			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
867	TEGU3031073	1		1BF 3 7 1			TEMAS	RECEIVING SAMARINDA	KANAL MAS 2517-2617	28-Apr-17	C			
868	TEGU2912895	1		1BF 3 7 2			TEMAS	RECEIVING SAMARINDA	KANAL MAS 2517-2617	28-Apr-17	C			
869	TCLU3039606	1		1BF 3 7 3			TEMAS	RECEIVING SAMARINDA	KANAL MAS 2517-2617	28-Apr-17	C			
870	TEGU2894742	1		1BF 3 7 4			TEMAS	RECEIVING SAMARINDA	KANAL MAS 2517-2617	28-Apr-17	C			
871	TEGU8814154	1		1BF 4 6 3			TEMAS	RECEIVING BATAM	KALI MAS 2117/2217	28-Apr-17	C			
872	TEGU7039350	1		1BF 3 7 5			TEMAS	RECEIVING SAMARINDA	KANAL MAS 2517-2617	28-Apr-17	C			
873	TEGU6826860	1		1BF 4 6 4			TEMAS	RECEIVING PEKANBARU	JALIS MAS 2717-2817	28-Apr-17	C			
874	TEGU6823204	1		1BF 4 6 5			TEMAS	RECEIVING PEKANBARU	JALIS MAS 2717-2817	28-Apr-17	C			
875	KCSU2153127	1		1B 6 6 5	18645		TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
876	SPNU4621177	1		1B 32 3 1			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
877	SPNU2918401	1		1B 6 7 5	18675		TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
878	TEGU4818441	1		1BF 4 3 1			TEMAS	RECEIVING BATAM	KALI MAS 2117/2217	28-Apr-17	D			

Sumber : Container Office Trisari

Gambar 4.17 : Petikemas Stack di Lapangan Trisari

NO	NO. CONTAINER	EMPTY	FULL	POSISI	DOOR	TEKUS	INTEREN	TUJUAN	VESEL	TGL MAS	GOL	TGL KELU	GROL	REMARK
852	DFSU36435235	1		1B 30 7 2			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
853	DRYU9873805	1		1B 30 6 1			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
854	CKLU4130867	1		1B 30 6 4			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
855	DRYU9953670	1		1B 30 7 1			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
856	SPNU2634513	1		1B 35 6 5			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
857	SPNU2930881	1		1B 34 5 5			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
858	SPNU2946548	1		1B 34 4 5			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
859	SPNU2709438	1		1B 35 6 4			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
860	SPNU2751823	1		1B 38 7 5			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
861	SPNU2987207	1		1B 6 5 4	18634		TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
862	SPNU3015853	1		1B 6 5 2	18652		TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
863	SPNU2821200	1		1B 6 7 3	18673		TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
864	SPNU2889495	1		1B 6 7 2			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
865	SPNU2898970	1		1B 6 7 4			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
866	SPNU2915290	1		1B 6 5 3			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
867	TEGU3031073	1		1BF 3 7 1			TEMAS	RECEIVING SAMARINDA	KANAL MAS 2517-2617	28-Apr-17	C			
868	TEGU2912895	1		1BF 3 7 2			TEMAS	RECEIVING SAMARINDA	KANAL MAS 2517-2617	28-Apr-17	C			
869	TCLU3039606	1		1BF 3 7 3			TEMAS	RECEIVING SAMARINDA	KANAL MAS 2517-2617	28-Apr-17	C			
870	TEGU2894742	1		1BF 3 7 4			TEMAS	RECEIVING SAMARINDA	KANAL MAS 2517-2617	28-Apr-17	C			
871	TEGU8814154	1		1BF 4 6 3			TEMAS	RECEIVING BATAM	KALI MAS 2117/2217	28-Apr-17	C			
872	TEGU7039350	1		1BF 3 7 5			TEMAS	RECEIVING SAMARINDA	KANAL MAS 2517-2617	28-Apr-17	C			
873	TEGU6826860	1		1BF 4 6 4			TEMAS	RECEIVING PEKANBARU	JALIS MAS 2717-2817	28-Apr-17	C			
874	TEGU6823204	1		1BF 4 6 5			TEMAS	RECEIVING PEKANBARU	JALIS MAS 2717-2817	28-Apr-17	C			
875	KCSU2153127	1		1B 6 6 5	18645		TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
876	SPNU4621177	1		1B 32 3 1			TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
877	SPNU2918401	1		1B 6 7 5	18675		TSJ	RECEIVING SAMARINDA	TITANIUM 0817-0917	28-Apr-17	C			
878	TEGU4818441	1		1BF 4 3 1			TEMAS	RECEIVING BATAM	KALI MAS 2117/2217	28-Apr-17	D			

Sumber : Container Office

Gambar 4.18 : Laporan Rekapitulasi Pergerakan Barang Periode April

The screenshot displays an Excel spreadsheet titled 'REKAPITULASI GERAKAN BARANG LAPANGAN BOK'. The main data area is a table with columns for dates (15-Apr-17 to 30-Apr-17) and various container status metrics. The table is divided into sections: 'LIJAS SELURUHNYA' (Overall Capacity), 'TROUGHPUT CONTAINER' (Container Throughput), and 'YOR' (Yard Operations). The 'TROUGHPUT CONTAINER' section includes sub-sections for 'MASUK' (In) and 'KELUAR' (Out), further categorized by 'EMPTI' (Empty) and 'FULL' (Full). The 'YOR' section includes 'SISA ANHR (TEUS)' (Remaining Containers) and 'MENGETARIL' (Moving Containers). The spreadsheet uses color-coding: blue for empty containers, green for full containers, and yellow for total throughput. A summary row at the bottom shows totals for 'JULIAN' and 'TOTAL KONT'.

Sumber : Container Office

Gambar 4.19 : Laporan *Prefered Area* (PA)

The screenshot displays an Excel spreadsheet titled 'BONGKARAN JALES MAS 27/7/2017'. The main data area is a grid of colored blocks representing different container stacks. The blocks are labeled with codes like 'BONGKARAN JALES MAS' and dates. Below the main grid are smaller diagrams labeled 'PERCA', '4BF', and '3BF', showing specific yard configurations. The 'PERCA' diagram shows a grid of 5x5 blocks. The '4BF' diagram shows a grid of 5x5 blocks. The '3BF' diagram shows a grid of 8x8 blocks. The spreadsheet uses color-coding to represent different container types or statuses.

Sumber : Container Office

4.2.3. Hasil dan Temuan Selama Magang

1. Pelaksanaan *Receiving* di bagian lapangan dan gate sudah sesuai dengan SOP yang berlaku di PT. Pelabuhan Tanjung Priok.
2. Kerjasama antara bagian operasional terutama lapangan dan gate sangat baik, petugas lapangan memiliki keahlian di semua bidang pekerjaan karena telah dibekali pelatihan yang baik sebelumnya dan sistem pembagian kerja yang baik. Selama magang komunikasi terjalin dengan baik antara Supervisor, petugas, dengan penulis, semua petugas di lapangan ikut berpartisipasi membimbing penulis.
3. Selama magang penulis di tempatkan di ruang kerja yang memadai dengan suasana kerja yang nyaman.
4. Evaluasi mingguan menjadi sarana bagi penulis untuk introspeksi serta mendapatkan umpan balik dalam membantu kelancaran kegiatan magang.
5. Sistem sudah terintegrasi online antara manajemen perusahaan dengan manajemen operasional membantu kelancaran proses *Receiving*.
6. Infrastruktur yang mendasar di Terminal Operasi kurang terpenuhi sepenuhnya, seperti jalanan berlubang di lapangan penumpukan.