

**ANALISIS SISTEM PENGATURAN *CONTAINER IMPORT* PADA  
*CONTAINER YARD* GUNA MEMPERLANCAR *DELIVERY*  
DI PT. TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG**



PROGRAM STUDI KETATALAKSANAAN ANGKUTAN  
LAUT DAN KEPELABUHANAN DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
2017

## HALAMAN PERSETUJUAN

### ANALISIS SISTEM PENGATURAN *CONTAINER IMPORT* PADA *CONTAINER YARD* GUNA MEMPERLANCAR *DELIVERY* DI PT. TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG

DISUSUN OLEH :

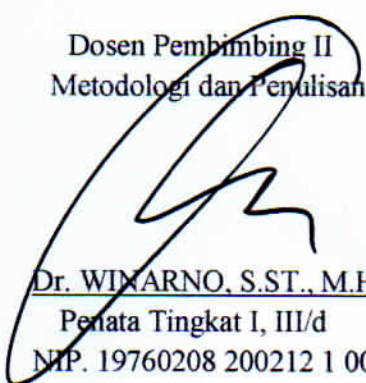
**AHMAD SURURI FAUZI**  
NIT. 50135079 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
Semarang, 30 APRIL.....2017

Dosen Pembimbing I  
Materi

  
NUR ROHMAH, S.E., M.M.  
Penata (III/c)  
NIP. 19750318 200312 2 001

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan

  
Dr. WINARNO, S.ST., M.H.  
Penata Tingkat I, III/d  
NIP. 19760208 200212 1 003

Mengetahui  
Ketua Program Studi KALK

  
Dr. WINARNO, S.ST., M.H.  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19760208 200212 1 003

## HALAMAN PENGESAHAN

### ANALISIS SISTEM PENGATURAN *CONTAINER IMPORT* PADA *CONTAINER YARD* GUNA MEMPERLANCAR *DELIVERY* DI PT. TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG

DISUSUN OLEH:

**AHMAD SURURI FAUZI**

**NIT. 50135079 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Serta dinyatakan lulus dengan nilai .....

Pada tanggal, .....

Penguji I

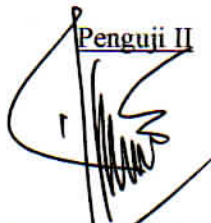


SRI MURDIWATI, S.Sos., M.Si.

Pembina (IV/a)

NIP. 19531224 198103 2 001

Penguji II



NUR ROHMAH, S.E., M.M.

Penata (III/c)

NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III



Dr. WINARNO, S.ST., M.H.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19760208 200212 1 003

Dikukuhkan Oleh :

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. MARIHOT SIMANJUNTAK., M.M.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19661110 199803 1 002

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertandatangan dibawah ini ;

Nama : AHMAD SURURI FAUZI

NIT : 50135079 K

Program Studi : KALK

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “**Analisis Sistem Pengaturan *Container Import* pada *Container Yard* Guna Memperlancar *Delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang**” adalah benar hasil karya saya sendiri bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, JUL 1 .....2017



Yang menyatakan

AHMAD SURURI FAUZI  
NIT. 50135079 K

## MOTTO

*Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan,  
sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan.  
(QS. Al-Insyirah 5-6)*



## HALAMAN PERSEMBAHAN

Berkat rahmat Allah SWT, skripsi ini dapat terselesaikan tanpa adanya hambatan suatu apapun. Banyak pihak yang memberikan dukungan moril maupun materiil yang sangat membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini, untuk itu skripsi ini penulis persembahkan untuk:

1. Ibunda (Sri Churniati) dan Ayahanda (Sumari), terima kasih atas segala kasih sayang, perjuangan serta doa yang tak henti-hentinya diberikan kepada penulis, karena beliau penulis dapat bertahan hingga detik ini.
2. Adik tersayang, Aura Ainun Hanifa, Muhammad Riski Maulana, Rafi Miftahul Fadli. Terima kasih atas dukungan dan doa dalam tugas yang penulis kerjakan.
3. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., dan Bapak Dr. Winarno, S.ST., M.H., selaku dosen pembimbing yang dengan sangat sabar membimbing penulis dalam proses penyelesaian skripsi ini.
4. Pratiwi Widyastuti, S.P. yang telah memberikan banyak motivasi, doa dan dukungan materi hingga saat ini kepada penulis.
5. Rekan-rekan seperjuangan angkatan “L” PIP Semarang, semoga sukses selalu.
6. Seluruh keluarga besar Kasta Pati angkatan “L”, terima kasih telah selalu menjaga kekompakan dan kerjasamanya.
7. Yang terheboh, terkompak, dan terkasih kawan terbaik prodi KALK. Mari kita berjuang bersama menghadapi masa depan esok yang cerah.

8. Seluruh senior dan junior yang memberikan bantuan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Seluruh keluarga besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Terima kasih atas pendidikan dan kenangan yang diberikan kepada penulis selama ini.
10. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doa sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.



## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Analisis Sistem Pengaturan *Container Import* pada *Container Yard* Guna Memperlancar *Delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang”** guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang KALK (Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) program D.IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Yth. Bapak Capt. Marihot Simanjutak, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Bapak Dr. Winarno, S.ST., M.H., selaku Ketua Program Studi KALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yth. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., dan Bapak Dr. Winarno, S.ST., M.H., selaku Dosen Pembimbing Skripsi.
4. Ibu Tri Hastuti, S.H., M.H., selaku Manajer Pelayanan Kapal dan Terminal PT. Pelindo III cabang Tanjung Emas Semarang. Terima kasih atas bimbingan dan arahan kepada penulis dalam proses penyelesaian skripsi ini.

5. Yth. Seluruh Jajaran Dosen, Staf dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Yth. Seluruh Jajaran Perwira PUSBANGKATARSIS (Pusat Pembangunan Karakter Taruna dan Perwira Siswa).
7. Seluruh Pegawai PT. Terminal Peti Kemas Semarang, yang sangat membantu dan memberikan kesempatan serta pengetahuan kepada penulis pada saat melaksanakan penelitian.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu terselesaikannya penulisan skripsi ini.

Akhirnya, tersirat harapan semoga kedepannya, isi yang terkandung dalam skripsi ini dapat memberikan pengetahuan baru yang bermanfaat bagi banyak pihak, terutama bagi pembaca.

Semarang, .....2017

Penulis

AHMAD SURURI FAUZI  
NIT. 50135079 K

## DAFTAR ISI

|                                     |      |
|-------------------------------------|------|
| HALAMAN JUDUL .....                 | i    |
| HALAMAN PERSETUJUAN .....           | ii   |
| HALAMAN PENGESAHAN .....            | iii  |
| HALAMAN PERNYATAAN.....             | iv   |
| HALAMAN MOTTO .....                 | v    |
| HALAMAN PERSEMBAHAN.....            | vi   |
| KATA PENGANTAR .....                | viii |
| DAFTAR ISI .....                    | x    |
| DAFTAR TABEL .....                  | xii  |
| DAFTAR GAMBAR.....                  | xiii |
| DAFTAR LAMPIRAN.....                | xv   |
| ABSTRAK.....                        | xvi  |
| <b>BAB I    PENDAHULUAN</b>         |      |
| A. Latar Belakang .....             | 1    |
| B. Perumusan Masalah .....          | 5    |
| C. Tujuan Penelitian .....          | 5    |
| D. Manfaat Penelitian .....         | 6    |
| E. Sistematika Penulisan .....      | 7    |
| <b>BAB II    LANDASAN TEORI</b>     |      |
| A. Tinjauan Pustaka .....           | 9    |
| B. Kerangka Pikir Penelitian .....  | 26   |
| <b>BAB III    METODE PENELITIAN</b> |      |
| A. Metodologi Penelitian .....      | 29   |

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| B. Waktu dan Tempat Penelitian .....                  | 30 |
| C. Data yang Diperlukan .....                         | 30 |
| D. Metode Pengumpulan Data .....                      | 32 |
| E. Teknik Analisis Data .....                         | 35 |
| <b>BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b> |    |
| A. Gambaran Umum Perusahaan .....                     | 37 |
| B. Analisa Masalah .....                              | 43 |
| C. Pembahasan Masalah .....                           | 54 |
| <b>BAB V PENUTUP</b>                                  |    |
| A. Kesimpulan .....                                   | 62 |
| B. Saran .....                                        | 63 |
| <b>DAFTAR PUSTAKA</b>                                 |    |
| <b>LAMPIRAN</b>                                       |    |
| <b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>                           |    |

## DAFTAR TABEL

|           |                                           |    |
|-----------|-------------------------------------------|----|
| Tabel 4.1 | Alat Bongkar Muat TPKS Tanjung Emas ..... | 42 |
|-----------|-------------------------------------------|----|



## DAFTAR GAMBAR

|             |                                                            |    |
|-------------|------------------------------------------------------------|----|
| Gambar 2.1  | <i>Dry Storage Container</i> .....                         | 12 |
| Gambar 2.2  | <i>Flat Rack Container</i> .....                           | 13 |
| Gambar 2.3  | <i>Open Top Container</i> .....                            | 13 |
| Gambar 2.4  | <i>Tunnel Container</i> .....                              | 14 |
| Gambar 2.5  | <i>Open Side Storage Container</i> .....                   | 15 |
| Gambar 2.6  | <i>Double Doors Container</i> .....                        | 15 |
| Gambar 2.7  | <i>Refrigerated Containers</i> .....                       | 16 |
| Gambar 2.8  | <i>Insulated or Thermal Containers</i> .....               | 17 |
| Gambar 2.9  | <i>Tanks Container</i> .....                               | 17 |
| Gambar 2.10 | <i>Cargo Storage Roll Container</i> .....                  | 18 |
| Gambar 2.11 | <i>Half Height Containers</i> .....                        | 18 |
| Gambar 2.12 | <i>Car Carriers Container</i> .....                        | 19 |
| Gambar 2.13 | <i>Intermediate Bulk Shift Containers</i> .....            | 20 |
| Gambar 2.14 | <i>Drums Container</i> .....                               | 20 |
| Gambar 2.15 | <i>Special Purpose Containers</i> .....                    | 21 |
| Gambar 2.16 | Kerangka Pikir .....                                       | 28 |
| Gambar 4.1  | Struktur organisasi PT. Terminal Peti Kemas Semarang ..... | 40 |
| Gambar 4.2  | <i>Portal Gate</i> terbuka otomatis .....                  | 45 |
| Gambar 4.3  | Penentuan posisi truk dalam berhenti .....                 | 45 |
| Gambar 4.4  | ARTG mengambil <i>container</i> dari truk .....            | 46 |
| Gambar 4.5  | Truk diperbolehkan jalan kembali .....                     | 46 |
| Gambar 4.6  | Proses <i>scan barcode</i> .....                           | 47 |

|             |                                                     |    |
|-------------|-----------------------------------------------------|----|
| Gambar 4.7  | <i>Barcode dan Slip pengambilan container</i> ..... | 47 |
| Gambar 4.8  | Truk masuk dalam <i>container yard</i> .....        | 48 |
| Gambar 4.9  | <i>Container</i> dimuat ke atas truk .....          | 48 |
| Gambar 4.10 | <i>Layout Terminal Peti Kemas Semarang</i> .....    | 51 |
| Gambar 4.11 | Antrian truk/ <i>chasis</i> .....                   | 54 |



## DAFTAR LAMPIRAN

|          |    |                                                                               |
|----------|----|-------------------------------------------------------------------------------|
| Lampiran | 01 | Hasil Wawancara                                                               |
| Lampiran | 02 | Lapangan Penumpukan TPKS Tanjung Emas                                         |
| Lampiran | 03 | Dermaga TPKS Tanjung Emas                                                     |
| Lampiran | 04 | Rekapitulasi data posisi <i>container import</i>                              |
| Lampiran | 05 | Kinerja TPKS tahun 2017 (semester I)                                          |
| Lampiran | 06 | Kinerja TPKS tahun 2016                                                       |
| Lampiran | 07 | Kesiapan Operasi dan Utilisasi Alat Bongkar Muat Peti Kemas 2017 (semester I) |
| Lampiran | 08 | <i>Monthly Vessel Schedule</i>                                                |



## ABSTRAK

**Ahmad Sururi Fauzi**, 2017, NIT: 50135079. K, “Analisis Sistem Pengaturan *Container Import* pada *Container Yard* Guna Memperlancar *Delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang”, Skripsi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma Program IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Nur Rohmah, S.E., M.M. Pembimbing II:.

Sebagai pelabuhan angkutan barang, keberadaan PT. Terminal Peti Kemas Semarang sangat diperlukan oleh dunia industri untuk mendukung kelancaran pengiriman (*delivery*) barang. Kegiatan *delivery* peti kemas sangat penting bagi PT. Terminal Peti Kemas Semarang yang merupakan operator peti kemas di pelabuhan Tanjung Emas. Keaktualan lokasi peti kemas yang tidak sesuai akan memperlambat kinerja kegiatan *delivery*. Oleh sebab itu perlu dilakukan analisis sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery*, untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* dan untuk mengetahui dampak dari sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang.

Metode penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif, dimana peneliti mengambil data dengan mengadakan pengamatan sehingga penelitian yang dilakukan sesuai dengan metode yang digunakan. Selain itu pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, riset lapangan, riset kepustakaan dan dokumentasi berupa data-data yang dihimpun oleh penulis guna memperlancar kegiatan *delivery* kapal di PT. Terminal Peti Kemas Semarang.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa, Sistem pengaturan *container import* pada *container yard* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang sudah menggunakan sistem otomasi dengan *Automated Rubber Tired Gantry Crane*, tetapi belum diterapkan di CY 04 dan CY 06. Faktor-faktor yang mempengaruhi sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar kegiatan *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang adalah dari sumber daya manusia serta sarana dan prasarana. Dampak dari sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang adalah kacaunya posisi keaktualan *container import* sehingga truk akan menunggu pencarian dari operator RTG untuk menemukan *container* yang akan diambil.

**Kata kunci:** *Container Import, Container Yard, Delivery.*

## **ABSTRACT**

**Ahmad Sururi Fauzi**, 2017, NIT: 50135074. K, “*Analysis of Container Import Arrangement System on Container Yard To Expedite Delivery at PT. Terminal Peti Kemas Semarang*”, *Mini Thesis of Port and Shipping Department, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytechnic Semarang*, Advisor (I): Nur Rohmah, S.E., M.M. Advisor (II): Dr. Winarno, S.ST., M.H.

As a port of freight transport, the existence of PT. Terminal Peti Kemas Semarang is needed by the industry to support the expedite delivery of goods. Container delivery is very important for PT. Terminal Peti Kemas Semarang which is a container operator at Tanjung Emas port. The unfavorable accuracy of the container location will slow down the delivery performance. Therefore, it is necessary to analyze the arrangement system of import container in container yard to facilitate delivery at PT. Terminal Peti Kemas Semarang. The purpose of this research is to know the system of container import arrangement in container yard in order to expedite delivery, to know the factors that influence the system of container import arrangement on container yard in order to expedite the delivery and to know the impact of the container import system in the container yard to expedite delivery at PT. Terminal Peti Kemas Semarang.

This research method is descriptive qualitative method, where researcher take data by conducting observation so that research conducted in accordance with method used. In addition, data collection is done by interviewing, field research, library research and documentation in the form of data collected by the author to facilitate the delivery of ships at PT. Terminal Peti Kemas Semarang.

The research results showed that, container arrangement system imports on container yard to facilitate delivery activities in PT. Terminal Peti Kemas Semarang already using automation system with Automated Rubber Tired Gantry Cranes, but not yet applied in CY 04 and CY 06. Factors that affect container container import system on container yard to facilitate delivery activity at PT. Terminal Peti Kemas Semarang is from human resources and facilities and infrastructure. The impact of import container arrangement system on container yard to facilitate delivery at PT. Terminal Peti Kemas Semarang is a chaotic position of import container so the truck will wait for the search from the RTG operator to find the container to be picked up.

**Keywords:** Container Import, Container Yard, Delivery.

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki lebih dari 17.000 pulau dengan dua pertiga wilayahnya adalah perairan dan terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persilangan rute perdagangan dunia. Oleh karena itu negara Indonesia sangat membutuhkan angkutan yang dapat menghubungkan satu pulau dengan pulau yang lain. Angkutan tersebut memiliki kriteria cepat, murah dan efisien dalam menunjang pergerakan manusia dan barang. Angkutan laut merupakan salah satu alternatif dalam mendukung pertumbuhan ekonomi maupun mobilitas sosial serta perdagangan. Untuk menunjang pergerakan manusia dan barang tersebut, dibutuhkan sarana dan prasarana yang memadai. Sarana yang diperlukan adalah kapal penumpang maupun kapal barang, sedangkan prasarana yang dibutuhkan adalah pelabuhan.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang, berupa terminal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan/keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (UU No.17 Tahun 2008).

Menurut Triatmodjo (1992), pelabuhan (*port*) merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang transito, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya.

Dapat disimpulkan bahwa pelabuhan adalah suatu tempat yang terdiri atas daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu. Pelabuhan berfungsi sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang serta dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, *crane* untuk bongkar muat barang, gudang transit, serta tempat penyimpanan barang (gudang). Pelabuhan merupakan salah satu rantai perdagangan yang melayani pelayaran antar pulau maupun pelayaran internasional.

Pelayaran internasional dewasa ini telah menggunakan peti kemas karena kapal dapat termuati secara optimal (mendekati penuh), memiliki resiko kerusakan muatan yang kecil, serta dalam bongkar muat lebih cepat dan efisien. Konsekuensinya, dibutuhkan terminal peti kemas dengan segala kelengkapannya baik berupa dermaga, lapangan penumpukan maupun peralatan untuk bongkar muat. Muatan peti kemas membawa perubahan

yang sangat signifikan terhadap pola perdagangan dan juga sistem operasi transportasi laut. Pengelola pelabuhan dituntut untuk memberikan pelayanan yang maksimal terhadap proses kegiatan bongkar muat peti kemas. Terminal peti kemas yang melayani muatan dan juga kapal pengangkut peti kemas harus memiliki fasilitas terpasang yang menunjang kegiatan bongkar muat dan pelayanan kapal peti kemas.

Pelabuhan Tanjung Emas merupakan salah satu pintu gerbang keluar masuk kapal dan barang baik secara domestik maupun ekspor impor dan tergolong pelabuhan kelas I yang memegang peran dalam pendistribusian barang dan telah dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat *container* dari dan ke kapal. Pelabuhan Tanjung Emas merupakan salah satu pelabuhan yang ada di lingkungan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III. Terminal Peti kemas Semarang (TPKS) yang sebelumnya merupakan salah satu Divisi dari Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Nomor: Kep.46/PP.1.08/P.III, tanggal 29 Juni 2001, tentang Pembentukan Terminal Peti Kemas Semarang. Terhitung sejak tanggal 1 Juli 2001 Terminal Peti Kemas Semarang sudah merupakan cabang sendiri yang terpisah dengan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, sehingga urusan *handling* peti kemas sepenuhnya dilakukan sendiri oleh manajemen Terminal Peti Kemas Semarang. Sebagai pelabuhan angkutan barang, keberadaan PT. Terminal Peti Kemas Semarang sangat diperlukan oleh dunia industri untuk mendukung kelancaran pengiriman (*delivery*) barang.

Kegiatan *delivery* peti kemas sangat penting bagi PT. Terminal Peti Kemas Semarang yang merupakan operator peti kemas di pelabuhan Tanjung Emas. Kelancaran suatu *delivery* ditentukan oleh optimalnya sarana dan prasarana bongkar muat. Kurangnya sarana dan prasarana menjadi suatu masalah yang dihadapi oleh PT. Terminal Peti Kemas Semarang, akibatnya ketidakteraturan sistem dalam bongkar muat di *container yard* berdampak terhadap kelancaran *delivery*. Kegiatan *delivery* akan terhambat jika kegiatan bongkar muat peti kemas mengalami hambatan atau tertunda yang akan berakibat pada bertambahnya biaya operasional.

Salah satu masalah yang dihadapi PT. Terminal Peti Kemas Semarang adalah ditemukannya ketidakaktualan posisi peti kemas saat akan dimuat ke *chasis*. Penentuan lokasi peti kemas yang tidak sesuai akan memperlambat kinerja kegiatan *delivery*. Penentuan lokasi peti kemas di *container yard* memegang peranan yang penting bagi keseluruhan kinerja terminal peti kemas. Bagi peti kemas *import*, penentuan lokasi di *container yard* akan mempengaruhi efisiensi proses *discharge*. Lokasi peti kemas yang telah ditentukan dapat membantu penjadwalan *yard crane* bekerja. Rute dan urutan pengambilan peti kemas dapat dilakukan setelah lokasi peti kemas ditentukan sehingga pemindahan peti kemas di *container yard* dapat berjalan dengan lancar. Sistem pengaturan yang belum optimal menjadi persoalan tersendiri oleh pihak Terminal Peti Kemas Semarang, karena bidang operasi akan saling mempengaruhi dan ketika salah satu operasi

tidak optimal maka akan berpengaruh terhadap seluruh sistem di PT. Terminal Peti Kemas Semarang.

Dari pengamatan penulis, sering terjadi penempatan *container* di *container yard* Terminal Peti Kemas Semarang yang tidak sesuai dengan posisi yang actual. Ketidaktualan terjadi pada *container* “Yang Ming” dengan nomor *container* YMMU6099515. *Chasis* masuk dari *gate in* dan mengkonfirmasi akan mengambil *container import*. Setelah *scan barcode* tercetak slip posisi pengambilan *container import*. Slip pengambilan *container import* tersebut berada di *Container Yard* 04 dengan posisi *block* W4 slot 02 row 05 dan *tier* 2. Faktanya tidak ditemukannya *container* dengan nomor YMMU6099515 di *Container Yard* 04 di posisi tersebut. Setelah pengecekan ternyata telah ada pengalihan bongkaran di *Container Yard* 04 dan belum ter-update oleh *operator* posisi yang actual. Sangat jelas hal tersebut akan menghambat proses dari kegiatan *delivery*.

Berdasarkan latar belakang di atas, perlu adanya suatu penelitian yang akan dibahas lebih lanjut. Oleh sebab itu penulis tertarik untuk mengambil judul **“Analisis Sistem Pengaturan *Container Import* pada *Container Yard* Guna Memperlancar *Delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang”**.

## **B. Perumusan Masalah**

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?

2. Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?
3. Bagaimana dampak dari sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?

### C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan yang di tuangkan dalam skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang.
3. Untuk mengetahui dampak dari sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang.

### D. Manfaat penelitian

Diharapkan penelitian yang dilakukan di PT. Terminal Peti Kemas Semarang ini akan diperoleh manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Untuk mengetahui *system/prosedur* yang seharusnya dilakukan oleh PT. Terminal Peti Kemas Semarang guna memperlancar proses

*delivery* dan dapat berguna sebagai sumbangan pemikiran bagi Taruna PIP Semarang Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) tentang sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar proses *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas.

## 2. Manfaat Praktis

Dapat menjadi bahan pertimbangan bagi PT. Terminal Peti Kemas Semarang untuk diterapkan sebagai solusi terhadap permasalahan sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang.

## E. Sistematika Penulisan

Untuk dapat memahami dan mendapatkan pandangan yang lebih jelas mengenai pokok permasalahan yang dihadapi dan dibahas, diperlukan adanya sistematika penulisan dalam penelitian ini. Sistematika penulisannya dapat dijabarkan sebagai berikut :

### BAB I. PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

### BAB II. LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menjelaskan tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang dibuat, antara lain tinjauan pustaka yang memuat keterangan dari buku atau referensi yang

mendukung tentang penelitian yang dibuat. Bab ini juga memuat kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses berjalannya penelitian.

### BAB III. METODE PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai jenis metodologi penelitian, waktu dan tempat penelitian, data yang diperlukan, teknik analisis data, dan prosedur penelitian.

### BAB IV. ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai hasil penelitian dan pembahasan atas penelitian pada PT. Terminal Peti Kemas Semarang. Bab ini membahas gambaran umum perusahaan, analisa masalah dan pembahasan masalah. Dengan pembahasan ini, maka permasalahan akan terpecahkan dan dapat diambil kesimpulan.

### BAB V. PENUTUP

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Dalam bab ini penulis juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

### DAFTAR PUSTAKA

### LAMPIRAN

### DAFTAR RIWAYAT HIDUP

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

Pada bab ini akan diuraikan landasan teori yang berkaitan dengan analisis sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang. Tinjauan pustaka dilakukan oleh penulis untuk mempermudah dalam pemahaman isi skripsi. Penjelasan-penjelasan yang diperoleh dalam bab ini diperoleh dari buku-buku referensi yang dapat dipercaya sebagai acuan dan dapat memberi pemahaman yang lebih mendalam tentang materi skripsi yang sedang dibahas. Isi bab ini merupakan hasil dari materi yang telah dipilih dari beberapa buku referensi yang berkaitan dengan judul skripsi. Bab ini menyajikan teori-teori dan konsep-konsep yang dapat diterapkan untuk menjadi acuan pemahaman dan pemecahan masalah. Tinjauan pustaka yang digunakan untuk memperjelas isi skripsi ini adalah:

##### 1. Analisis

Menurut Komaruddin dalam bukunya Ensiklopedia Manajemen (2001:53), analisis adalah kegiatan berfikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan terpadu. Menurut kamus besar bahasa indonesia *online* pada *link* (<http://www.kbbi.web.id/analisis>), pengertian analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa

(karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya)

Dari definisi-definisi tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa analisis adalah usaha/cara yang dilakukan agar mengenal suatu peristiwa ataupun komponen sehingga agar dapat menjadi lebih baik sesuai dengan yang diharapkan. Dalam hal ini adalah guna memperlancar *receiving* dan *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang.

## 2. Sistem

Sistem berasal dari bahasa Latin (*systema*) dan bahasa Yunani (*sustēma*), yaitu suatu kesatuan yang terdiri komponen atau elemen yang dihubungkan bersama untuk memudahkan aliran informasi, materi atau energi untuk mencapai suatu tujuan (<https://id.wikipedia.org/wiki/sistem>). Menurut kamus besar Bahasa Indonesia *online link* (<http://kbbi.web.id/sistem>), sistem adalah perangkat unsur yang secara teratur saling berkaitan sehingga membentuk suatu totalitas. Definisi sistem menurut dari Jogiyanto (2005:2) “sistem adalah kumpulan dari elemen-elemen yang berinteraksi untuk mencapai suatu tujuan-tujuan tertentu”. Menurut Sutarman (2009:5) “sistem adalah kumpulan elemen yang saling berhubungan dan saling berinteraksi dalam satu kesatuan untuk menjalankan suatu proses pencapaian suatu tujuan utama”.

Berdasarkan definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa sistem adalah proses keterkaitan suatu kegiatan yang dapat membentuk satu kesatuan demi tercapainya tujuan.

### 3. *Container*

*Container* berasal dari bahasa inggris yang berarti peti kemas. Menurut kamus besar bahasa indonesia *online* pada *link* (<http://www.kbbi.web.id/peti>), peti adalah kotak tertutup (dibuat dari kayu, logam, dan sebagainya) dan kemas yang berarti peti yang besar dipersiapkan untuk diisi barang yang akan dikirim supaya tidak rusak. Menurut *link* ([www.batik-kontainer.com](http://www.batik-kontainer.com)), peti kemas adalah peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ISO sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang yang bisa digunakan di berbagai moda, mulai dari moda jalan dengan truk peti kemas, kereta api dan kapal peti kemas. Dapat disimpulkan bahwa peti kemas adalah peti atau kotak yang memenuhi standar ISO sebagai alat pengangkutan barang yang digunakan di berbagai moda, baik dengan truk peti kemas, kereta api dan kapal peti kemas.

*Container* dapat bervariasi dalam dimensi, struktur, bahan, dan konstruksi. Berikut adalah beberapa jenis yang paling umum dari *container* yang digunakan pada saat:

#### a. *Dry storage container*

*Container* ini adalah yang paling umum digunakan untuk pengiriman muatan. Pembuatannya telah distandarisasi oleh ISO.

Kontainer jenis ini digunakan untuk pengiriman bahan kering dan dalam ukuran 20ft, 40ft dan 10 kaki.



Gambar 2.1  
Dry Storage Container

b. *Flat Rack Container*

*Flat Rack Container* adalah container dengan sisi yang dapat dilipat dan berbentuk sederhana, dimana sisinya bisa dilipat atau dicopot sehingga membuat rak datar untuk pengiriman muatan kargo *overheight* atau *overwidth*. Kargo *overheight* adalah muatan yang dimensi tingginya melebihi dari standar ISO container, sedangkan kargo *overwidth* adalah muatan yang dimensi lebar muatannya melebihi dari dimensi lebar container standar ISO. Container ini untuk muatan yang dimensi tinggi dan lebar yang melebihi dari ukuran standar container seperti pipa dan mesin.



Gambar 2.2  
*Flat Rack Container*

c. *Open Top Container*



Gambar 2.3  
*Open Top Container*

*Open Top Container* adalah sebuah *container* dengan atap *convertible* yang dapat dilepas untuk membuat bagian atas terbuka sehingga muatan yang setinggi apapun dapat dikirimkan

dengan mudah. Fungsinya kurang lebih juga sama dengan *Flat Rack container*, yaitu untuk *cargo* yang *over dimension*.

d. *Tunnel Container*



Gambar 2.4  
*Tunnel Container*

*Tunnel Container* adalah *container* yang dilengkapi dengan pintu di kedua ujungnya. Muatan *container* tersebut sama seperti muatan *dry container* pada umumnya tetapi memiliki keunggulan pintu yang dapat dibuka di kedua sisinya yang sangat membantu dalam bongkar muat dengan cepat.

e. *Open Side Storage Container*

*Open Side Storage Container* adalah *container* yang disediakan dengan pintu yang dapat terbuka 180 hingga 270 derajat di sisi samping serta dapat terbuka lebar sehingga menyediakan ruang yang lebih luas untuk memuat. Contoh muatan *container* ini adalah muatan *furniture*.



Gambar 2.5  
*Open Side Storage Container*



Gambar 2.6  
*Double Doors Container*

*Double Doors Container* adalah jenis *container* yang disediakan dengan dua pintu. *Container* ini adalah kombinasi dari *Open Tunnel* dan *Open Side Storage Container* yang dapat membuat ruang lebih luas untuk bongkar muat. Muatan *Double Doors Container* tidak berbeda dengan *Open Side Storage Container*.

g. *Refrigerated Containers*



Gambar 2.7  
*Refrigerated Containers*

Tipe *Refrigerated* merupakan *container* khusus yang suhunya dapat diatur dan selalu memiliki suhu rendah. Secara khusus digunakan untuk pengiriman muatan yang mudah rusak dikarenakan tidak dalam suhu rendah seperti buah-buahan, sayuran, daging dan ikan.

h. *Insulated Thermal Containers*

*Insulated Thermal Containers* adalah *container* dengan kontrol kedap udara. *Container* ini memungkinkan untuk mempertahankan yang muatan di dalamnya tidak dimasuki udara. Pemilihan material dilakukan untuk memungkinkan muatan dapat bertahan lama dengan kondisi kedap udara. Muatan yang paling cocok untuk *container* ini adalah barang-barang kebutuhan medis seperti vaksin, bakteri, dan virus.



Gambar 2.8

*Insulated or Thermal Containers*i. *Tanks Container*

Gambar 2.9

*Tanks Container*

*Tanks Container* adalah *container* dengan penyimpanan wadah yang digunakan sebagian besar untuk bahan cair dan gas. Bahan dari *container* ini terbuat dari baja yang kuat atau bahan anti korosif.

j. *Cargo Storage Roll Container*

*Cargo Storage Roll Container* adalah *container* dengan pintu yang dapat digulung (*rolling door*). *Container* ini terbuat dari

*wire mesh* tebal dan kuat dengan rol yang memudahkan dalam membuka dan menutup. Barang kerajinan tangan dan seni ataupun furniture menggunakan *container* ini sebagai kemasan dengan keunggulan saat bongkar muat yang lebih mudah.



Gambar 2.10  
*Cargo Storage Roll Container*

k. *Half Height Containers*



Gambar 2.11  
*Half Height Containers*

*Half Height Containers* adalah *container* dengan dimensi hanya setengah ukuran tingginya. Muatan yang menggunakan *container* jenis ini adalah batubara atau alat berat yang dimensi atasnya melebihi ukuran standar *container*.

1. *Car Carriers* ( kontainer untuk mobil)



Gambar 2.12  
*Car Carriers Container*

*Car Carriers* atau *container* pembawa mobil adalah *container* yang dibuat khusus untuk pengiriman mobil. Pada *container* ini terdapat bagian yang dilipat yang dapat membantu mobil saat masuk ke dalam *container* tanpa resiko adanya kerusakan.

m. *Intermediate Bulk Shift Containers*

*Intermediate Bulk Shift Containers* adalah *container* industri yang dirancang untuk pengangkutan dan penyimpanan muatan

curah yang berbentuk biji-bijian seperti bahan makanan yang berbentuk biji, dan obat-obatan.



Gambar 2.13  
*Intermediate Bulk Shift Containers*

n.

*Drums Container*



Gambar 2. 14  
*Drums Container*

*Drums Container* adalah jenis *container* yang berbentuk silinder dan terbuat dari pilihan bahan seperti baja dan logam ringan untuk mengangkut bahan cair seperti bahan kimia cair.

o. *Special Purpose Containers* (Kontainer Khusus)



Gambar 2.15  
*Special Purpose Containers*

*Special Purpose Containers* bukan *container* biasa. *Container* ini adalah unit *container* khusus. Sebagian besar, mereka digunakan untuk pelayanan kelas tinggi seperti pengiriman senjata dan bahan mudah meledak (*explosive*). Dengan demikian, konstruksi dan komposisi materialnya khusus yang dapat menahan ledakan dan keamanan yang menjadi prioritas utama dalam pengiriman muatan menggunakan jenis *container* ini.

#### 4. **Pengaturan *Container***

Definisi dari Pengaturan *container* dari *link* (<https://andiantarinp.wordpress.com/>) adalah suatu kombinasi dari kontrol komponen-komponen dalam penanganan *container* yang

menghasilkan berjalannya sistem yang diinginkan. Menurut (www.bhataramedia.com), pengaturan *container* adalah kegiatan menangani *container* sehingga berdampak pada pelaksanaan tugas dan pencapaian suatu tujuan.

Dapat disimpulkan dari pernyataan di atas bahwa pengertian pengaturan *container* adalah suatu sistem kontrol dalam penanganan *container* agar tercapainya suatu keteraturan.

#### 5. **Container Import**

*Container Import* berasal bahasa inggris yang mempunyai arti peti kemas impor. Dalam situs (<https://lib.atmajaya.ac.id>), peti kemas impor merupakan gudang kecil yang berjalan untuk mengangkut barang bersama-sama alat pengangkutnya yakni, kapal, truk atau kereta api yang dikirimkan dari luar negara atau pabean. Menurut *link* (www.gurupendidikan.com), *container import* adalah alat angkut pengiriman barang dari luar teritorial negara yang dapat digunakan berkali-kali dengan satuan ukuran terstandar.

Dapat disimpulkan bahwa pengertian dari peti kemas impor (*container import*) adalah sebuah kotak dengan satuan ukuran terstandar yang digunakan untuk mengangkut barang/muatan dan berasal dari luar teritorial wilayah negara.

#### 6. **Container Yard**

Menurut *link* (<https://shippingandfreightresource.com>), *Container Yard* adalah tempat di dalam terminal peti kemas sebelum

dimuat ke kapal dalam hal ekspor dan impor. *Container Yard* adalah bagian dari terminal peti kemas. Berikut ini adalah unsur-unsur untuk adanya sebuah terminal peti kemas.

a. Dermaga

Yaitu adalah tempat kapal ditambatkan di pelabuhan. Pada dermaga dilakukan berbagai kegiatan bongkar muat barang dan orang dari dan ke atas kapal.

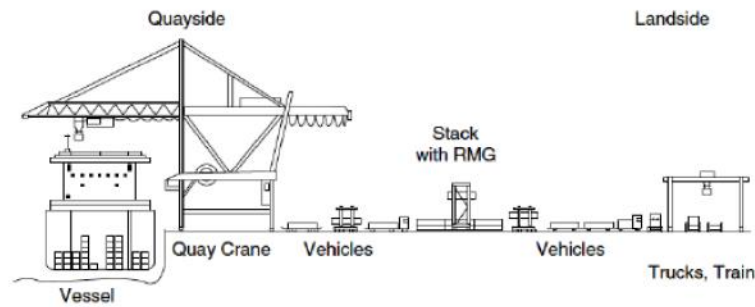
b. Lapangan penumpukan

Yaitu sebuah lahan yang luas dimana lapangan ini berguna untuk menempatkan *container-container* yang disusun secara berencana baik untuk barang yang akan dimuat setelah dibongkar dan sebagainya dari dan ke kapal. Di dalam lapangan tersebut dibedakan dari lapangan penumpukan internasional, lapangan penumpukan domestik, lapangan CFS (*container freight station*), lapangan area behandel (pemeriksaan Bea Cukai) dan penumpukan peti kemas refer dan *dangerous good* (kebutuhan khusus).

c. Alat bongkar muat

Alat bongkar muat digunakan untuk setiap bagian dan semuanya saling berinteraksi sebagai alat bantu untuk mempercepat proses bongkar muat. Pada umumnya, pada terminal petikemas modern peralatan yang dipergunakan meliputi *crane* darat (*quay crane/gantry crane*), RTG (*Rubber tired gantry*) ataupun sering

disebut T/C (*Transfer Crane*) , dan *chasis*. Masing-masing saling berinteraksi dan membentuk suatu sistem bongkar muat.



**Gambar 2.16**  
Ilustrasi Terminal Peti Kemas

Gambar 2.16 diatas merupakan alur proses yang terjadi di dalam terminal petikemas adalah saat kapal bersandar di dermaga untuk melakukan bongkar muat petikemas. Proses bongkar muat dilakukan menggunakan *Quay Crane* atau biasa disebut *Ship to Shore (STS)*. Petikemas diangkut ke lapangan penumpukan menggunakan truk atau *chasis* dan menuju lapangan penumpukkan (CY). Petikemas dibawa menggunakan truk menuju lapangan penumpukkan yang telah ditentukan sebelumnya oleh bagian *planning*. Setelah itu RTG melakukan *stacking* terhadap petikemas di CY. Pada saat truk dari konsumen akan mengambil petikemas miliknya di lapangan penumpukkan, tentunya dengan melakukan konfirmasi terlebih dahulu kepada pihak operator terminal petikemas. Selain menggunakan truk, ada beberapa pelabuhan di dunia langsung

menggunakan kereta api dengan catatan bahwa dalam terminal peti kemas sudah terkoneksi dengan jalur kereta api.

Proses dibongkarnya peti kemas dari kapal sampai di (CY) disebut *quayside*. *Quayside* menggambarkan pintu gerbang masuknya petikemas ke dalam terminal. Area ini merupakan tempat bersandarnya kapal dan juga proses bongkar muat berlangsung untuk melakukan transfer petikemas dari kapal menuju lapangan penumpukkan. Sebaliknya sisi *landside* lebih cenderung berhubungan dengan konektivitas antar moda transportasi. Pada sisi ini juga menjadi penghubung antara terminal petikemas dengan para pengguna jasa.

Dapat disimpulkan bahwa *container yard* adalah tempat penyimpanan petikemas yang akan dimuat ke kapal dan petikemas bongkaran dari kapal dan sifat penyimpanannya hanya sementara.

## 7. **Delivery**

Menurut Suyono (2003), *delivery* adalah penyerahan muatan yang merupakan kegiatan menyerahkan barang dari dan ke wilayah pelabuhan. Menurut Sutiya (1994), *delivery* adalah penyerahan muatan kepada yang berhak di pelabuhan tujuan. Menurut Asad (1992), *delivery* adalah tindakan penyerahan barang-barang yang dimiliki berdasarkan nota kepada pihak lain. Menurut Gouzali (1996), *delivery* adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam pemasaran, yaitu penyerahan setiap produk yang sudah dibeli oleh pelanggan.

Penyerahan ini bisa dilakukan di tempat pembelian atau diantar sampai ke rumah pelanggan tergantung pada perjanjian antara kedua belah pihak yaitu penjual dan pembeli.

Dari pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa *delivery* adalah suatu kegiatan penyerahan muatan yang sudah di sepakati oleh kedua pihak dan diantar sampai ke tujuan tertentu.

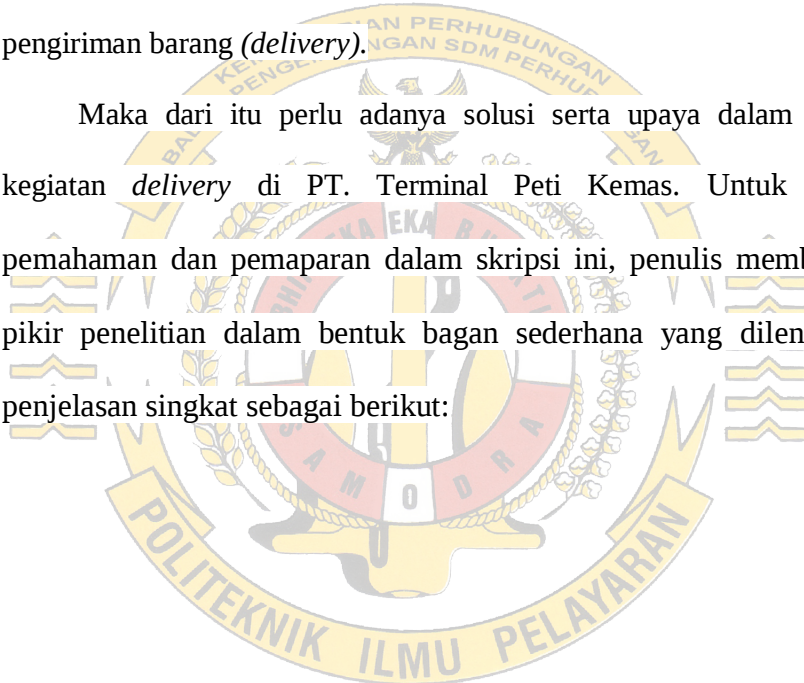
## **B. Kerangka Pikir Penelitian**

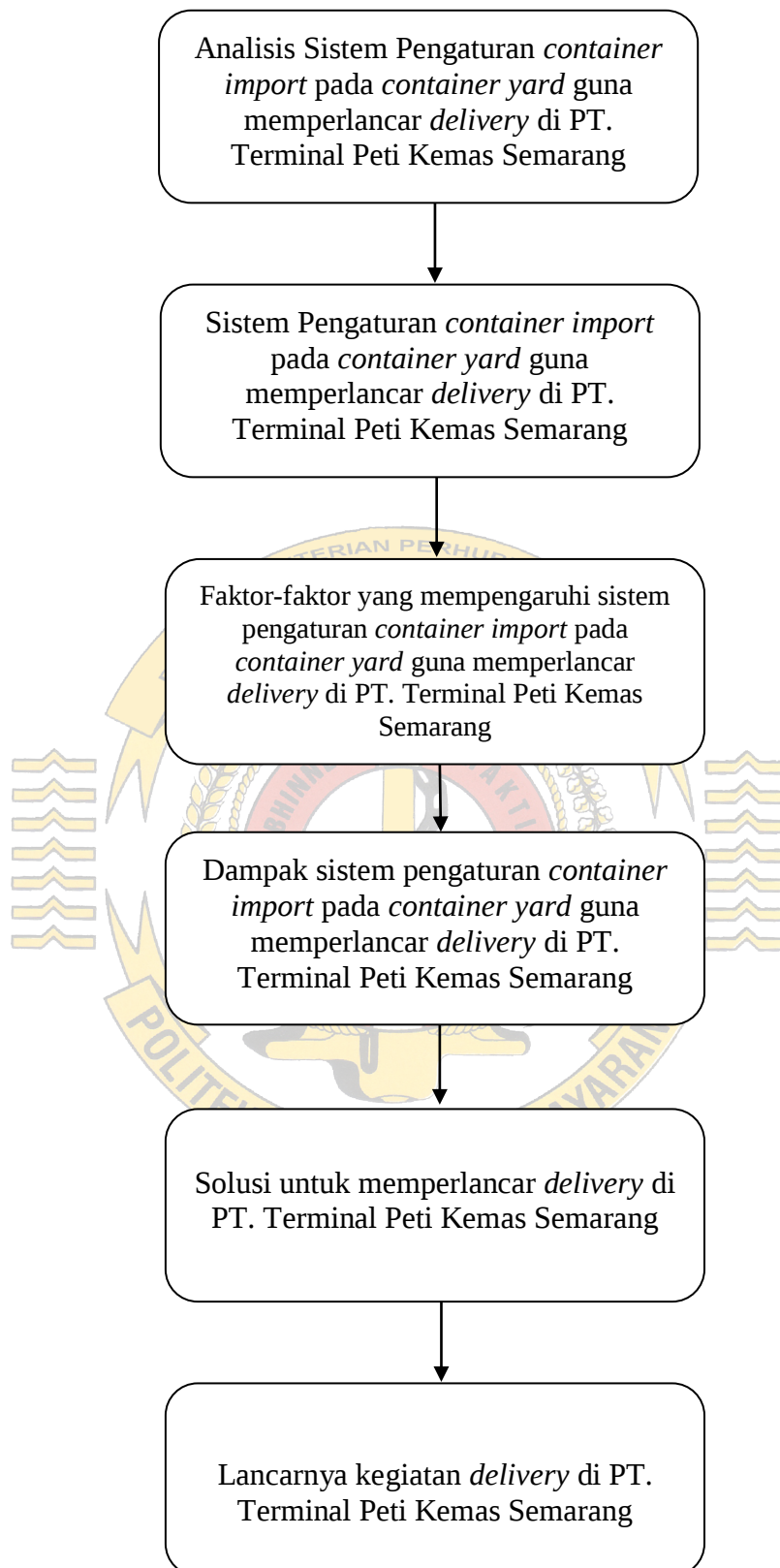
Sebagai pelabuhan angkutan barang, keberadaan PT. Terminal Peti Kemas Semarang sangat diperlukan oleh dunia industri untuk mendukung kelancaran pengiriman (*delivery*) barang. Kegiatan *delivery* peti kemas sangat penting bagi PT. Terminal Peti Kemas Semarang yang merupakan operator peti kemas di pelabuhan Tanjung Emas. Maka dari itu PT. Terminal Peti Kemas Semarang selalu berkomitmen dalam melayani setiap perputaran barang, khususnya *delivery*.

Kelancaran suatu *delivery* ditentukan oleh optimalnya sarana dan prasarana bongkar muat. Ada banyak faktor dari sistem pengaturan *container* yang belum optimal dan dapat menimbulkan terhambatnya kegiatan *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang. Kurangnya sarana dan prasarana adalah faktor dari sistem pengaturan *container* yang dapat menghambat sistem kerja di PT. Terminal Peti Kemas Semarang. Kinerja sistem pengaturan yang terkadang menimbulkan *miss* dalam menemukan letak posisi dari *container* akan memperparah dalam kegiatan bongkar muat di dalam PT. Terminal Peti Kemas Semarang.

Munculnya faktor-faktor di atas akan memberikan dampak dalam sistem pengaturan *container*. Kecepatan dalam muat *container* ke *chasis* belum optimal yang diakibatkan oleh masih kurangnya alat bongkar muat seperti *crane* dan *forklift*. Terjadinya keaktualan *container* yang tidak sesuai akan menjadi hambatan juga dalam bongkar dan muat ke *chasis*. Saat hambatan tersebut terjadi akan menjadi antrian panjang di dalam pelabuhan Tanjung Emas Semarang dan akan berdampak langsung dalam terhambatnya kegiatan pengiriman barang (*delivery*).

Maka dari itu perlu adanya solusi serta upaya dalam memperlancar kegiatan *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas. Untuk memudahkan pemahaman dan pemaparan dalam skripsi ini, penulis membuat kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana yang dilengkapi dengan penjelasan singkat sebagai berikut:





**Gambar 2.17**  
Kerangka Pikir

### BAB III

#### METODE PENELITIAN

##### A. Metodologi Penelitian

Metodologi berasal dari kata Yunani yaitu *metodos* dan *logos* yang berarti ilmu dari metode. Apabila kita menguraikan cara-cara meneliti disebut juga metodologi. Tahapan tersebut terdapat metode, teknik dan alat yang biasa digunakan dalam penelitian. Metode penelitian menurut Sugiono (2007:202), metode ilmiah pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Menurut Suharsimi Arikunto (2009:163), metode penelitian adalah cara yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data penelitiannya, sedangkan instrument penelitian adalah alat atau fasilitas yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data agar pekerjaannya lebih mudah, dan hasilnya lebih baik, dalam arti lebih cermat, lengkap, dan sistematis sehingga lebih mudah diolah.

Metodologi penelitian adalah ilmu yang mempelajari cara-cara melakukan pengamatan dengan pemikiran yang tepat secara terpadu melalui tahapan-tahapan yang disusun secara ilmiah untuk mencari, menyusun serta menganalisis dan menyimpulkan data-data, sehingga dapat dipergunakan untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran suatu pengetahuan. Dapat disimpulkan bahwa pengertian metodologi penelitian merupakan langkah-langkah penelitian, sedangkan metode penelitian adalah cara melakukan setiap langkah.

Metodologi penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif, dimana peneliti mengambil data dengan mengadakan pengamatan sehingga penelitian yang dilakukan sesuai dengan metode yang digunakan. Menurut Sugiyono (2013:147), metode deskriptif adalah metode yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi. Menurut Sukmadinata (2009:53-60), penelitian kualitatif adalah penelitian yang digunakan untuk mendeskripsikan dan menganalisis fenomena, peristiwa, aktivitas sosial, sikap, kepercayaan, persepsi, dan orang secara individual maupun kelompok. Sukmadinata (2009:18), menyatakan bahwa penelitian deskriptif bertujuan mendefinisikan suatu keadaan atau fenomena secara apa adanya. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa penelitian deskriptif kualitatif adalah penelitian yang dilakukan dengan cara mendeskripsikan peristiwa yang terjadi berdasarkan dokumen, gambar dan menganalisis data-data yang benar-benar ada, sehingga dapat dijadikan sebagai sumber penelitian tanpa menggunakan perhitungan angka/penjumlahan.

#### **B. Waktu dan Tempat Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan selama 4 bulan di PT. Terminal Peti Kemas Semarang, tanggal 20 Februari 2017 sampai dengan 20 Juni 2017.

#### **C. Data yang Diperlukan**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), data merupakan keterangan yang benar dan nyata atau bahan nyata yang dapat dijadikan dasar

kajian dalam suatu analisis atau kesimpulan. Data dapat dibedakan menjadi data kualitatif dan kuantitatif. Data kualitatif adalah data informasi yang berbentuk kalimat verbal bukan berupa simbol angka atau bilangan yang diperoleh dari rekaman, pengamatan, wawancara atau bahan tertulis. Sedangkan data kuantitatif adalah data yang diperoleh dari data informasi berupa simbol angka atau bilangan.

Sumber data dalam penelitian ini adalah dari mana data diperoleh atau semua informasi baik yang merupakan benda nyata, sesuatu yang abstrak, maupun peristiwa yang terjadi pada waktu penulis melakukan penelitian di PT. Temrinal Peti Kemas Semarang. Jenis data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah:

1. Data primer

Data primer adalah data yang didapat secara langsung dengan cara mencatat keterangan secara langsung dari berbagai sumber tentang obyek yang diteliti, yaitu terhadap sistem pengaturan *container import* pada *container yard* yang terjadi di PT. Terminal Peti Kemas Semarang.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang didapat secara tidak langsung yang dapat digunakan sebagai sarana pendukung untuk memahami masalah yang akan kita teliti melalui buku-buku yang membahas tentang manajemen penanganan peti kemas (*container*) di *container yard* atau melalui literatur-literatur yang berkaitan dengan objek yang diteliti.

#### D. Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini perlu adanya cara/metode dalam pengumpulan data sebagai sumber penelitian, sehingga dapat diketahui kebenarannya. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini adalah:

##### 1. Wawancara

Wawancara adalah percakapan yang dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai memberikan jawaban atas pertanyaan yang diajukan. Menurut Sugiono (2007:231), wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menentukan permasalahan yang harus diteliti dan juga apabila ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam dan jumlah respondennya sedikit. Teknik pengumpulan data ini didasarkan diri pada laporan diri sendiri atau setidaknya pada pengetahuan atau keyakinan sendiri.

Dalam penelitian ini wawancara dilaksanakan sekaligus pada waktu observasi. Wawancara dilakukan oleh peneliti sendiri sedangkan yang diwawancarai adalah pihak PT. Terminal Peti Kemas Semarang yang terkait dengan penerapan sistem pengaturan *container import* pada *container yard*, yaitu:

- a. Bapak Ryzki Ave selaku *Supervisor Shift*
- b. Ibu Dewinta Muslikha Hidayati selaku Ass. Perencanaan Operasi Kapal

## 2. Riset Lapangan

Riset lapangan adalah teknik pengumpulan data dengan mengadakan observasi langsung ke objek penelitian. Menurut Indrawan dan Yaniawati (2014:133), teknik pengumpulan data yang paling populer adalah observasi atau pengamatan partisipatif, wawancara, studi dokumentasi untuk menghimpun data kata atau gambar. Teknik pengumpulan data dan informasi yang lazim digunakan dalam pendekatan kualitatif adalah observasi, wawancara mendalam, studi dokumentasi, *Focus Group Discussion* (FGD) dan partisipatoris. Observasi memiliki makna lebih dari sekedar teknik pengumpulan data. Namun dalam konteks ini, observasi difokuskan sebagai upaya peneliti mengumpulkan data dan informasi dari sumber data primer dengan mengoptimalkan pengamatan peneliti. Peneliti meneliti analisis sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang sehingga data-data yang dikumpulkan sesuai dengan kenyataan yang ada.

## 3. Riset Kepustakaan dan Dokumentasi

Riset kepustakaan adalah cara mengumpulkan data-data dengan cara mendapatkan data-data dari literatur karya ilmiah serta mengambil materi yang terdapat dari buku-buku karangan orang lain yang berhubungan dengan materi yang digunakan oleh penulis dalam penyusunan skripsi ini. Studi kepustakaan adalah segala usaha yang dilakukan oleh peneliti untuk menghimpun informasi yang relevan

dengan topik atau masalah yang akan atau sedang diteliti. Informasi itu dapat diperoleh dari buku-buku ilmiah, laporan penelitian, karangan-karangan ilmiah, tesis dan disertasi, peraturan-peraturan, ketetapan-ketetapan, buku tahunan, ensiklopedia, dan sumber-sumber tertulis baik tercetak maupun elektronik lain. Dalam teknik kajian pustaka ini, penulis menggunakan buku-buku panduan dari perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan Perpustakaan Wilayah (Daerah) Semarang.

Menurut Sugiono (2007:240), dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumentasi merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif. Dokumentasi dalam penelitian ini berupa dokumen tentang temuan yang ada pada penerapan sistem penanganan *container*. Dokumen ini bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan, misalnya catatan harian, ataupun kebijakan. Dokumen yang berbentuk gambar misalnya foto dan sketsa. Gambar diperoleh melalui kegiatan pengamatan ataupun data yang telah disediakan di perusahaan tempat dilaksanakannya penelitian. Dalam melaksanakan penelitian, penulis mengumpulkan data dari dokumen-dokumen yang terdapat di PT. Terminal Peti Kemas Semarang berdasarkan kegiatan atau kejadian yang berhubungan dengan masalah yang penulis bahas dalam sistem pengaturan *container import* pada *container yard* yang terjadi di PT. Terminal Peti Kemas Semarang.

#### E. Teknik Analisis Data

Menurut Noor Juliansyah (2010:163), dijelaskan bahwa teknik analisis data merupakan cara menganalisis data penelitian, termasuk alat- alat statistik yang relevan untuk digunakan dalam penelitian. Hal-hal yang perlu dikemukakan dalam teknik analisis data adalah jenis dari analisis data yang digunakan. Penulis menggunakan analisis data deskriptif kualitatif. Penelitian kualitatif dilakukan pada kondisi alamiah dan bersifat penemuan. Dalam penelitian kualitatif, peneliti merupakan instrumen kunci, oleh karena itu peneliti harus memiliki bekal teori dan wawasan yang luas sehingga penulis mampu bertanya, menganalisis, dan mengkonstruksi objek yang diteliti menjadi lebih jelas. Penelitian ini lebih menekankan pada makna yang terikat nilai. Penelitian kualitatif digunakan bila masalah belum jelas, mengetahui makna yang tersembunyi, untuk memahami interaksi sosial, mengembangkan teori, memastikan kebenaran data, dan meneliti sejarah perkembangan. Dalam penelitian ini penulis menganalisis data yang berupa kata-kata, kalimat yang didapat dari wawancara, catatan lapangan, dan dokumen yang dapat mendukung penelitian.

Dalam analisis sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang, diperlukan suatu analisa yang mendalam. Teknik analisa yang dapat digunakan adalah dengan melakukan pengamatan lapangan langsung dan dengan menganalisa dokumen-dokumen di PT. Terminal Peti Kemas Semarang. Dari data-data tersebut kemudian mencari detailnya dalam studi pustaka yang dilakukan di

dalam ruang file atau di dalam perpustakaan yang menyediakan buku yang relevan dengan objek yang akan diteliti.



## BAB IV

### ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Perusahaan

Sejarah berdirinya PT. Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) tidak lepas dari sejarah Pelabuhan Tanjung Emas. Bentuk pengelolaan pelabuhan telah mengalami beberapa kali perubahan, mulai dari perusahaan negara (PN) pelabuhan tahun 1960, Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) tahun 1969, dan Perum Pelabuhan tahun 1983. Berdasarkan pembagiannya, Pelabuhan Semarang berada di bawah Perum Pelabuhan Indonesia III yang berkantor pusat di Surabaya. Pada periode ini dilaksanakan Proyek Pembangunan tahap I pelabuhan Semarang dan diresmikan oleh Presiden Soeharto pada tanggal 23 November 1985 yang kemudian diberi nama Pelabuhan Tanjung Emas. Bentuk Pengelolaan pelabuhan mengalami Perubahan terakhir kali pada tahun 1992 dengan pembagian yang masih sama yaitu PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV. PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) III berkantor pusat di Jalan Perak Timur 106 Surabaya, mengelola 43 pelabuhan yang tersebar di 7 Provinsi yaitu Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur dan mempunyai cabang yang keseluruhannya berjumlah 17 Cabang dan 6 Anak Perusahaan.

Awal kegiatan bongkar muat petikemas di Pelabuhan Tanjung Emas dilakukan secara konvensional, yaitu menjadi satu kesatuan bongkar muat barang umum (*general cargo*) yang berada di bawah kendali divisi usaha

Terminal Cabang Pelabuhan Tanjung Emas. Setelah selesainya pembangunan tahap II tahun 1997, penanganan petikemas memasuki tahap pelayanan terminal sendiri yang dikendalikan divisi Terminal Petikemas Cabang Tanjung Emas (divisi TPK). Sebagai langkah antisipasi terhadap pertumbuhan angkutan petikemas di Pelabuhan Tanjung Emas yang secara nyata memerlukan pengelolaan yang lebih profesional, manajemen Pelabuhan Indonesia III melakukan pemekaran organisasi Pelabuhan Tanjung Emas menjadi 2 bagian, yaitu pengelolaan terminal petikemas secara mandiri dibawah tanggung jawab *General Manager* Terminal Petikemas Semarang dan pengelolaan pelabuhan di bawah tanggung jawab *General Manager* Pelabuhan Tanjung Emas. Terminal Petikemas Semarang merupakan cabang yang berdiri sendiri terpisah dari Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sehingga semua urusan *handling* petikemas sepenuhnya dilakukan sendiri oleh manajemen Terminal Petikemas Semarang.

Terminal Petikemas Semarang (TPKS) berdiri berdasarkan Surat keputusan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III (persero) Nomor KEP.46/PP.1.08/P.III-2001 tanggal 29 Juni 2001 tentang pembentukan Terminal Petikemas Semarang terhitung sejak tanggal 21 Juli 2001. Memiliki Visi “Berkomitmen Memacu Integrasi Logistik dengan Layanan Jasa Pelabuhan yang Prima” serta Misi “ Menjamin penyediaan jasa pelayanan prima melampaui standar yang berlaku secara konsisten, Memacu kesinambungan daya saing industri nasional melalui biaya logistik yang kompetitif memenuhi harapan semua stakeholder melalui prinsip kesetaraan

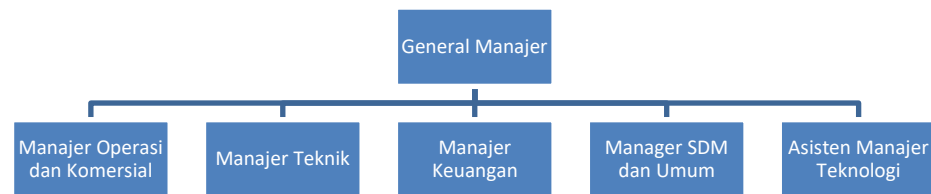
dan tata kelola perusahaan yang baik, Menjadikan SDM yang berkompeten, berkinerja handal, dan berpekerti luhur, Mendukung perolehan devisa negara dengan memperlancar arus perdagangan”.

#### 1. Struktur Organisasi

Struktur organisasi pada TPKS Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, terbagi dalam lima divisi yaitu divisi operasional & komersial, divisi teknik, divisi keuangan, divisi SDM & umum dan divisi teknologi informatika. Berdasarkan aspek sistem pengendalian manajemen Terminal Petikemas Semarang merupakan Unit Pengusahaan Perusahaan (UPP) yang setingkat dengan Cabang Pelabuhan Kelas I dan berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direksi PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III.

Struktur Organisasi di Terminal Petikemas Semarang (TPKS) ditetapkan berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III Nomor KEP. 47/RP.108/P.III-2001 tentang Struktur Organisasi dan Tata Kerja Terminal Petikemas Semarang (TPKS), yang dipimpin oleh seorang *General Manager* dengan dibantu oleh 4 (empat) orang Manajer.

Untuk terciptanya suatu perpaduan semua aktifitas dalam mencapai usaha dan tujuan perusahaan, PT. Terminal Peti Kemas Semarang membentuk struktur organisasi yang sesuai karakteristik perusahaan sebagai berikut:



Gambar 4.1  
Struktur organisasi PT. Terminal Peti Kemas Semarang

- a. General Manajer bertanggung jawab atas keseluruhan divisi dan pengelolaan PT, Terminal Peti Kemas Semarang.
- b. Manajer Operasi & Komersial, bertugas melakukan pemasaran dan penjualan jasa, perencanaan operasi lapangan dan operasi kapal. Sangat erat kaitanya dengan proses *delivery* dan lapangan penumpukan.
- c. Manajer Teknik, bertugas mengurus peralatan, sarana prasarana dan fasilitas yang ada di TPKS, mulai dari pengadaan dan perawatan serta pemeliharaan peralatan.
- d. Manajer Keuangan, bertugas mengurus segala sesuatu tentang penganggaran keuangan dan akuntansi serta perpajakan perusahaan. Pembelanjaan kebutuhan perusahaan, penganggaran gaji dan penetapan tarif layanan jasa oleh TPKS.
- e. Manajer SDM dan umum, memiliki kewajiban melakukan pengembangan dan mengatur sumber daya manusia yang ada pada TPKS, diantaranya adalah kegiatan pengembangan SDM, *recruitment* pegawai, serta pengurusan gaji.

- f. Divisi teknologi Informatika, memiliki tugas mengembangkan teknologi informasi yang ada pada TPKS Semarang. Baik dalam operasi lapangan maupun pengolahan data.

Penulis melaksanakan penelitian di Divisi Operasional dan Komersial yang langsung membawahi tentang segala perencanaan operasi lapangan yang berhubungan dengan sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar kegiatan *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas.

## 2. Fasilitas dan Sarana Prasarana

Lapangan Penumpukan Terminal Petikemas Semarang memiliki luasan lapangan penumpukan sebesar 82.500 m<sup>2</sup> terdiri dari 6 lapangan penumpukan (*Container Yard/CY*) yang terbagi menjadi beberapa bagian. Beberapa bagian ini dibedakan berdasarkan isi dari petikemas. Lapangan penumpukan (CY 1) berisikan petikemas ekspor yang akan di muat ke atas kapal. Lapangan penumpukan (CY 2) berisikan petikemas internasional khusus petikemas dengan pendingin dan *dangerous good*. Umumnya petikemas ini berisi daging atau bahan makanan yang harus disimpan di tempat yang dingin. Lapangan penumpukan (CY 3) berisikan petikemas internasional yang akan dilaksanakan kegiatan *behandle* oleh bea cukai. Kemudian untuk lapangan penumpukan CY 4 dan 6 untuk kategori petikemas internasional yang telah melaksanakan *behandle* oleh bea cukai. CY 5 khusus untuk penumpukan petikemas impor. Lapangan Penumpukan

Terminal Petikemas Semarang dan Alat Bongkar Muat Terminal Petikemas Semarang. Daftar fasilitas prasarana secara lengkap dapat dilihat pada lembar lampiran.

Selain prasarana yang akan menunjang dalam kegiatan operasi bongkar muat *container*, Terminal Peti Kemas Semarang memiliki sarana penunjang guna memperlancar kegiatan bongkar muat. Akhir tahun 2015 PT. Terminal Peti Kemas Semarang mendatangkan *Automated Rubber Gantry Crane* (ARTG). Kedatangan *crane* di CY 01 dan CY 05 diharapkan akan meningkatkan kinerja dalam bongkar muat *container* yang dalam penggunaannya hanya dengan 2 operator di *control room* dan tidak diperlukan operator *crane* yang di lapangan. Selain ARTG masih digunakan *Rubber Tired Gantry* (RTG) *crane* di CY 04 dan CY 06 serta alat penunjang dalam kegiatan bongkar muat *container*, seperti *head truck*, *forklift*, *top loader* dan sebagainya yang dapat dilihat di tabel 4.1 berikut:

Tabel 4.1  
Alat Bongkar Muat TPKS Tanjung Emas

| NO. | NAMA ALAT                  | JUMLAH |
|-----|----------------------------|--------|
| 1   | <i>Head Truck</i>          | 35     |
| 2   | <i>Top Loader</i>          | 2      |
| 3   | ARTG                       | 11     |
| 4   | <i>Side Loader</i>         | 2      |
| 5   | <i>Rubber Tyred Gantry</i> | 12     |
| 6   | <i>Reach Stacker</i>       | 3      |

| NO. | NAMA ALAT                  | JUMLAH |
|-----|----------------------------|--------|
| 7   | <i>Electrical Forklift</i> | 7      |
| 8   | <i>Diesel Forklift</i>     | 1      |
| 9   | <i>Container Crane</i>     | 7      |

Sumber : <http://www.tpks.co.id/new/home/fasilitas>

## B. Analisa Masalah

Dalam melaksanakan penelitian di PT. Terminal Peti Kemas Semarang, peneliti dapat memberikan gambaran tentang permasalahan yang ada, yaitu analisis sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas. PT. Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS). Efisiensi pelabuhan dapat terlihat dari lamanya waktu bongkar peti kemas menjadi faktor yang cukup dominan. Salah satu cara untuk menekan waktu bongkar muat adalah dengan menata dengan sebaik mungkin peti kemas di *container yard* (CY) yang terdiri dari *slot*, *bay*, dan *tier*. Hal tersebut dilakukan sehingga peti kemas dapat diambil dengan lebih mudah dan cepat, terlebih saat proses *delivery*.

Kegiatan *delivery* peti kemas sangat penting bagi PT. Terminal Peti Kemas Semarang yang merupakan operator peti kemas di pelabuhan Tanjung Emas. Kelancaran *delivery* ditentukan oleh optimalnya sarana dan prasarana bongkar muat. Kurangnya sarana dan prasarana merupakan masalah yang dihadapi oleh PT. Terminal Peti Kemas Semarang, akibatnya ketidakteraturan sistem dalam bongkar muat di *container yard* berdampak terhadap kelancaran *delivery*. Kegiatan *delivery* akan terhambat jika kegiatan

bongkar muat peti kemas mengalami hambatan atau tertunda yang akan berakibat pada bertambahnya biaya operasional.

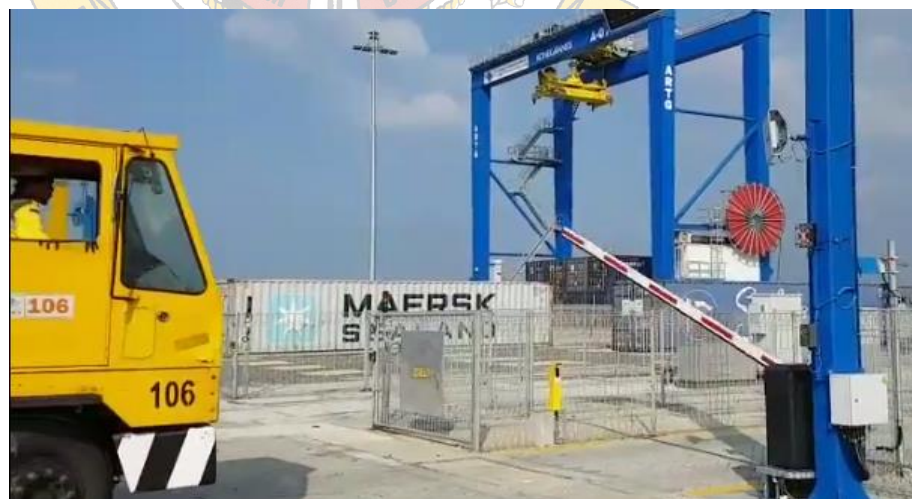
Salah satu masalah yang dihadapi PT. Terminal Peti Kemas Semarang adalah ditemukannya ketidakaktualan posisi peti kemas saat akan dimuat ke *chasis*. Penentuan lokasi peti kemas yang tidak sesuai akan memperlambat kinerja kegiatan *delivery*. Penentuan lokasi peti kemas di *container yard* memegang peranan yang penting bagi keseluruhan kinerja terminal peti kemas. Bagi peti kemas *import*, penentuan lokasi di *container yard* akan mempengaruhi efisiensi proses *discharge*. Lokasi peti kemas yang telah ditentukan dapat membantu penjadwalan *yard crane* bekerja. Rute dan urutan pengambilan peti kemas dapat dilakukan setelah lokasi peti kemas ditentukan sehingga pemindahan peti kemas di *container yard* dapat berjalan dengan lancar. Sistem pengaturan yang belum optimal ini menjadi persoalan tersendiri bagi pihak Terminal Peti Kemas Semarang karena akan berpengaruh terhadap seluruh sistem di PT. Terminal Peti Kemas Semarang.

**1. Bagaimana sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?**

Dalam sistem pengaturan *container import* PT. Terminal Peti Kemas Semarang telah menggunakan sistem *Automated Rubber Tired Gantry Crane*. *Automated Rubber Tired Gantry Crane* memiliki 4 komponen utama yang tidak dimiliki RTG biasa yaitu *Cable reel*, *electrical room*, *transformator* dan *bogies*. RTG biasa memiliki 3

komponen utama yang tidak dimiliki ARTG yaitu *generator*, *operator room*, dan ban karet sehingga RTG akan menghasilkan getaran, suara dan emisi gas buang yang lebih besar dari pada ARTG.

Sistem *Automated Rubber Tired Gantry Crane* ini digunakan oleh PT. Terminal Peti Kemas Semarang untuk peti kemas impor, peti kemas yang berasal dari kapal dibawa ke dermaga dengan menggunakan derek peti kemas dermaga/*quay crane* (QC). Dari dermaga selanjutnya peti kemas dibawa menuju *container yard* oleh *head truck*. Seperti pada gambar 4.1 *head truck* membawa *container import* masuk ke dalam *gate in container yard* yang secara otomatis terbuka ketika truk akan masuk dan truk akan dipandu dengan tanda panah naik/turun untuk menentukan posisi hingga berhenti pada tanda tersebut berbentuk silang (X) merah.



Gambar 4.2  
*Portal Gate* terbuka otomatis



Gambar 4.3  
Penentuan posisi truk dalam berhenti

Di tempat penumpukan peti kemas, proses penumpukan/*stacking* dilakukan oleh ARTG dan truk boleh meninggalkan *container yard* untuk kembali mengambil *container* di dermaga.



Gambar 4.4  
ARTG mengambil *container* dari truk



Gambar 4.5

Truk diperbolehkan jalan kembali

Dalam pengambilan *container*, truk atau *chasis* yang ditunjuk oleh EMKL akan memasuki *gate in* dan menempelkan *barcode* untuk di *scan* dalam sistem. Setelah sistem *scan* selesai maka akan otomatis akan tercetak slip pengambilan yang berisi posisi *container* yang akan diambil. Truk akan mengantri menunggu dipanggil oleh sistem dan truk tersebut memasuki *gate* sesuai dengan layar *display* di *gate container yard*. Truk masuk dan memposisikan sesuai slot yang tertera pada slip dan menunggu ARTG memuat *container* di atas truk dan diperbolehkan untuk meninggalkan *container yard*.



Gambar 4. 6

Proses *scan barcode*



Gambar 4. 7  
Barcode dan Slip pengambilan container



Gambar 4. 8  
Truk masuk dalam container yard



Gambar 4.9  
Container dimuat ke atas truk

**2. Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?**

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui faktor-faktor yang dapat menjadi kendala PT. Terminal Peti Kemas Semarang dalam penataan dan penumpukan petikemas yang baik menurut denah, antara lain penumpukan tidak sesuai area, penumpukan kurang rapi dan kualitas karyawan lapangan. Faktor penyebab tidak teraturnya penataan dan penumpukan petikemas di *container yard* antara lain sumber daya manusia dan sarana prasarana di Terminal Peti Kemas Semarang.

**a. Sumber Daya Manusia (SDM)**

Dalam segala jenis kegiatan ataupun pekerjaan apapun bentuknya, manusia selalu memegang peranan yang paling penting dimana sumber daya manusia memiliki kedudukan sebagai pengatur dalam segala jenis bentuk pekerjaan. Begitu pula dalam bisnis transportasi laut dimana operator memegang peranan yang sangat penting terutama dalam hal mengatur sebuah *container* pada saat kapal sedang berada pelabuhan.

Sumber Daya Manusia yang profesional dan berkompeten di PT. Terminal Peti Kemas Semarang sangat mempengaruhi proses pengaturan *container* di *container yard*. Data yang diperoleh dalam penelitian ini menunjukkan bahwa beberapa operator masih kurang kompeten dalam mengoperasikan RTG

(*Rubber Tired Gantry*) Crane sehingga tidak dapat mengatur penumpukan petikemas secara efisien. Tuntutan dalam BCH (*Box Crane Per Hour*) dari PT. Terminal Peti Kemas Semarang menyebabkan ketidak teraturan dalam penumpukan *container*.

Berdasarkan penuturan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa salah satu kendala yang dihadapi PT. Terminal Peti Kemas Semarang mempengaruhi kinerja operator dalam pelayanan proses penumpukan *container* di *container yard*. Kurangnya kemampuan SDM yang ada menyebabkan ketidak teraturan dalam penumpukan *container* di *container yard*.

b. Sarana dan Prasarana

Sarana dan prasarana PT. Terminal Peti Kemas Semarang memerlukan biaya investasi yang sangat besar, karena diharapkan dapat beroperasi selama mungkin sesuai umur rencana. Pihak TPKS harus mengeluarkan biaya untuk perbaikan sarana dan prasarana yang disebut biaya pemeliharaan (*maintenance cost*). Biaya yang dikeluarkan untuk pemeliharaan ini tidaklah kecil. Contohnya yang terjadi di Terminal Petikemas Semarang adalah terjadinya *deterioration* (penurunan fungsi bangunan) akibat kondisi tanah dasar dermaga yang sangat lunak, rob air laut yang sangat tinggi, serta beban lalu lintas petikemas yang sangat besar.

Penurunan *settlement* dermaga yang terjadi antara 7–20 cm setiap tahun merupakan salah satu masalah dalam pemeliharaan

TPKS. Dalam proses peninggian CY 01 mengakibatkan kemacetan *chasis* dalam operasi penumpukan *container* pada *container yard*. Masalah dalam sistem bongkar muat *container import* otomatis akan berdampak langsung dalam terhambatnya operasi *delivery* karena *chasis* bongkaran milik TPKS dan *chasis* dari luar dalam satu jalur yang sama.

Kapasitas *container yard* untuk menumpuk *container import* juga menjadi suatu permasalahan yang dihadapi oleh PT. Terminal Peti Kemas Semarang. Pengalihan bongkaran *container import* yang seharusnya di CY 05 dan beberapa blok di CY 01 dialihkan ke CY 04 atau CY 06 yang dilakukan oleh operator menunjukkan terbatasnya kapasitas *container yard* dalam menumpuk *container import*. Pengalihan bongkaran *container import* ke CY 04 atau CY 06 yang notabene fungsinya untuk penumpukan *container* yang telah diperiksa secara fisik oleh pegawai bea cukai (*ex behandle*). Masalah dalam sistem bongkar muat *container import* juga akan berdampak langsung dalam terhambatnya operasi *delivery* karena *chasis* bongkaran milik TPKS dan *chasis* dari luar dalam satu jalur yang sama. Berikut adalah *layout* PT. Terminal Peti Kemas Semarang.



Gambar 4.10  
Layout Terminal Peti Kemas Semarang

Belum sepenuhnya *automated rubber tired gantry crane* yang digunakan dalam seluruh *container yard* menyebabkan keaktualan posisi *container* dengan sistem dalam pengambilan *container import* sehingga sering terjadi perbedaan. Pengalihan bongkaran *container import* ke CY 04 atau CY 06 akan memicu permasalahan baru. Masih digunakannya *rubber tired gantry crane* pada *container yard* berdampak signifikan dalam optimalnya kegiatan operasi *delivery*.

3. **Bagaimana dampak dari sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?**

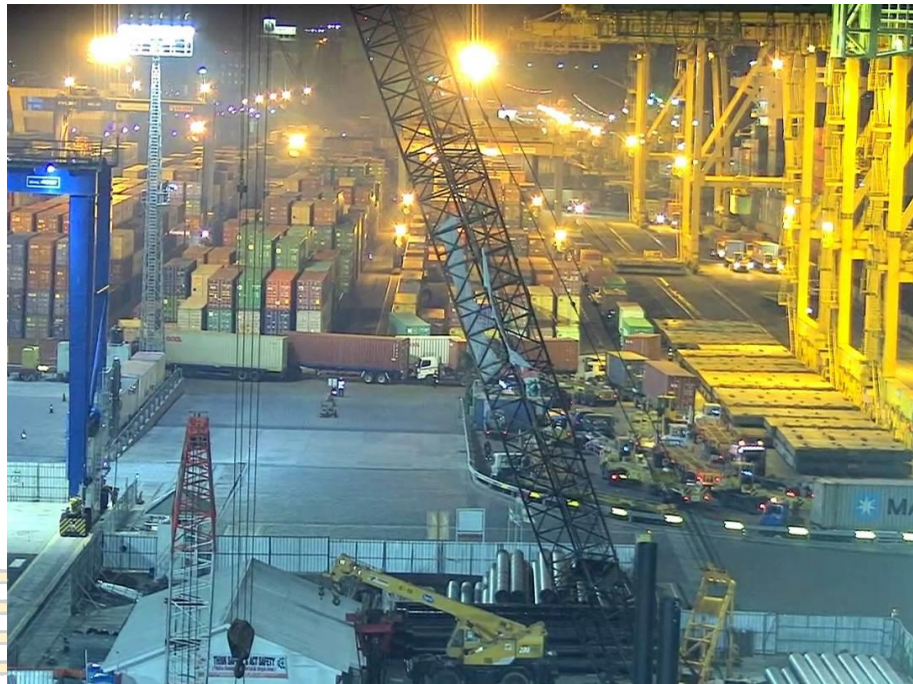
Dari hasil observasi, penulis menemukan dampak dari sistem pengaturan *container import* pada *container yard* yang belum optimal adalah adanya antrian panjang truk pembawa peti kemas ke *container*

*yard* ataupun truk yang akan mengambil *container*. Hal tersebut mengindikasikan bahwa operasi bongkar muat di TPKS belum optimal. Operasi-operasi yang belum optimal menyebabkan permasalahan yang saat ini dihadapi oleh pihak TPKS. Hal tersebut dikarenakan keputusan dari masing-masing operasi akan saling mempengaruhi dan ketika salah satu operasi tidak optimal maka akan berpengaruh terhadap seluruh sistem di TPKS. Waktu riskan untuk terjadi antrian adalah pada saat mendekati *closing time* truk luar untuk menumpuk di *container yard*.

*Closing time* adalah batas waktu terakhir bagi sebuah peti kemas ekspor yang akan diangkut oleh kapal untuk berada di *container yard*, sebelum kapal tersebut datang. PT. Terminal Peti Kemas Semarang memberlakukan 5 hari sejak berlakunya *open stack* truk luar untuk menumpuk *container yard*. Dari hasil wawancara dengan salah satu staff PT.Terminal Peti Kemas, waktu truk luar untuk menumpuk *container export* lebih memilih waktu mendekati *closing time*. Hal tersebut untuk mengurangi biaya penumpukan bagi para eksportir dan mereka juga lebih bisa memastikan bahwa *container export* mereka telah termuat di atas kapal.

Hal tersebut secara langsung akan berdampak untuk truk yang akan melaksanakan kegiatan *delivery*. Kepadatan yang terjadi di dalam lapangan penumpukan tidak dapat dihindari ketika truk *receiving* yang sedang padat bertemu dengan truk *delivery*. Antrian panjang seperti

pada gambar 4.10 akan menghambat arus *container* khususnya *container import* dalam kegiatan *delivery*.



Gambar 4.11  
Antrian truk/chasis

### C. Pembahasan Masalah

1. **Bagaimana sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?**

Berdasarkan hasil observasi, penentuan lokasi peti kemas di *container yard* memegang peranan yang penting bagi keseluruhan kinerja PT. Terminal Peti Kemas Semarang. Bagi *container import*, penentuan lokasi di *container yard* akan mempengaruhi efisiensi proses *delivery*. Sistem *automated rubber tired gantry crane* ini digunakan oleh PT. Terminal Peti Kemas Semarang untuk peti kemas impor, peti

kemas yang berasal dari kapal dibawa menuju dermaga dengan menggunakan derek peti kemas dermaga/*quay crane* (QC). Dari dermaga selanjutnya peti kemas dibawa menuju *container yard* oleh *head truck*. *Head truck* membawa *container import* masuk ke dalam *gate in container yard* yang secara otomatis terbuka ketika truk akan masuk dan truk memposisikan diri dengan panduan *display*.

Tempat penumpukan peti kemas, proses penumpukan/*stacking* dilakukan oleh ARTG dan setelah proses pengambilan *container import*, truk boleh meninggalkan *container yard* untuk kembali mengambil *container* di dermaga. Dalam pengambilan *container*, truk atau *chasis* yang ditunjuk oleh EMKL akan memasuki *gate in* dan menempelkan barcode untuk di *scan* dalam sistem. Setelah sistem *scan* selesai maka otomatis akan tercetak slip pengambilan yang berisi posisi *container* yang akan diambil. Truk akan mengantri menunggu di panggil oleh sistem dan setelah dilakukan pemanggilan maka truk tersebut memasuki *gate* sesuai dengan layar *display di gate container yard*. Maka truk masuk dan memposisikan sesuai slot yang tertera pada slip dan menunggu ARTG memuat *container* di atas truk dan diperbolehkan untuk meninggalkan *container yard* melalui *gate out*.

2. **Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?**

Berdasarkan observasi, faktor utama dalam kelancaran *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang serta penataan dan penumpukan petikemas di *container yard* adalah:

a. Sumber Daya Manusia (SDM)

Sumber Daya Manusia yang profesional dan berkompeten dalam hal ini sangat mempengaruhi kinerja/jalannya suatu perusahaan dalam proses pengaturan *container* di *container yard*. Operator memegang peranan yang sangat penting terutama dalam hal mengatur sebuah *container* atau pada saat kapal sedang berada di pelabuhan melakukan penumpukan *container* di *container yard*. SDM yang profesional dan handal akan memberikan dampak bagi kelancaran kegiatan *delivery container import*.

Kurangnya kemampuan beberapa operator dalam mengoperasikan RTG (*Rubber Tired Gantry*) crane sehingga tidak dapat mengatur penumpukan yang efisien. Tuntutan dalam BCH (*Box Crane Per Hour*) dari PT. Terminal Peti Kemas Semarang menyebabkan ketidak teraturan dalam penumpukan *container*. Dari hasil wawancara dengan pihak staff PT. Terminal Peti Kemas Semarang, tidak memungkiri tuntutan BCH sangat mempengaruhi penataan *container import*. Karena adanya tuntutan tersebut pihak operator tidak melakukan *updating*

keaktualan posisi ketika sedang melakukan *shifting* atau pemindahan *container import* dalam kegiatan *delivery*.

Berdasarkan hal-hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa salah satu kendala yang dihadapi PT. Terminal Peti Kemas Semarang adalah kinerja operator (SDM) dalam pelayanan proses penumpukan *container* di *container yard*. Kurangnya kemampuan SDM yang ada menyebabkan ketidakteraturan penumpukan *container* di *container yard*.

b. Sarana dan Prasarana

Hasil observasi menunjukkan bahwa pihak TPKS harus mengeluarkan biaya untuk perbaikan sarana dan prasarana yang disebut biaya pemeliharaan (*maintenance cost*). Biaya yang dikeluarkan untuk pemeliharaan tersebut ini tidaklah kecil.

Sarana dan prasarana PT. Terminal Peti Kemas Semarang memerlukan biaya investasi yang sangat besar karena diharapkan dapat beroperasi selama mungkin sesuai umur rencana. Permasalahan yang terjadi di Terminal Petikemas Semarang adalah terjadinya *deterioration* (penurunan fungsi bangunan) akibat kondisi tanah dasar dermaga yang sangat lunak, rob air laut yang sangat tinggi, serta beban lalu lintas dan petikemas yang sangat besar.

Penurunan *settlement* dermaga yang terjadi antara 7–20 cm setiap tahun merupakan salah satu masalah dalam pemeliharaan

TPKS. Dalam proses peninggian CY 01 mengakibatkan kemacetan *chasis* dalam operasi penumpukan *container* pada *container yard* jika arus dari *container export* maupun *import* sedang tinggi. Masalah dalam sistem bongkar muat *container import* otomatis akan berdampak langsung dalam terhambatnya operasi *delivery* karena *chasis* bongkaran milik TPKS dan *chasis* dari luar dalam satu jalur yang sama.

Kapasitas *Container Yard* untuk menumpuk *Container Import* juga menjadi suatu permasalahan yang dihadapi oleh PT. Terminal Peti Kemas Semarang. Pengalihan bongkaran *container import* yang seharusnya di CY 05 dan beberapa blok di CY 01 dialihkan ke CY 04 atau CY 06 yang dilakukan oleh operator menunjukkan terbatasnya kapasitas *Container Yard* dalam menumpuk *container import*. Pengalihan bongkaran *container import* ke CY 04 atau CY 06 yang notabene fungsinya untuk penumpukan *container ex behandle*.

Belum sepenuhnya *automated rubber tired gantry crane* digunakan dalam seluruh *container yard* menyebabkan keaktualan posisi *container* dengan sistem pengambilan *container import* sering terjadi perbedaan. Pengalihan bongkaran *container import* ke CY 04 atau CY 06 memicu permasalahan baru. Dalam hasil wawancara, narasumber mengemukakan bahwa masih digunakannya *rubber tired gantry crane* pada

*container yard* berdampak pada lambatnya kegiatan operasi *delivery*, sehingga dapat disimpulkan bahwa sarana dan prasarana di PT. Terminal Peti Kemas Semarang dalam menunjang proses *delivery* masih belum optimal. Proses *maintenance container yard* belum merata pada penggunaan ARTG untuk seluruh *container yard* serta hanya ada satu jalur untuk mobilisasi truk, baik truk dari luar yang akan melakukan *receiving* maupun *delivery* atau truk dari TPKS itu sendiri yang akan melakukan penumpukan *container import* ke *container yard* dari dermaga.

### 3. **Bagaimana dampak dari sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?**

Dari hasil observasi penulis adanya antrian panjang truk pembawa peti kemas ke *container yard* ataupun truk yang akan mengambil *container* mengindikasikan bahwa operasi bongkar muat di TPKS belum optimal. Kegiatan yang belum optimal menyebabkan permasalahan tersendiri yang saat ini dihadapi oleh pihak TPKS, karena keputusan dari masing-masing operasi akan saling mempengaruhi dan ketika salah satu operasi tidak optimal maka akan berpengaruh terhadap seluruh sistem di TPKS.

Tidak optimalnya waktu yang sering terjadi antrian adalah pada saat mendekati *closing time* truk luar untuk menumpuk di *container yard*. PT. Terminal Peti Kemas Semarang memberlakukan 5 hari sejak

berlakunya *open stack* truk luar untuk menumpuk *container yard*. Dari hasil wawancara dengan salah satu staff PT.Terminal Peti Kemas bahwa waktu truk luar untuk menumpuk *container export* lebih memilih waktu mendekati *closing time*. Hal ini untuk mengurangi biaya penumpukan bagi para eksportir dan mereka juga lebih bisa memastikan bahwa *container export* mereka telah termuat di atas kapal.

Hal di atas secara langsung akan berdampak pada truk yang akan melaksanakan kegiatan *delivery*. Kepadatan yang terjadi di dalam lapangan penumpukan tidak dapat dihindari ketika truk *receiving* yang sedang padat bertemu dengan truk *delivery*. Antrian panjang akan menghambat arus *container* khususnya *container import* dalam kegiatan *delivery*.

Pengalihan bongkaran ketika terjadi antrian panjang serta penuhnya kapasitas dari *container yard* menjadi permasalahan yang dihadapi oleh PT. Terminal Peti Kemas Semarang. Pihak operator akan melakukan pengalihan bongkaran *container import* yang seharusnya dilakukan penumpukan di CY 05 dialihkan ke CY 04 dan CY 06 jika terjadi antrian panjang di dalam terminal peti kemas agar terurai antrian truk luar untuk melakukan kegiatan *delivery*. Dengan dilakukan pengalihan *container import* ke CY 04 dan CY 06 akan menambah permasalahan dalam keaktualan posisi *container import*.

Penggunaan ARTG yang belum mencakup CY 04 dan CY 06 akan menyebabkan kacaunya posisi keaktualan *container import*. Truk

akan menunggu pencarian dari operator RTG untuk menemukan *container* yang akan diambil. Penentuan lokasi yang tepat menjadi cara yang mungkin digunakan agar *container import* dapat diambil dengan lebih mudah dan efisien. Dalam penentuan lokasi peti kemas di *container yard*, *container import* harus berada pada lokasi yang optimal agar tercapai kelancaran kegiatan *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang.

Dari mengetahui peristiwa diatas kegiatan *delivery* yang seharusnya dilaksanakan dengan lancar akan mengalami kendala. Kendala yang ditimbulkan berdampak langsung kepada pengguna layanan di PT. Terminal Peti Kemas Semarang. Menurunnya kepercayaan adalah salah satu dampak secara moril bagi PT. Terminal Peti Kemas Semarang. Kerugian yang ditimbulkan oleh tidak lancarnya kegiatan *delivery* oleh beberapa pihak akan membuat para pengguna jasa layanan *container* akan berpikir dua kali untuk menggunakan jasa dari PT. Terminal Peti Kemas Semarang.

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan serta dari hasil uraian pembahasan mengenai analisis sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar kegiatan *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar kegiatan *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang sudah menggunakan sistem otomasi dengan *Automated Rubber Tired Gantry Crane*, tetapi belum diterapkan di CY 04 dan CY 06.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar kegiatan *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang adalah:
  - a. Sumber Daya Manusia.
  - b. Sarana dan Prasarana.
3. Dampak dari sistem pengaturan *container import* pada *container yard* guna memperlancar *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang adalah kacaunya posisi keaktualan *container import* sehingga truk akan menunggu pencarian dari operator RTG untuk menemukan *container* yang akan diambil.

## B. Saran

Saran yang peneliti sampaikan adalah sebagai berikut:

1. PT. Terminal Peti Kemas Semarang seharusnya menerapkan sistem *automated rubber tired gantry crane* terhadap seluruh *container yard* yang sudah terbukti dalam meningkatkan *Box Crane per Hour* (BCH) guna memperlancar kegiatan *delivery*.
2. Peningkatan kedisiplinan SDM khususnya operator dengan melakukan pendidikan dan pelatihan dalam meng-*update* posisi *container import* serta memberikan sanksi yang tegas ketika ditemukannya *container import* yang tidak aktual guna memperlancar kegiatan *delivery* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang.
3. Membuat jalur yang berbeda terhadap truk *receiving*, *delivery* serta *head truck* untuk menumpuk *container* agar tidak terjadi penumpukan antrian yang panjang ketika mendekati waktu *closing time*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Artakusuma, A. 2012, *Analisis Import Container Dwelling Time Di Pelabuhan Peti Kemas Jakarta International Container Terminal (JICT) Tanjung Priok*. Jurnal Teknik Perkapalan., Januari 2000.
- Desitama, F.S. Poniman dan Rustono, 2016, *Analisis Perhitungan Metode Konvensional dan Metode ABC dalam Menentukan Tarif Jasa Bongkar Muat Internasional pada Terminal Peti Kemas PT. Pelabuhan Indonesia III (persero) Semarang*, Jurnal bisnis. Hal. 51-66.
- Handajani, Mudjiastuti, 2004, *Analisis Kinerja Operasional Bongkar Muat Peti Kemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*, Jurnal Transportasi, Vol. 4 No.1, Juni 2004.
- Indrawan, R. & Yaniawati R.P. 2014, *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Campuran Untuk Manajemen, Pembangunan, dan Pendidikan*, Bandung: Penerbit PT Refika Aditama.
- Jogiyanto, 2010, *Analisis dan Desain Sistem Informasi*, Edisi IV, Andi Offset., Yogyakarta.
- Komaruddin, 2001, *Ensiklopedia Manajemen*, Edisi ke-5, Jakarta : Bumi Aksara.
- Noor, Juliansyah. 2012, *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III, 2001, *Keputusan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III No. Kep.46/PP.1.08/P.III Tahun 2001 tentang Pembentukan Terminal Peti Kemas Semarang*.
- Republik Indonesia, 2008, *UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*.
- Suyono, R. P. 2003, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, edisi ke-3, PPM, Jakarta.
- Sugiyono, 2014, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Triatmodjo, B. 2010, *Perencanaan Pelabuhan*, Beta Offset, Edisi Pertama, Yogyakarta.

## LAMPIRAN 1

Daftar pertanyaan hasil wawancara

Berikut ini adalah daftar pertanyaan-pertanyaan hasil wawancara antara pihak dari PT. Terminal Peti Kemas Semarang, pada:

Hari, tanggal : Senin, 29 Mei 2017

Nama : Ryzki Ave

Jabatan : *Supervisor Shift*

Tempat : Ruang operator ARTG PT. Terminal Peti Kemas Semarang

Pembahasan pertanyaan-pertanyaan yang diajukan, yakni:

1. Berapa lama anda bekerja di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?

Jawaban :

Saya sebenarnya sudah bergabung dengan PT. Pelindo III sejak 2010, kalau bergabung dengan TPKS nya baru sekitar awal tahun 2014, jadi sekitar 3 tahun dek saya disini.

2. Bagaimana sistem pengaturan *container import* pada *container yard* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?

Jawaban :

Dalam sistem pengaturannya *container import* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang sudah menggunakan sistem *Automated Rubber Tired Gantry Crane*. Sistem *Automated Rubber Tired Gantry Crane* ini digunakan oleh PT. Terminal Peti Kemas Semarang sudah *full* otomatis. Untuk peti kemas impor, peti kemas yang berasal dari kapal dibawa ke dermaga dengan menggunakan

derek peti kemas dermaga/*quay crane* (QC). Dari dermaga selanjutnya peti kemas dibawa menuju *container yard* oleh truk internal.

Dalam pengambilan *container*, truk atau *chasis* yang ditunjuk oleh EMKL akan memasuki *gate in* dan menempelkan *barcode* untuk di *scan* dalam sistem.

Setelah sistem *scan* selesai maka akan otomatis akan tercetak slip pengambilan yang berisi posisi *container* yang akan diambil. Truk akan mengantri menunggu dipanggil oleh sistem dan truk tersebut memasuki *gate* sesuai dengan layar *display di gate container yard*. Truk masuk dan memposisikan sesuai slot yang tertera pada slip dan menunggu ARTG memuat *container* di atas truk dan diperbolehkan untuk meninggalkan *container yard*.

3. Apa saja faktor-faktor yang dapat memengaruhi dari sistem pengaturan tersebut *container import* pada *container yard* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?

Jawaban :

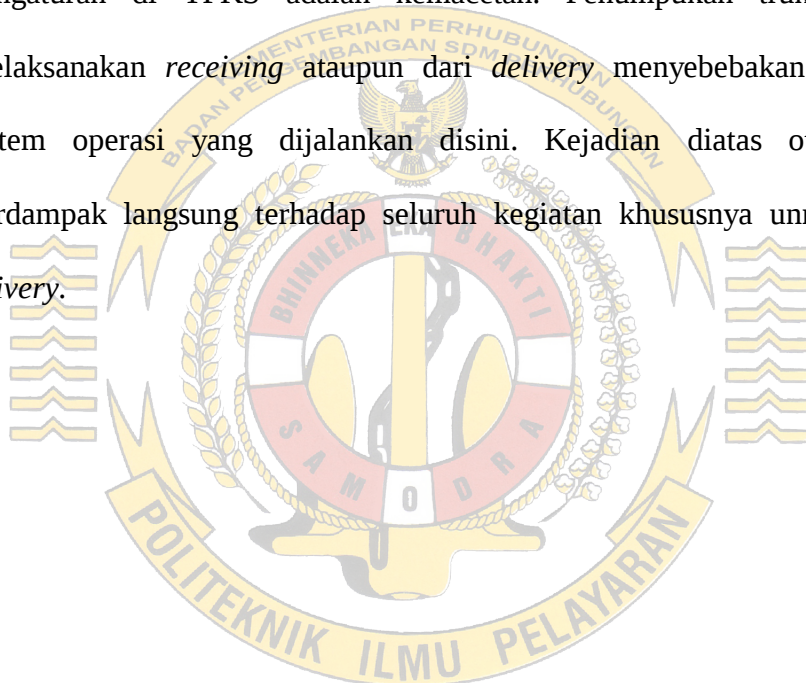
Kalau faktor-faktor nya yang dapat mempengaruhi dari SDM sama sarana prasarana. Soalnya dalam segala jenis kegiatan ataupun pekerjaan apapun bentuknya, manusia selalu memegang peranan yang paling penting dimana sumber daya manusia memiliki kedudukan sebagai pengatur dalam segala jenis bentuk pekerjaan disini. Sumber Daya Manusia yang profesional dan berkompeten di PT. Terminal Peti Kemas Semarang sangat mempengaruhi proses pengaturan *container* di *container yard*. Untuk sarana dan prasarana juga sangat berpengaruh. Pihak TPKS harus mengeluarkan biaya untuk

perbaikan sarana dan prasarana yang tidak kecil yaitu guna memperlancar dari system operasi di TPKS.

4. Dampak apa saja yang ditimbulkan oleh sistem pengaturan *container import* pada *container yard* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?

Jawaban :

Dampak yang secara langsung berpengaruh jika terjadi masalah dalam sistem pengaturan di TPKS adalah kemacetan. Penumpukan truk yang akan melaksanakan *receiving* ataupun dari *delivery* menyebabkan tersendatnya sistem operasi yang dijalankan disini. Kejadian diatas otomatis akan berdampak langsung terhadap seluruh kegiatan khususnya unntuk kegiatan *deivery*.



Daftar pertanyaan hasil wawancara

Berikut ini adalah daftar pertanyaan-pertanyaan hasil wawancara antara pihak dari PT. Terminal Peti Kemas Semarang, pada:

Hari, tanggal : Senin, 29 Mei 2017

Nama : Dewinta Muslikha Hidayati

Jabatan : Ass. Perencanaan Operasi Kapal

Tempat : Ruang Operasional PT. Terminal Peti Kemas Semarang

Pembahasan pertanyaan-pertanyaan yang diajukan, yakni:

1. Berapa lama anda bekerja di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?

Jawaban :

Saya mulai bergabung dengan PT. TPKS tahun 2015 dek.

2. Bagaimana sistem pengaturan *container import* pada *container yard* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?

Dari sistem pengaturan disini sudah menggunakan ARTG. Tetapi tidak semua sudah mengaplikasikan sistem *crane* ini. ARTG baru digunakan di CY 01 dan CY 05, jadi masih belum digunakan di seluruh CY yang ada di PT. Terminal Peti Kemas Semarang.

3. Apa saja faktor-faktor yang dapat memengaruhi dari sistem pengaturan tersebut *container import* pada *container yard* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?

Jawaban :

Faktor yang mempengaruhi sistem pengaturan disini khususnya untuk *container import* dari sarana prasarana dan SDM dek. Sering terjadi ketidak

aktualan dari sistem posisi *container import* dengan slip yang dicetak oleh sopir di depan *gate in*. Kalau kejadian seperti itu hanya di CY 04 dan CY 06 yang masih belum menggunakan sistem ARTG. Jadi permasalahannya dari operator tersebut yang tidak meng *update* posisi dari *container import* yang hendak diambil. Untuk sarana prasarana nya kita selalu menjalankan *maintenance* secara berkala. Penurunan tanah yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Emas menjadi suatu permasalahan.

4. Dampak apa saja yang ditimbulkan oleh sistem pengaturan *container import* pada *container yard* di PT. Terminal Peti Kemas Semarang?

Jawaban :

Adanya antrian panjang truk pembawa peti kemas ke *container yard* ataupun truk yang akan mengambil *container* jadi salah satu dampaknya dek. Jadi mengindikasikan bahwa operasi bongkar muat di TPKS belum optimal. Kegiatan yang belum optimal menyebabkan permasalahan tersendiri yang saat ini dihadapi oleh pihak TPKS, karena keputusan dari masing-masing operasi akan saling mempengaruhi dan ketika salah satu operasi tidak optimal maka akan berpengaruh terhadap seluruh sistem di TPKS. Penyebabnya adalah truk *receiving* yang akan menumpuk *container* mereka ke CY selalu datang mendekati *closing time*. Jadi kemacetan yang sering terjadi pasti pada saat waktu mendekati *closing time*. Hal tersebut akan menghambat dari sistem kegiatan *delivery* itu sendiri dek.

## Dermaga TPKS Tanjung Emas

| No | NAMA<br>DERMAGA           | PANJANG<br>TAMBATAN | UKURAN              |                   |                           | KEDALA-<br>MAN<br>KOLAM<br>(m) | KONS-<br>TRUKSI          | TAHUN<br>PEMBUAT-<br>AN |
|----|---------------------------|---------------------|---------------------|-------------------|---------------------------|--------------------------------|--------------------------|-------------------------|
|    |                           |                     | Pan-<br>jang<br>(m) | Leba-<br>r<br>(m) | Luas<br>(m <sup>2</sup> ) |                                |                          |                         |
| 1  | DERMAGA<br>TPKS           | 345                 | 345                 | 25                | 8625                      | 10                             | Tiang<br>pancang<br>baja | 1999                    |
| 2  | DERMAGA<br>BARU<br>TPKS   | 150                 | 150                 | 25                | 3750                      | 10                             | Tiang<br>pancang<br>baja | 2005                    |
| 3  | DERMAGA<br>3 BARU<br>TPKS | 105                 | 105                 | 25                | 2625                      | 10                             | Tiang<br>pancang<br>baja | 2015                    |

Sumber : <http://www.tpks.co.id/new/home/fasilitas>

## Lapangan Penumpukan TPKS Tanjung Emas

| N<br>O | NAMA<br>LAPANGAN<br>PENUMPUKAN | UKURAN<br>LAPANGAN<br>PENUMPUKAN |                  |                               | DAYA<br>DUKU<br>NG<br>LANT<br>AI<br>(Ton/M <sup>2</sup> ) | KONSTRU<br>KSI<br>LANTAI | KETERAN<br>GAN |
|--------|--------------------------------|----------------------------------|------------------|-------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------|----------------|
|        |                                | Panja<br>ng<br>(m)               | Leb<br>ar<br>(m) | Lua<br>s<br>(m <sup>2</sup> ) |                                                           |                          |                |
| 1      | Container<br>Yard 01           | 372                              | 222.<br>15       | 826<br>40                     | 3                                                         | paving tebal<br>10 cm    | 1999           |
| 2      | Container<br>Yard 02           | 140.9                            | 109.<br>57       | 154<br>38                     | 3                                                         | paving tebal<br>10 cm    | 1999           |
| 3      | Container<br>Yard 03           | 182                              | 160.<br>4        | 291<br>93                     | 3                                                         | paving tebal<br>10 cm    | 1995           |
| 4      | Container<br>Yard 04           | 160.9                            | 130.<br>36       | 291<br>93                     | 3                                                         | paving tebal<br>10 cm    | 1995           |
| 5      | Container<br>Yard 05           | 150                              | 56.6<br>7        | 850<br>1                      | 3                                                         | paving tebal<br>10 cm    | 2005           |
| 6      | Container<br>Yard 06           | 259.5                            | 117.<br>23       | 304<br>21                     | 3                                                         | paving tebal<br>10 cm    | 2008           |

Sumber : <http://www.tpks.co.id/new/home/fasilitas>

| NO | BLOCK X4    |              | AKTUAL |
|----|-------------|--------------|--------|
| 1  | OOLU3750454 | Y X4 01 03 1 | 41     |
| 2  | SUDU1904850 | Y X4 01 04 1 | 31     |
| 3  | SUDU7696693 | Y X4 01 06 1 | 61     |
| 4  | SUDU7848522 | Y X4 01 06 2 | 62     |
| 5  | OOLU9426801 | Y X4 08 01 1 | 31     |
| 6  | OOLU8978576 | Y X4 08 02 1 | 33     |
| 7  | RFCU5057719 | Y X4 08 05 1 | 11     |
| 8  | OOLU9748665 | Y X4 08 06 1 | 21     |
| 9  | OOLU6937686 | Y X4 08 06 2 | 32     |
| 10 | GESU6718448 | Y X4 16 02 1 | 52     |
| 11 | MRKU1108040 | Y X4 16 03 1 | 61     |
| 12 | MSKU6979777 | Y X4 16 04 1 | 21     |
| 13 | TCNU7158349 | Y X4 16 04 2 | 51     |
| 14 | TCNU3264194 | Y X4 16 06 1 | 31     |
| 15 | JSSU1531053 | Y X4 21 03 1 | 51     |
| 16 | TEMU2788978 | Y X4 21 05 1 | 31     |
| 17 | PCIU1074991 | Y X4 21 06 1 | 11     |
| 18 | OOLU9345947 | Y X4 24 02 1 | 31     |
| 19 | HMCU9207560 | Y X4 24 04 1 | 51     |
| 20 | KKFU7761062 | Y X4 24 04 2 | 41     |
| 21 | WHLU5749559 | Y X4 24 06 1 | 61     |
| 22 | MSKU6871139 | Y X4 28 03 1 | 61     |
| 23 | PONU1570071 | Y X4 28 03 2 | 33     |
| 24 | MSKU8517741 | Y X4 28 05 1 | 53     |
| 25 | BMOU6501038 | Y X4 28 05 2 | 21     |
| 26 | MRKU0554449 | Y X4 28 05 3 | 32     |
| 27 | EITU1842795 | Y X4 28 06 1 | 31     |
| 28 | DRYU9284718 | Y X4 28 06 2 | 51     |
| 29 | HMCU1021800 | Y X4 28 06 3 | 52     |
| 30 | TGHU6215050 | Y X4 32 01 1 | 11     |
| 31 | UETU5248584 | Y X4 32 03 1 | 31     |
| 32 | TCLU6312540 | Y X4 32 06 1 | 61     |
| 33 | HASU1425135 | Y X4 35 01 1 | 31     |
| 34 | EURU1121394 | Y X4 35 02 1 | 21     |
| 35 | EURU1121584 | Y X4 35 02 2 | 32     |
| 36 | EURU1121590 | Y X4 35 03 1 | 51     |
| 37 | SUDU1454100 | Y X4 35 04 1 | 41     |
| 38 | TEMU0115772 | Y X4 35 04 2 | 22     |
| 39 | EURU1120905 | Y X4 35 05 1 | 52     |
| 40 | MOAU6771410 | Y X4 37 01 1 | 51     |
| 41 | SUDU7663806 | Y X4 37 03 1 | 41     |
| 42 | SUDU7369540 | Y X4 37 04 1 | 21     |
| 43 | SUDU7601810 | Y X4 37 06 1 | 52     |

|    |             |              |        |
|----|-------------|--------------|--------|
| 43 | OOLU8960896 | Y W4 24 03 2 | 41     |
| 44 | SEGU4058838 | Y W4 24 04 1 | 31     |
| 45 | SEGU4090892 | Y W4 24 04 2 | 22     |
| 46 | OOLU9711178 | Y W4 24 04 3 | 51     |
| 47 | WHLU5397519 | Y W4 28 02 1 | 41     |
| 48 | TEMU6447497 | Y W4 28 03 1 | 31     |
| 49 | ECMU9355077 | Y W4 28 05 1 | 51     |
| 50 | CCLU6848161 | Y W4 28 06 1 | 61     |
| 51 | MRKU0814192 | Y W4 32 01 1 | 28-1   |
| 52 | KKFU7612665 | Y W4 32 01 2 | 11     |
| 53 | TCNU3177818 | Y W4 32 02 1 | 21     |
| 54 | SIKU6006373 | Y W4 32 02 2 | 22     |
| 55 | MSKU6294124 | Y W4 32 03 1 | 28-1-1 |
| 56 | SEGU4264320 | Y W4 32 03 2 | 31     |
| 57 | TCLU5538975 | Y W4 32 03 3 | 32     |
| 58 | SEGU5015168 | Y W4 32 04 1 | 52     |
| 59 | CCLU7291384 | Y W4 32 04 2 | 12     |
| 60 | OOLU9353053 | Y W4 32 05 1 | 42     |
| 61 | TCNU7382410 | Y W4 32 05 2 | 51     |
| 62 | OOLU9965845 | Y W4 32 06 1 | 41     |
| 63 | TCLU8034216 | Y W4 32 06 2 | 61     |
| 64 | NYKU4807068 | Y W4 32 06 3 | 62     |
| 65 | CBHU7000088 | Y W4 36 01 1 | 11     |
| 66 | MRKU4433825 | Y W4 36 02 1 | 21     |
| 67 | NYKU4364463 | Y W4 36 02 2 | 52     |
| 68 | SIKU5934069 | Y W4 36 03 1 | 31     |
| 69 | BMOU5436616 | Y W4 36 03 2 | 32     |
| 70 | MRKU1004088 | Y W4 36 04 1 | 42     |
| 71 | MSKU6205620 | Y W4 36 04 2 | 22     |
| 72 | OOLU4504347 | Y W4 36 05 1 | 41     |
| 73 | MRKU0401558 | Y W4 36 05 2 | 51     |
| 74 | SITU9048975 | Y W4 36 06 1 | 61     |
| 75 | TCNU6503306 | Y W4 36 06 2 | 62     |
| 76 | GESU3846147 | Y W4 39 01 1 | 51     |
| 77 | MRKU7702738 | Y W4 39 02 1 | 22     |
| 78 | SUDU3938248 | Y W4 39 03 1 | 31     |
| 79 | SUDU1762376 | Y W4 39 03 2 | 32     |
| 80 | HASU1090941 | Y W4 39 03 3 | 21     |
| 81 | MSKU2261293 | Y W4 39 04 1 | 42     |
| 82 | OOLU1023353 | Y W4 39 04 2 | 43     |
| 83 | TEMU0358469 | Y W4 39 05 1 | 53     |
| 84 | SUDU7985551 | Y W4 39 06 1 | 52     |
| 85 | SUDU1751622 | Y W4 39 06 2 | 41     |
| 86 | MAGU2490555 | Y W4 39 06 3 | 61     |
| 87 | ZCIU2550731 | Y W4 39 06 4 | 62     |

| NO | BLOCK Y4    |              | AKTUAL |
|----|-------------|--------------|--------|
| 1  | BSIU2345082 | Y Y4 01 03 1 | ✓      |
| 2  | CMAU4244170 | Y Y4 04 02 1 | ✓      |
| 3  | CMAU9030567 | Y Y4 08 05 1 | 11     |
| 4  | HMCU1058202 | Y Y4 08 06 1 | 21     |
| 5  | TCLU3096534 | Y Y4 11 01 1 | 11     |
| 6  | TCLU2509525 | Y Y4 11 06 1 | 21     |
| 7  | YMLU8934430 | Y Y4 14 03 1 | 41     |
| 8  | BMOU5817130 | Y Y4 14 06 1 | 61     |
| 9  | BMOU3146270 | Y Y4 14 06 2 | 62     |
| 10 | SEGU2734363 | Y Y4 17 02 1 | 31     |
| 11 | BEAU2373248 | Y Y4 17 03 1 | 41     |
| 12 | MSKU3294711 | Y Y4 17 06 1 | 21     |
| 13 | CCLU6558706 | Y Y4 20 01 1 | ✓      |
| 14 | CBHU8154909 | Y Y4 20 06 1 | 31     |
| 15 | CLHU4720490 | Y Y4 24 03 1 | ✓      |
| 16 | TGHU4665383 | Y Y4 24 04 1 | 32     |
| 17 | MRKU3844776 | Y Y4 24 05 1 | 62     |
| 18 | MSKU8555227 | Y Y4 24 06 1 | 61     |
| 19 | TRHU2382513 | Y Y4 27 01 1 | ✓      |
| 20 | TCKU2648729 | Y Y4 27 02 1 | ✓      |
| 21 | MRKU8316318 | Y Y4 27 06 1 | 41     |
| 22 | MSKU0597247 | Y Y4 30 03 1 | ✓      |
| 23 | PONU7536808 | Y Y4 30 03 2 | ✓      |
| 24 | TRLU7219111 | Y Y4 30 06 1 | ✓      |
| 25 | TCNU6128798 | Y Y4 30 06 2 | ✓      |

| NO | BLOCK Z4    |              | AKTUAL |
|----|-------------|--------------|--------|
| 1  | MSKU9430815 | Y Z4 04 01 1 | 41     |
| 2  | KKFU7540539 | Y Z4 04 04 1 | 21     |
| 3  | APZU3729377 | Y Z4 11 02 1 | ✓      |
| 4  | PCIU3055774 | Y Z4 11 04 1 | 11     |
| 5  | MSKU3512304 | Y Z4 13 05 1 | 21     |
| 6  | WHLU2925398 | Y Z4 25 06 1 | 21     |
| 7  | TEMU5498822 | Y Z4 27 01 1 | ✓      |
| 8  | DRYU2759241 | Y Z4 27 02 1 | ✓      |
| 9  | TCLU3784033 | Y Z4 27 02 2 | ✓      |
| 10 | GLDU9302553 | Y Z4 27 03 1 | ✓      |
| 11 | TCLU3833288 | Y Z4 27 04 1 | 62     |
| 12 | BLKU2513621 | Y Z4 27 06 1 | ✓      |
| 13 | TGHU6890188 | Y Z4 30 02 1 | 31     |
| 14 | SEGU4488171 | Y Z4 30 03 1 | 41     |
| 15 | CMAU4623451 | Y Z4 30 04 1 | 51     |
| 16 | TGHU8671466 | Y Z4 30 05 1 | 52     |

(46)

171 list  
1 fish th  
170 Box

KESIAPAN OPERASI DAN UTILISASI ALAT BONGKAR MUAT PETIKEMAS

BULAN LAPORAN : MEI 2017  
TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG  
Divisi : TEKNIK (Dinas Peralatan dan Instalasi)

LAP. SO. ARIM. 01

break down = perbaikan

| No.             | Jenis / Nama Alat BM                                 | KAP. | Tidak Siap Operasi                                                                                                                                             |                                                                                       |                                                   | LAMA OPERASI |       | TIDAK OPERASI | SIAP OPERASI |         |          | UTILISASI |    | Ket |
|-----------------|------------------------------------------------------|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------|-------|---------------|--------------|---------|----------|-----------|----|-----|
|                 |                                                      |      | Pemeliharaan                                                                                                                                                   | Perbaikan                                                                             | Rusak/Accident/<br>Pemel Dgn Durasi Waktu         | Komersial    | Dinas |               | JAM          | %       | JAM      | %         |    |     |
|                 |                                                      |      | JAM                                                                                                                                                            | JAM                                                                                   | JAM                                               | JAM          | JAM   |               | JAM          | JAM     | JAM      | %         |    |     |
| 1               | 2                                                    |      | 3                                                                                                                                                              | 4                                                                                     | 5                                                 | 6            | 7     | 8             | 9            | 10      | 11       | 12        | 13 |     |
| 1               | Peralatan Bongkar Muat Peti Kemas<br>Container Crane |      |                                                                                                                                                                |                                                                                       |                                                   |              |       |               |              |         |          |           |    |     |
| a               | Container Crane I H I (CC 03)                        | 40   | 6                                                                                                                                                              | 3.42                                                                                  | 4.00                                              | 369          |       | 353.58        | 722.58       | 98.99%  | 369.00   | 50.14%    |    |     |
|                 |                                                      |      | MAINTENANCE EVERY MONTH,<br>MAINTENANCE EVERY 2<br>MONTH,MAINTENANCE EVERY 3 MONTH                                                                             | CB Incoming Trip, Cant Boom Down,<br>Boom Abnormal, Cant Unlock, Spreader<br>Abnormal | Contactior Tilting Broken                         |              |       |               |              |         |          |           |    |     |
| 2)              | Container Crane I H I (CC 04)                        | 40   | 6                                                                                                                                                              | 2.83                                                                                  | 109.00                                            | 351          |       | 267.17        | 618.17       | 84.81%  | 351.00   | 47.69%    |    |     |
|                 |                                                      |      | MAINTENANCE EVERY MONTH,<br>MAINTENANCE EVERY 2 MONTH                                                                                                          | Cant Gantry , Spreader abnormal, Cant<br>Lock Unlock                                  | Spreader Abnormal, Cant Gantry,<br>Hoist Abnormal |              |       |               |              |         |          |           |    |     |
| 3)              | Container Crane I H I (CC 05)                        | 40   | 3                                                                                                                                                              | 1.58                                                                                  | 1.00                                              | 496          |       | 234.42        | 730.42       | 99.65%  | 496.00   | 67.39%    |    |     |
|                 |                                                      |      | MAINTENANCE EVERY MONTH,<br>MAINTENANCE EVERY 2 MONTH,MAINTENANCE EVERY 3 MONTH                                                                                | Hoist Abnormal, Sprader Abnormal                                                      | Sprader Abnormal                                  |              |       |               |              |         |          |           |    |     |
| 4)              | Container Crane I H I (CC 06)                        | 40   | 6                                                                                                                                                              | 1.33                                                                                  | 0.00                                              | 444          |       | 284.67        | 728.67       | 99.82%  | 444.00   | 60.33%    |    |     |
|                 |                                                      |      | MAINTENANCE EVERY MONTH,<br>MAINTENANCE EVERY 2 MONTH,<br>MAINTENANCE EVERY 3 MONTH                                                                            | Hoist Abnormal, Spreader Abnormal                                                     |                                                   |              |       |               |              |         |          |           |    |     |
| 5)              | Container Crane I H I (CC 07)                        | 40   | 6                                                                                                                                                              | 2.42                                                                                  | 2.00                                              | 456          |       | 269.58        | 725.58       | 99.40%  | 456.00   | 61.96%    |    |     |
|                 |                                                      |      | MAINTENANCE EVERY MONTH,<br>MAINTENANCE EVERY 2 MONTH                                                                                                          | Cant crane on, Spreader Abnormal,Flipper<br>Abnormal                                  | Spreader Abnormal                                 | -            |       |               |              |         |          |           |    |     |
| 6)              | Container Crane I H I (CC 08)                        | 40   | 26                                                                                                                                                             | 0                                                                                     | 0                                                 | 51.50        |       | 627.5         | 679          | 100.00% | 51.50    | 7.30%     |    |     |
|                 |                                                      |      | MAINTENANCE EVERY MONTH,                                                                                                                                       |                                                                                       |                                                   |              |       |               |              |         |          |           |    |     |
| 7)              | Container Crane I H I (CC 09)                        | 40   | 26.50                                                                                                                                                          | 0                                                                                     | 0                                                 | 93           |       | 585.5         | 678.5        | 100.00% | 93.00    | 13.19%    |    |     |
|                 |                                                      |      | MAINTENANCE EVERY MONTH                                                                                                                                        |                                                                                       |                                                   |              |       |               |              |         |          |           |    |     |
| CONTAINER CRANE |                                                      |      | 79.50                                                                                                                                                          | 11.58                                                                                 | 116.00                                            | 1.216.00     | 0.00  | 2.622.42      | 4.882.92     | 97.5%   | 2.260.50 | 44.00%    |    |     |
| b               | Rubber Tyred Gantry                                  |      |                                                                                                                                                                |                                                                                       |                                                   |              |       |               |              |         |          |           |    |     |
| 1)              | Rubber Tyred Gantry SUMITOMO (RTG 01)                | 36   | 11.00                                                                                                                                                          | 6.42                                                                                  | 2.00                                              | 562          |       | 154.58        | 716.58       | 98.86%  | 562.00   | 76.36%    |    |     |
|                 |                                                      |      | Change tyre gantry leg 3 outer and repair<br>flipper right sea side                                                                                            | Cant gantry, Steering abnormal, Gantry<br>abnormal, Engine shutdown                   | Spreader abnormal                                 |              |       |               |              |         |          |           |    |     |
| 2)              | Rubber Tyred Gantry SUMITOMO (RTG 02)                | 36   | 12.00                                                                                                                                                          | 6.84                                                                                  | 0.00                                              | 538          |       | 179.16        | 717.16       | 99.07%  | 538.00   | 73.10%    |    |     |
|                 |                                                      |      | Maintenance every 200 hours, Check cleaning<br>radiator,Check / tighten bolt clam rel trolley,<br>Change tyre gantry leg 1 outer                               | Cant hoist, Hoist abnormal,Cant gantry ,<br>Gantry abnormal                           | -                                                 |              |       |               |              |         |          |           |    |     |
| 3)              | Rubber Tyred Gantry SUMITOMO (RTG 03)                | 36   | 3.50                                                                                                                                                           | 5.67                                                                                  | 0.00                                              | 549          |       | 177.83        | 726.83       | 99.23%  | 549.00   | 74.59%    |    |     |
|                 |                                                      |      | Install fan motor gantry left side side,<br>Maintenance every 200 hours                                                                                        | Spreader abnormal, Cant steering<br>0° Spreader twislock abnormal,                    | -                                                 |              |       |               |              |         |          |           |    |     |
| 4)              | Rubber Tyred Gantry SUMITOMO (RTG 04)                | 36   | 9.00                                                                                                                                                           | 1.58                                                                                  | 1.00                                              | 219          |       | 505.42        | 724.42       | 99.65%  | 219.00   | 29.76%    |    |     |
|                 |                                                      |      | Change cylinder steering leg 4 , Maintenance<br>every 200 hour                                                                                                 | Spreader abnormal                                                                     | Spreader abnormal                                 |              |       |               |              |         |          |           |    |     |
| 5)              | Rubber Tyred Gantry SUMITOMO (RTG 05)                | 36   | 10.00                                                                                                                                                          | 1.59                                                                                  | 35.00                                             | 370          |       | 319.41        | 689.41       | 95.03%  | 370.00   | 50.27%    |    |     |
|                 |                                                      |      | Repair support roller cable festone & check /<br>Repair cable festoon, Weld support drum<br>cable festoon, Change cylinder pinlock<br>steering right land side | Cant gantry, Spreader abnormal,Engine<br>shutdown                                     | Cant gantry, Spreader abnormal                    |              |       |               |              |         |          |           |    |     |
| 6)              | Rubber Tyred Gantry SUMITOMO (RTG 06)                | 36   | 7.00                                                                                                                                                           | 6.75                                                                                  | 5.00                                              | 504          |       | 213.25        | 717.25       | 98.40%  | 504.00   | 68.48%    |    |     |
|                 |                                                      |      | Maintenance every 200 hours, Cleaning<br>radiator engine, Grease main bearing trolley<br>area                                                                  | Hoist abnormal, Spreader abnormal, Engine<br>shutdown, Cant hoist, Cant crane on      | Gantry abnormal, Hoist abnormal                   |              |       |               |              |         |          |           |    |     |
| 7)              | Rubber Tyred Gantry SUMITOMO (RTG 07)                | 36   | 13.00                                                                                                                                                          | 4.84                                                                                  | 0.00                                              | 499          |       | 219.16        | 718.16       | 99.34%  | 499.00   | 67.80%    |    |     |
|                 |                                                      |      | Change wire rope hoist (4roll), Replace<br>twislock spreader right land side, Maintenance<br>every 200 hours, check all system                                 | Engine cant fail, Engine shutdown,<br>Spreader abnormal                               | -                                                 |              |       |               |              |         |          |           |    |     |
| 8)              | Rubber Tyred Gantry SUMITOMO (RTG 08)                | 36   | 6.00                                                                                                                                                           | 6.83                                                                                  | 0.00                                              | 492          |       | 231.17        | 723.17       | 99.07%  | 492.00   | 66.85%    |    |     |

Jam Tersedia : 736

3 SHIFT

Jam Tersedia : 705

KESIAPAN OPERASI DAN UTILISASI ALAT BONGKAR MUAT PETIKEMAS

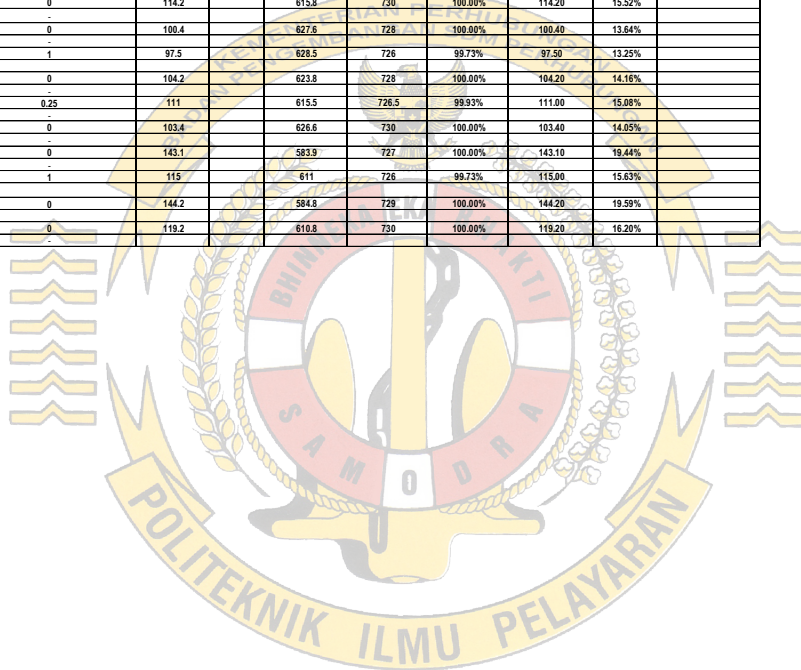
BULAN LAPORAN : MEI 2017  
TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG  
Divisi : TEKNIK (Dinas Peralatan dan Instalasi)

LAP. SO. ARW. 01

break down =perbaikan

Jam Tersedia : **736**  
3 SHIFT

| No. | Jenis / Nama Alat BM                               | KAP. | Tidak Siap Operasi                                                                                                             |                                                                                       |                                                                            | LAMA OPERASI |       | TIDAK OPERASI | SIAP OPERASI |         | UTILISASI |        | Ket |
|-----|----------------------------------------------------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|--------------|-------|---------------|--------------|---------|-----------|--------|-----|
|     |                                                    |      | Pemeliharaan                                                                                                                   | Perbaikan                                                                             | Rusak/Accident/<br>Pemel Dgn Durasi Waktu                                  | Komersial    | Dinas |               | JAM          | %       | JAM       | %      |     |
|     |                                                    |      | JAM                                                                                                                            | JAM                                                                                   | JAM                                                                        | JAM          | JAM   |               | JAM          | %       | JAM       | %      |     |
| 1   | 2                                                  |      | 3                                                                                                                              | 4                                                                                     | 5                                                                          | 6            | 7     | 8             | 9            | 10      | 11        | 12     | 13  |
|     |                                                    |      | Cleaning radiator engine, Install stopper trolley right sea side, Maintenance every 200 hours, Check carbon brush motor gantry | Can't, gantry, engine shutdown, spreader abnormal, hoist down abnormal, trolley fault | -                                                                          |              |       |               |              |         |           |        |     |
| 9)  | Rubber Tyred Gantry KALMAR (RTG 16)                | 41   | 4                                                                                                                              | 3                                                                                     | 4                                                                          | 580          |       | 145           | 725          | 99.05%  | 580.00    | 78.80% |     |
|     |                                                    |      | PM 24500 HM                                                                                                                    | Add Voltage, Replace Proximity Sensor, Check Sensor Limit Switch Trolley              | Engine Can't Start, Telslock Motion Time Expired, Doss Over Travel Trolley |              |       |               |              |         |           |        |     |
| 10) | Rubber Tyred Gantry KALMAR (RTG 17)                | 41   | 8                                                                                                                              | 2                                                                                     | 2                                                                          | 582          |       | 142           | 724          | 99.46%  | 582.00    | 79.08% |     |
|     |                                                    |      | PM 24000 HM                                                                                                                    | Check Indicator Switch Trolley, Adjust Joystick                                       | Trolley Can't Slowdown, Joystick Not Clear                                 |              |       |               |              |         |           |        |     |
| 11) | Rubber Tyred Gantry KALMAR (RTG 18)                | 41   | 4                                                                                                                              | 3                                                                                     | 4                                                                          | 646          |       | 79            | 725          | 99.05%  | 646.00    | 87.77% |     |
|     |                                                    |      | PM 26500 HM                                                                                                                    | Check Sensor Limit Switch Trolley, Check Engine, Check Headblock Cable                | Doss Over Travel Trolley, Engine Can't Start, Headblock Lock Unlock        |              |       |               |              |         |           |        |     |
| 12) | Rubber Tyred Gantry KALMAR (RTG 19)                | 41   | 0                                                                                                                              | 590                                                                                   | 57                                                                         | 0            |       | 89            | 89           | 12.09%  | 0.00      | 0.00%  |     |
|     |                                                    |      |                                                                                                                                | Over Haul Cylinder Head (Waiting Part)                                                | Engine Can't Start                                                         |              |       |               |              |         |           |        |     |
|     | RUBBER TYRED GANTRY                                |      | 87.50                                                                                                                          | 638.52                                                                                | 110.00                                                                     | 5,541.00     | 0.00  | 2,454.98      | 7,995.98     | 91.5%   | 5,541.00  | 62.74% |     |
| c   | Automatic Rubber Tyred Gantry                      |      |                                                                                                                                |                                                                                       |                                                                            |              |       |               |              |         |           |        |     |
| 1)  | Automatic Rubber Tyred Gantry KONECRANES (ARTG-01) | 40   | 6                                                                                                                              | 0                                                                                     | 0                                                                          | 114.2        |       | 615.8         | 730          | 100.00% | 114.20    | 15.52% |     |
|     | Preventive Maintenance Hours                       |      | -                                                                                                                              | -                                                                                     | -                                                                          |              |       |               |              |         |           |        |     |
| 2)  | Automatic Rubber Tyred Gantry KONECRANES (ARTG-02) | 40   | 8                                                                                                                              | 0                                                                                     | 0                                                                          | 100.4        |       | 627.6         | 728          | 100.00% | 100.40    | 13.64% |     |
|     | Preventive Maintenance Hours                       |      | -                                                                                                                              | -                                                                                     | -                                                                          |              |       |               |              |         |           |        |     |
| 3)  | Automatic Rubber Tyred Gantry KONECRANES (ARTG-03) | 40   | 8                                                                                                                              | 1                                                                                     | 1                                                                          | 97.5         |       | 628.5         | 726          | 99.73%  | 97.50     | 13.25% |     |
|     | Preventive Maintenance Hours                       |      | -                                                                                                                              | -                                                                                     | -                                                                          |              |       |               |              |         |           |        |     |
| 4)  | Automatic Rubber Tyred Gantry KONECRANES (ARTG-04) | 40   | 9                                                                                                                              | 0                                                                                     | 0                                                                          | 104.2        |       | 623.8         | 728          | 100.00% | 104.20    | 14.16% |     |
|     | Preventive Maintenance Hours                       |      | -                                                                                                                              | -                                                                                     | -                                                                          |              |       |               |              |         |           |        |     |
| 5)  | Automatic Rubber Tyred Gantry KONECRANES (ARTG-05) | 40   | 9                                                                                                                              | 0.25                                                                                  | 0.25                                                                       | 111          |       | 615.5         | 726.5        | 99.93%  | 111.00    | 15.08% |     |
|     | Preventive Maintenance Hours                       |      | -                                                                                                                              | -                                                                                     | -                                                                          |              |       |               |              |         |           |        |     |
| 6)  | Automatic Rubber Tyred Gantry KONECRANES (ARTG-06) | 40   | 9                                                                                                                              | 0                                                                                     | 0                                                                          | 103.4        |       | 626.6         | 730          | 100.00% | 103.40    | 14.05% |     |
|     | Preventive Maintenance Hours                       |      | -                                                                                                                              | -                                                                                     | -                                                                          |              |       |               |              |         |           |        |     |
| 7)  | Automatic Rubber Tyred Gantry KONECRANES (ARTG-07) | 40   | 9                                                                                                                              | 0                                                                                     | 0                                                                          | 143.1        |       | 583.9         | 727          | 100.00% | 143.10    | 19.44% |     |
|     | Preventive Maintenance Hours                       |      | -                                                                                                                              | -                                                                                     | -                                                                          |              |       |               |              |         |           |        |     |
| 8)  | Automatic Rubber Tyred Gantry KONECRANES (ARTG-08) | 40   | 9                                                                                                                              | 1                                                                                     | 1                                                                          | 115          |       | 611           | 726          | 99.73%  | 115.00    | 15.63% |     |
|     | Preventive Maintenance Hours                       |      | -                                                                                                                              | -                                                                                     | -                                                                          |              |       |               |              |         |           |        |     |
| 9)  | Automatic Rubber Tyred Gantry KONECRANES (ARTG-09) | 40   | 7                                                                                                                              | 0                                                                                     | 0                                                                          | 144.2        |       | 584.6         | 729          | 100.00% | 144.20    | 19.59% |     |
|     | Preventive Maintenance Hours                       |      | -                                                                                                                              | -                                                                                     | -                                                                          |              |       |               |              |         |           |        |     |
| 10) | Automatic Rubber Tyred Gantry KONECRANES (ARTG-10) | 40   | 6                                                                                                                              | 0                                                                                     | 0                                                                          | 119.2        |       | 610.8         | 730          | 100.00% | 119.20    | 16.20% |     |
|     | Preventive Maintenance Hours                       |      | -                                                                                                                              | -                                                                                     | -                                                                          |              |       |               |              |         |           |        |     |



KESIAPAN OPERASI DAN UTILISASI ALAT BONGKAR MUAT PETIKEMAS

BULAN LAPORAN : MEI 2017  
TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG  
Divisi : TEKNIK (Dinas Peralatan dan Instalasi)

LAPORAN 01

break down = perbaikan

Jam Tersedia : **736**  
3 SHIFT

| No. | Jenis / Nama Alat BM                               | KAP. | Tidak Siap Operasi                                                                                |                                                                                                                       |                                                 | LAMA OPERASI    |             | TIDAK OPERASI   | SIAP OPERASI    |               |  | UTILISASI       |               | Ket |
|-----|----------------------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------|-------------|-----------------|-----------------|---------------|--|-----------------|---------------|-----|
|     |                                                    |      | Pemeliharaan                                                                                      | Perbaikan                                                                                                             | Rusak/Accident/<br>Pemel Dgn Durasi Waktu       | Komersial       | Dinas       |                 | JAM             | %             |  | JAM             | %             |     |
|     |                                                    |      | JAM                                                                                               | JAM                                                                                                                   | JAM                                             | JAM             | JAM         |                 | JAM             | %             |  | JAM             | %             |     |
| 1   | 2                                                  |      | 3                                                                                                 | 4                                                                                                                     | 5                                               | 6               | 7           | 8               | 9               | 10            |  | 11              | 12            | 13  |
| 11) | Automatic Rubber Tyred Gantry KONECRANES (ARTG-11) | 40   | 6                                                                                                 | 8                                                                                                                     | 0                                               | 78.4            |             | 651.6           | 730             | 100.00%       |  | 78.40           | 10.65%        |     |
|     |                                                    |      | Preventive Maintenance Hours                                                                      | -                                                                                                                     | -                                               |                 |             |                 |                 |               |  |                 |               |     |
|     | <b>AUTOMATIC RUBBER TYRED GANTRY (ARTG)</b>        |      | <b>81.00</b>                                                                                      | <b>2.25</b>                                                                                                           | <b>2.25</b>                                     | <b>1,230.60</b> | <b>0.00</b> | <b>6,779.90</b> | <b>8,010.50</b> | <b>99.9%</b>  |  | <b>1,230.60</b> | <b>15.2%</b>  |     |
| d   | Side Loader                                        |      |                                                                                                   |                                                                                                                       |                                                 |                 |             |                 |                 |               |  |                 |               |     |
| 1)  | Side Loader MITSUBISHI (SL 02)                     | 18   | 18                                                                                                | 27                                                                                                                    | 0                                               | 36              |             | 655             | 691             | 93.89%        |  | 36.00           | 4.89%         |     |
|     |                                                    |      | pencucian unit alat, perbaikan keistrikan, greasing cross joint, baut twistlock dan lampu rotary, | perbaikan ban ( pompa ban ), perbaikan rel hose spreader dan pipa hydraulic lock unlock, pengelasan lengan twistlock, | -                                               |                 |             |                 |                 |               |  |                 |               |     |
| 2)  | Empty Container Handler KALMAR (SL 03)             | 18   | 2.5                                                                                               | 3                                                                                                                     | 2                                               | 225             |             | 503.5           | 728.5           | 98.98%        |  | 225.00          | 30.57%        |     |
|     |                                                    |      | Pencucian unit alat, penggantian lampu lock unlock dan lampu halogen                              | Penggantian Ban sebelah depan kanan kiri luar dalam, Penggantian Ban sebelah belakang kanan kiri,                     | penggantian Hose Hidrolis Spreader bocor,       |                 |             |                 |                 |               |  |                 |               |     |
|     | <b>SIDE LOADER</b>                                 |      | <b>20.50</b>                                                                                      | <b>30.00</b>                                                                                                          | <b>2.00</b>                                     | <b>261.00</b>   | <b>0.00</b> | <b>1,158.50</b> | <b>1,419.50</b> | <b>96.4%</b>  |  | <b>261.00</b>   | <b>17.7%</b>  |     |
| e   | Reach Stacker                                      |      |                                                                                                   |                                                                                                                       |                                                 |                 |             |                 |                 |               |  |                 |               |     |
| 1)  | Reach Stacker Konecranes (RS 01) milik TPKS        |      | 6                                                                                                 | 2.5                                                                                                                   | 2                                               | 292             |             | 433.5           | 725.5           | 98.57%        |  | 292.00          | 39.67%        |     |
|     |                                                    |      | Pencucian unit alat, Service 5250 Jam, dan service 5500 Jam,                                      | Penggantian ban belakang kanan kiri, Perbaikan kabel Spreader                                                         | penggantian Hose Hidrolis 20-40 Spreader bocor, |                 |             |                 |                 |               |  |                 |               |     |
| 2)  | Reach Stacker Kalmar (RS 02) milik TPKS            |      | 12                                                                                                | 1                                                                                                                     | 2                                               | 428             |             | 293             | 721             | 97.96%        |  | 428.00          | 58.15%        |     |
|     |                                                    |      | Pencucian unit alat, service 6000 Jam, Service 6250 Jam dan service 6500 Jam,                     | Penggantian Spi Rotary Spreader                                                                                       | penggantian Hose Hidrolis Spreader bocor,       |                 |             |                 |                 |               |  |                 |               |     |
| 3)  | Reach Stacker Kalmar (RS 03) milik TPKS            |      | 6                                                                                                 | 4                                                                                                                     | 0                                               | 278             |             | 448             | 726             | 95.64%        |  | 278.00          | 37.77%        |     |
|     |                                                    |      | Pencucian unit alat, service 5500 Jam, Service 5750 Jam                                           | Penggantian Sambungan Rantai Spreader putus                                                                           | -                                               |                 |             |                 |                 |               |  |                 |               |     |
|     | <b>REACH STACKER</b>                               |      | <b>24.00</b>                                                                                      | <b>7.50</b>                                                                                                           | <b>4.00</b>                                     | <b>998.00</b>   | <b>0.00</b> | <b>1,174.50</b> | <b>2,172.50</b> | <b>98.39%</b> |  | <b>998.00</b>   | <b>45.20%</b> |     |
| f   | Head Truck                                         |      |                                                                                                   |                                                                                                                       |                                                 |                 |             |                 |                 |               |  |                 |               |     |
| 1   | Head Truck HN-118                                  | 40   | 12.0                                                                                              | 14.0                                                                                                                  | 0.0                                             | 351             |             | 359             | 710             | 98.47%        |  | 351.00          | 47.69%        |     |
|     |                                                    |      | pencucian HT,service engine                                                                       | penggantian ban,perbaikan servo kopling, penggantian tuas tanak solar                                                 |                                                 |                 |             |                 |                 |               |  |                 |               |     |
| 2   | Head Truck HN-119                                  | 40   | 8.5                                                                                               | 9.5                                                                                                                   | 0.0                                             | 255             |             | 463             | 718             | 97.55%        |  | 255.00          | 34.65%        |     |
|     |                                                    |      | pencucian HT,service engine                                                                       | perbaikan wipper,perbaikan alarm,perbaikan keistrikan, penggantian ban                                                |                                                 |                 |             |                 |                 |               |  |                 |               |     |
| 3   | Head Truck HN-120                                  | 40   | 7.5                                                                                               | 11.5                                                                                                                  | 0.0                                             | 239             |             | 478             | 717             | 97.42%        |  | 239.00          | 32.47%        |     |



KESIAPAN OPERASI DAN UTILISASI ALAT BONGKAR MUAT PETIKEMAS

BULAN LAPORAN : MEI 2017  
TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG  
Divisi : TEKNIK (Dinas Peralatan dan Instalasi)

LAP. SO. ARIM 01

break down = perbaikan

Jam Tersedia : **736**  
3 SHIFT

| No. | Jenis / Nama Alat BM | KAP. | Tidak Siap Operasi          |                                                                      |                                           | LAMA OPERASI |       | TIDAK OPERASI | SIAP OPERASI |         |  | UTILISASI |        | Ket |
|-----|----------------------|------|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------|-------|---------------|--------------|---------|--|-----------|--------|-----|
|     |                      |      | Pemeliharaan                | Perbaikan                                                            | Rusak/Accident/<br>Pemel Dgn Durasi Waktu | Komersial    | Dinas |               | JAM          | %       |  | JAM       | %      |     |
|     |                      |      | JAM                         | JAM                                                                  | JAM                                       | JAM          | JAM   |               | JAM          |         |  | JAM       |        |     |
| 1   | 2                    |      | 3                           | 4                                                                    | 5                                         | 6            | 7     | 8             | 9            | 10      |  | 11        | 12     | 13  |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine | perbaikan servo kopling.penggantian ban.penggantian halogen          |                                           |              |       |               |              |         |  |           |        |     |
| 4   | Head Truck HN-121    | 40   | 6.0                         | 8.0                                                                  | 0.0                                       | 267          |       | 455           | 722          | 98.10%  |  | 267.00    | 36.28% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine | perbaikan ban.perbaikan rotary.penggantian halogen                   |                                           |              |       |               |              |         |  |           |        |     |
| 5   | Head Truck HN-122    | 40   | 4.5                         | 9.0                                                                  | 0.0                                       | 90           |       | 632.5         | 722.5        | 98.17%  |  | 90.00     | 12.23% |     |
|     |                      |      | pencucian HT                | perbaikan rotary.penggantian accu.penggantian ban.penggantian blower |                                           |              |       |               |              |         |  |           |        |     |
| 6   | Head Truck HN-123    | 40   | 11.5                        | 5.5                                                                  | 0.0                                       | 278          |       | 441           | 719          | 97.69%  |  | 278.00    | 37.77% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine | perbaikan rotary.perbaikan hose angin.perbaikan wipper               |                                           |              |       |               |              |         |  |           |        |     |
| 7   | Head Truck HN-124    | 40   | 8.5                         | 19.0                                                                 | 0.0                                       | 394          |       | 315.5         | 709.5        | 96.40%  |  | 394.00    | 53.53% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine | penggantian ban.perbaikan ban.perbaikan servo kopling                |                                           |              |       |               |              |         |  |           |        |     |
| 8   | Head Truck HN-125    | 40   | 8.5                         | 5.0                                                                  | 0.0                                       | 395          |       | 327.5         | 722.5        | 98.17%  |  | 395.00    | 53.67% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine | penggantian fuse.penggantian ban.perbaikan ban                       |                                           |              |       |               |              |         |  |           |        |     |
| 9   | Head Truck HN-126    | 40   | 11.0                        | 9.0                                                                  | 0.0                                       | 396          |       | 320           | 716          | 97.28%  |  | 396.00    | 53.80% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine | penggantian ban.penggantian halogen.perbaikan rotary                 |                                           |              |       |               |              |         |  |           |        |     |
| 10  | Head Truck HN-127    | 40   | 1.5                         | 13.0                                                                 | 0.0                                       | 62           |       | 659.5         | 721.5        | 98.03%  |  | 62.00     | 8.42%  |     |
|     |                      |      | pencucian HT                | perbaikan klem accu.perbaikan rotary.penggantian accu                |                                           |              |       |               |              |         |  |           |        |     |
| 11  | Head Truck HT - 136  | 40   | 0.0                         | 0.0                                                                  | 0.0                                       | 0            |       | 736           | 736          | 100.00% |  | 0.00      | 0.00%  |     |
|     |                      |      |                             |                                                                      |                                           |              |       |               |              |         |  |           |        |     |
| 12  | Head Truck HT - 137  | 40   | 7.0                         | 3.0                                                                  | 0.0                                       | 436          |       | 290           | 726          | 98.64%  |  | 436.00    | 59.24% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine | penggantian karet connector chassis.penggantian ban                  |                                           |              |       |               |              |         |  |           |        |     |
| 13  | Head Truck HT - 138  | 40   | 7.0                         | 3.0                                                                  | 0.0                                       | 349          |       | 377           | 726          | 98.64%  |  | 349.00    | 47.42% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine | penggantian ban                                                      |                                           |              |       |               |              |         |  |           |        |     |
| 14  | Head Truck HT - 139  | 40   | 8.5                         | 3.0                                                                  | 0.0                                       | 305          |       | 419.5         | 724.5        | 98.44%  |  | 305.00    | 41.44% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine | penggantian fuel pump                                                |                                           |              |       |               |              |         |  |           |        |     |
| 15  | Head Truck HT - 140  | 40   | 6.0                         | 3.5                                                                  | 0.0                                       | 445          |       | 281.5         | 726.5        | 98.71%  |  | 445.00    | 60.46% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine | perbaikan ban.perbaikan selang angin                                 |                                           |              |       |               |              |         |  |           |        |     |
| 16  | Head Truck HT - 141  | 40   | 7.0                         | 3.0                                                                  | 0.0                                       | 420          |       | 306           | 726          | 98.64%  |  | 420.00    | 57.07% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine | perbaikan air connector.penggantian klem accu                        |                                           |              |       |               |              |         |  |           |        |     |



KESIAPAN OPERASI DAN UTILISASI ALAT BONGKAR MUAT PETIKEMAS

BULAN LAPORAN : MEI 2017  
TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG  
Divisi : TEKNIK (Dinas Peralatan dan Instalasi)

LAP.80 ARM 01

break down =perbaikan

Jam Tersedia : **736**  
3 SHIFT

| No. | Jenis / Nama Alat BM | KAP. | Tidak Siap Operasi                                                                                                                        |                                                                                                     |                                                                 | LAMA OPERASI |       | TIDAK OPERASI | SIAP OPERASI |        |    | UTILISASI |        | Ket |
|-----|----------------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|--------------|-------|---------------|--------------|--------|----|-----------|--------|-----|
|     |                      |      | Pemeliharaan                                                                                                                              | Perbaikan                                                                                           | Rusak/Accident/<br>Pemel Dgn Durasi Waktu                       | Komersial    | Dinas |               | JAM          | %      |    | JAM       | %      |     |
|     |                      |      | JAM                                                                                                                                       | JAM                                                                                                 | JAM                                                             | JAM          | JAM   |               | JAM          |        |    | JAM       |        |     |
| 1   | 2                    | 3    | 4                                                                                                                                         | 5                                                                                                   | 6                                                               | 7            | 8     | 9             | 10           | 11     | 12 | 13        |        |     |
| 17  | Head Truck HT - 142  | 40   | 10.0                                                                                                                                      | 13.0                                                                                                | 0.0                                                             | 435          |       | 278           | 713          | 98.88% |    | 435.00    | 59.10% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine                                                                                                               | perbaikan ban,penggantian ban,penggantian halogen,penggantian ban,pengecekan AC                     |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 18  | Head Truck HT - 143  | 40   | 3.0                                                                                                                                       | 10.0                                                                                                | 0.0                                                             | 361          |       | 362           | 723          | 98.23% |    | 361.00    | 49.05% |     |
|     |                      |      | pencucian HT                                                                                                                              | perbaikan kelistrikan,pengecekan AC,perbaikan gelang angin                                          |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 19  | Head Truck HT - 144  | 40   | 7.0                                                                                                                                       |                                                                                                     | 0.0                                                             | 229          |       | 496           | 725          | 98.51% |    | 229.00    | 31.11% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine                                                                                                               | perbaikan ban,penggantian ban                                                                       |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 20  | Head Truck HT - 145  | 40   | 8.5                                                                                                                                       | 13.5                                                                                                | 0.0                                                             | 397          |       | 317           | 714          | 97.01% |    | 397.00    | 53.94% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine                                                                                                               | pengecekan fuel filter,perbaikan wipper,penggantian ban,perbaikan indikator solar,penggantian alarm |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 21  | Head Truck HT - 153  | 40   | 8.0                                                                                                                                       | 3.0                                                                                                 | 0.0                                                             | 424          |       | 301           | 725          | 98.51% |    | 424.00    | 57.61% |     |
|     |                      |      | service engine                                                                                                                            | penggantian halogen,penggantian ban                                                                 |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 22  | Head Truck HT - 154  | 40   | 11.5                                                                                                                                      | 3.0                                                                                                 | 0.0                                                             | 311          |       | 410.5         | 721.5        | 98.03% |    | 311.00    | 42.26% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine                                                                                                               | penggantian ban                                                                                     |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 23  | Head Truck HT - 155  | 40   | 9.0                                                                                                                                       | 4.0                                                                                                 | 0.0                                                             | 326          |       | 397           | 723          | 98.23% |    | 326.00    | 44.29% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine                                                                                                               | penggantian baut jok,perbaikan ban                                                                  |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 24  | Head Truck HT - 156  | 40   | 9.0                                                                                                                                       | 3.0                                                                                                 | 0.0                                                             | 225          |       | 499           | 724          | 98.37% |    | 225.00    | 30.57% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine                                                                                                               | perbaikan nepel tangki angin                                                                        |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 25  | Head Truck HT - 157  | 40   | 8.5                                                                                                                                       | 5.0                                                                                                 | 0.0                                                             | 350          |       | 372.5         | 722.5        | 98.17% |    | 350.00    | 47.55% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine                                                                                                               | perbaikan klakson,penggantian relay klakson                                                         |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 26  | Head Truck HT - 158  | 40   | 12.5                                                                                                                                      | 2.0                                                                                                 | 0.0                                                             | 416          |       | 305.5         | 721.5        | 98.03% |    | 416.00    | 56.52% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine                                                                                                               | penggantian ban                                                                                     |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 27  | Head Truck HT - 159  | 40   | 7.5                                                                                                                                       | 0.0                                                                                                 | 0.0                                                             | 311          |       | 417.5         | 728.5        | 98.98% |    | 311.00    | 42.26% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine                                                                                                               |                                                                                                     |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 28  | Head Truck HT - 160  | 40   | 5.5                                                                                                                                       | 4.0                                                                                                 | 0.0                                                             | 265          |       | 461.5         | 728.5        | 98.71% |    | 265.00    | 36.01% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine                                                                                                               | penggantian hose spiral,penggantian fuse,perbaikan klakson                                          |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 29  | Head Truck HT - 161  | 40   | 7.5                                                                                                                                       | 4.0                                                                                                 | 0.0                                                             | 419          |       | 305.5         | 724.5        | 98.44% |    | 419.00    | 56.93% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine                                                                                                               | pengecekan AC,perbaikan nepel hose spiral                                                           |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 30  | Head Truck HT - 162  | 40   | 7.0                                                                                                                                       | 11.0                                                                                                | 0.0                                                             | 418          |       | 300           | 718          | 97.55% |    | 418.00    | 56.79% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine                                                                                                               | penggantian ban,perbaikan safety valve,penggantian hose spiral                                      |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 31  | Head Truck HT - 163  | 40   | 6.5                                                                                                                                       | 0.0                                                                                                 | 0.0                                                             | 406          |       | 323.5         | 729.5        | 99.12% |    | 406.00    | 55.16% |     |
|     |                      |      | service engine                                                                                                                            |                                                                                                     |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 32  | Head Truck HT - 164  | 40   | 10.0                                                                                                                                      | 6.5                                                                                                 | 0.0                                                             | 379          |       | 340.5         | 719.5        | 97.76% |    | 379.00    | 51.49% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine                                                                                                               | penggantian halogen,pengecekan AC,penggantian halogen,perbaikan hose spiral                         |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 33  | Head Truck HT - 165  | 40   | 4.5                                                                                                                                       | 3.0                                                                                                 | 0.0                                                             | 340          |       | 388.5         | 728.5        | 98.98% |    | 340.00    | 46.20% |     |
|     |                      |      | pencucian HT.service engine                                                                                                               | penggantian hose spiral                                                                             |                                                                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 34  | Head Truck HT - 166  | 40   | 5.00                                                                                                                                      | 0.00                                                                                                | 0.00                                                            | 115.1        |       | 615.9         | 731          | 99.32% |    | 115.10    | 15.64% |     |
|     |                      |      | Replace tyre original head belakang kanan & kiri no 1, 4, Replace tyre vulkansir chasisi axle 1 no. 1, 2, 3, 4, Replace tyre axle 3 no. 1 | -                                                                                                   | -                                                               |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 35  | Head Truck HT - 167  | 40   | 2.00                                                                                                                                      | 0.00                                                                                                | 0.00                                                            | 193.3        |       | 540.7         | 734          | 99.73% |    | 193.30    | 26.26% |     |
|     |                      |      | Replace tyre head engkel 4 and chasisi axle 1 luar                                                                                        | -                                                                                                   | -                                                               |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 36  | Head Truck HT - 168  | 40   | 3.00                                                                                                                                      | 0.00                                                                                                | 0.00                                                            | 36.3         |       | 696.7         | 733          | 99.59% |    | 36.30     | 4.93%  |     |
|     |                      |      | service lamp front off, replace relay 24v DC and fuse 20a untuk lampu depan, Replace tyre chasisi axle 1 no. 1, 2                         | -                                                                                                   | -                                                               |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 37  | Head Truck HT - 169  | 40   | 6.00                                                                                                                                      | 0.00                                                                                                | 0.00                                                            | 171.6        |       | 558.4         | 730          | 99.18% |    | 171.60    | 23.32% |     |
|     |                      |      | Replace tyre head engkel 1 original, Replace tyre chasisi axle 2 no.1, 2                                                                  | -                                                                                                   | -                                                               |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 38  | Head Truck HT - 170  |      | 2.00                                                                                                                                      | 1.50                                                                                                | 1.00                                                            | 416.5        |       | 315           | 731.5        | 99.39% |    | 416.50    | 56.59% |     |
|     |                      |      | Replace tyre chasisi axle no.3, 4, rakit tyre velg 2 pcs, Repair buzzer transmisi reverse and Replace relai 24v DC                        | Roof for wind hose abnormal                                                                         | Change tyre axle 3, 4 back to original position                 |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 39  | Head Truck HT - 171  |      | 4.00                                                                                                                                      | 0.00                                                                                                | 0.00                                                            | 379.1        |       | 352.9         | 732          | 99.46% |    | 379.10    | 51.51% |     |
|     |                      |      | Replace tyre axle 1 no. 1, Replace tyre chasisi vulkansir axle 1 no.3, 4 and axle 3 no.1, 2                                               | -                                                                                                   | -                                                               |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 40  | Head Truck HT - 172  |      | 2.00                                                                                                                                      | 0.00                                                                                                | 0.00                                                            | 351.7        |       | 382.3         | 734          | 99.73% |    | 351.70    | 47.79% |     |
|     |                      |      | Maintenance rutin                                                                                                                         | -                                                                                                   | -                                                               |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 41  | Head Truck HT - 173  |      | 2.00                                                                                                                                      | 0.00                                                                                                | 0.00                                                            | 382.3        |       | 351.7         | 734          | 99.73% |    | 382.30    | 51.94% |     |
|     |                      |      | Maintenance rutin                                                                                                                         | -                                                                                                   | -                                                               |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 42  | Head Truck HT - 174  |      | 2.00                                                                                                                                      | 0.83                                                                                                | 0.00                                                            | 351.3        |       | 381.87        | 733.17       | 99.82% |    | 351.30    | 47.73% |     |
|     |                      |      | Maintenance rutin                                                                                                                         | Tyre leak axle 2 no. 1                                                                              | -                                                               |              |       |               |              |        |    |           |        |     |
| 43  | Head Truck HT - 175  |      | 3.00                                                                                                                                      | 0.00                                                                                                | 2.00                                                            | 323.1        |       | 407.9         | 731          | 99.32% |    | 323.10    | 43.90% |     |
|     |                      |      | Maintenance rutin, Greasing all greas point head                                                                                          | -                                                                                                   | Rakit velg ex HT 175, Tyre outer and inner broken (kena paving) |              |       |               |              |        |    |           |        |     |

KESIAPAN OPERASI DAN UTILISASI ALAT BONGKAR MUAT PETIKEMAS

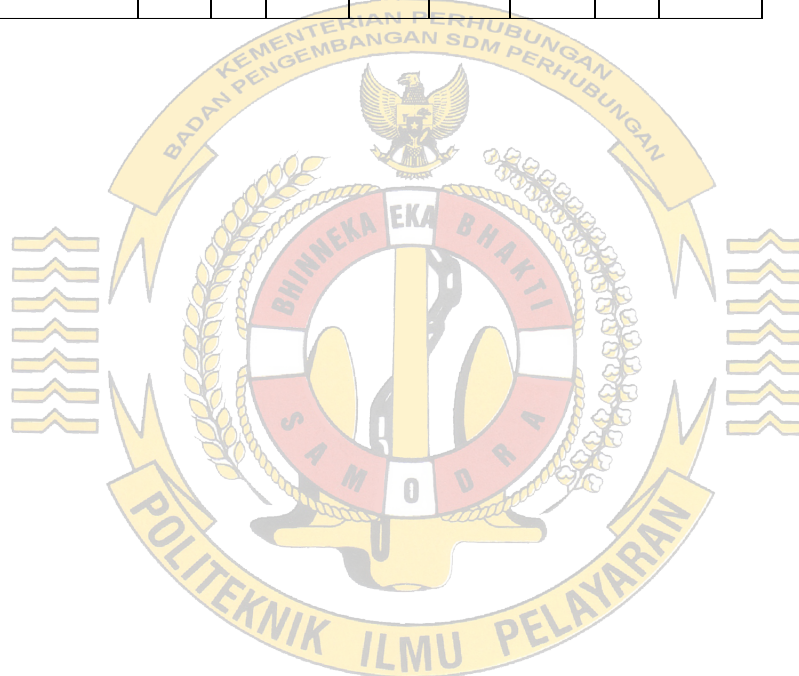
BULAN LAPORAN : MEI 2017  
TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG  
Divisi : TEKNIK (Dinas Peralatan dan Instalasi)

LAP. SO. ARIM 01

break down =perbaikan

Jam Tersedia : **736**  
3 SHIFT

| LAP 80 ARM |                      |      |                    |                                                                                                          |                                           |              |       |               |              |        |           |           |    |     |
|------------|----------------------|------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------|-------|---------------|--------------|--------|-----------|-----------|----|-----|
| No.        | Jenis / Nama Alat BM | KAP. | Tidak Siap Operasi |                                                                                                          |                                           | LAMA OPERASI |       | TIDAK OPERASI | SIAP OPERASI |        |           | UTILISASI |    | Ket |
|            |                      |      | Pemeliharaan       | Perbaikan                                                                                                | Rusak/Accident/<br>Pemel Dgn Durasi Waktu | Komersial    | Dinas |               | JAM          | JAM    | %         | JAM       | %  |     |
|            |                      |      |                    |                                                                                                          |                                           |              |       |               |              |        |           |           |    |     |
| 1          | 2                    |      | 3                  | 4                                                                                                        | 5                                         | 6            | 7     | 8             | 9            | 10     | 11        | 12        | 13 |     |
|            | HEAD TRUCK           |      | 281.50             | 209.33                                                                                                   | 3.00                                      | 13,414.30    | 0.00  | 15,548.20     | 26,758.50    | 98.3%  | 11,210.30 | 41.17%    |    |     |
| 9          | CHASIS               |      |                    |                                                                                                          |                                           |              |       |               |              |        |           |           |    |     |
| 1          | CHASIS CH-132        | 45 t | 4.5                | 11.0                                                                                                     | 0.0                                       | 278          |       | 442.5         | 720.5        | 97.89% | 278.00    | 37.77%    |    |     |
|            |                      |      | pencucian chasis   | perbaikan ban, penggantian baut anting                                                                   |                                           |              |       |               |              |        |           |           |    |     |
| 2          | CHASIS CH-133        | 45 t | 4.5                | 13.5                                                                                                     | 0.0                                       | 239          |       | 479           | 718          | 97.55% | 239.00    | 32.47%    |    |     |
|            |                      |      | pencucian chasis   | perbaikan ban, penggantian ban, perbaikan per daun, perbaikan anting per                                 |                                           |              |       |               |              |        |           |           |    |     |
| 3          | CHASIS CH-134        | 45 t | 3.0                | 10.5                                                                                                     | 0.0                                       | 295          |       | 427.5         | 722.5        | 98.17% | 295.00    | 40.08%    |    |     |
|            |                      |      | pencucian chasis   | perbaikan lampu, perbaikan ban, penggantian anting per, perbaikan stabilizer                             |                                           |              |       |               |              |        |           |           |    |     |
| 4          | CHASIS CH-135        | 45 t | 1.5                | 5.0                                                                                                      | 0.0                                       | 62           |       | 667.5         | 729.5        | 99.12% | 62.00     | 8.42%     |    |     |
|            |                      |      | pencucian chasis   | perbaikan suport per, perbaikan servo kopling                                                            |                                           |              |       |               |              |        |           |           |    |     |
| 5          | CHASIS CH-136        | 45 t | 4.5                | 25.0                                                                                                     | 0.0                                       | 255          |       | 451.5         | 706.5        | 95.99% | 255.00    | 34.65%    |    |     |
|            |                      |      | pencucian chasis   | penggantian ban, perbaikan stabilizer, perbaikan ban, perbaikan nap roda, penggantian bushing stabilizer |                                           |              |       |               |              |        |           |           |    |     |
| 6          | CHASIS CH-137        | 45 t | 3.0                | 10.0                                                                                                     | 0.0                                       | 267          |       | 456           | 723          | 98.23% | 267.00    | 36.28%    |    |     |
|            |                      |      | pencucian chasis   | perbaikan ban, perbaikan bracket anting per, perbaikan bearing                                           |                                           |              |       |               |              |        |           |           |    |     |



KESIAPAN OPERASI DAN UTILISASI ALAT BONGKAR MUAT PETIKEMAS

BULAN LAPORAN : MEI 2017  
TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG  
Divisi : TEKNIK (Dinas Peralatan dan Instalasi)

LAP.80 ARIM 01

break down =perbaikan

Jam Tersedia : 736

3 SHIFT

| No. | Jenis / Nama Alat BM                         | KAP. | Tidak Siap Operasi                                  |                                                                            |                                           | LAMA OPERASI |       | TIDAK OPERASI | SIAP OPERASI |         |           | UTILISASI |                            | Ket |
|-----|----------------------------------------------|------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------|-------|---------------|--------------|---------|-----------|-----------|----------------------------|-----|
|     |                                              |      | Pemeliharaan                                        | Perbaikan                                                                  | Rusak/Accident/<br>Pemel Dgn Durasi Waktu | Komersial    | Dinas |               | JAM          | JAM     | %         | JAM       | %                          |     |
|     |                                              |      |                                                     |                                                                            |                                           | JAM          | JAM   |               |              |         |           |           |                            |     |
| 7   | 2                                            |      | 3                                                   | 4                                                                          | 5                                         | 6            | 7     | 8             | 9            | 10      | 11        | 12        | 13                         |     |
| 1   | CHASIS CH-138                                | 45 t | 4.5<br>pencucian chasis                             | 13.0<br>perbaikan ban,perbaikan anting per                                 | 0.0                                       |              |       | 324.5         | 718.5        | 97.62%  | 394.00    | 53.53%    |                            |     |
| 8   | CHASIS CH-139                                | 45 t | 6.0<br>pencucian chasis                             | 14.0<br>perbaikan ban,penggantian ban,perbaikan anting per                 | 0.0                                       | 351          |       | 365           | 716          | 97.28%  | 351.00    | 47.69%    |                            |     |
| 9   | CHASIS CH-140                                | 45 t | 11.0<br>pencucian chasis                            | 16.0<br>penggantian ban,penggantian bracker anting,penggantian baut anting | 0.0                                       | 296          |       | 413           | 709          | 96.33%  | 296.00    | 40.22%    |                            |     |
| 10  | CHASIS CH-141                                | 45 t | 4.5<br>pencucian chasis                             | 2.0<br>perbaikan ban                                                       | 0.0                                       | 90           |       | 639.5         | 729.5        | 99.12%  | 90.00     | 12.23%    |                            |     |
| 11  | CHASIS CH-143                                | 45 t | 3.0<br>pencucian chasis                             | 5.0<br>perbaikan ban,penggantian ban                                       | 0.0                                       | 436          |       | 292           | 728          | 98.91%  | 436.00    | 59.24%    |                            |     |
| 12  | CHASIS CH-144                                | 45 t | 3.0<br>pencucian chasis                             | 0.0                                                                        | 0.0                                       | 229          |       | 504           | 733          | 99.59%  | 229.00    | 31.11%    |                            |     |
| 13  | CHASIS CH-145                                | 45 t | 0.0                                                 | 0.0                                                                        | 0.0                                       | 0            |       | 736           | 736          | 100.00% | 0.00      | 0.00%     |                            |     |
| 14  | CHASIS CH-146                                | 45 t | 3.0<br>pencucian chasis                             | 6.0<br>perbaikan ban,penggantian ban,                                      | 0.0                                       | 420          |       | 307           | 660          | 89.67%  | 420.00    | 57.07%    |                            |     |
| 15  | CHASIS CH-147                                | 45 t | 4.5<br>pencucian chasis                             | 12.0<br>penggantian ban,perbaikan ban                                      | 0.0                                       | 397          |       | 322.5         | 719.5        | 97.76%  | 397.00    | 53.94%    |                            |     |
| 16  | CHASIS CH-148                                | 45 t | 4.5<br>pencucian chasis                             | 6.5<br>perbaikan ban,penggantian ban                                       | 0.0                                       | 349          |       | 376           | 725          | 98.51%  | 349.00    | 47.42%    |                            |     |
| 17  | CHASIS CH-149                                | 45 t | 1.5<br>pencucian chasis                             | 8.0<br>penggantian ban,perbaikan ban                                       | 0.0                                       | 445          |       | 281.5         | 580          | 78.80%  | 445.00    | 60.46%    |                            |     |
| 18  | CHASIS CH-150                                | 45 t | 6.0<br>pencucian chasis                             | 4.0<br>penggantian ban,perbaikan ban                                       | 0.0                                       | 435          |       | 291           | 726          | 98.64%  | 435.00    | 59.10%    |                            |     |
| 19  | CHASIS CH-151                                | 45 t | 3.0<br>pencucian chasis                             | 2.0<br>penggantian ban                                                     | 0.0                                       | 361          |       | 370           | 731          | 99.32%  | 361.00    | 49.05%    |                            |     |
| 20  | CHASIS CH-152                                | 45 t | 4.5<br>pencucian chasis                             | 3.0<br>penggantian ban                                                     | 0.0                                       | 305          |       | 423.5         | 728.5        | 98.98%  | 305.00    | 41.44%    |                            |     |
| 21  | CHASIS CH-153                                | 45 t | 0.0<br>pencucian chasis                             | 12.0<br>penggantian ban,perbaikan ban                                      | 0.0                                       | 424          |       | 300           | 724          | 98.37%  | 424.00    | 57.61%    |                            |     |
| 22  | CHASIS CH-154                                | 45 t | 7.5<br>pencucian chasis                             | 4.0<br>penggantian ban                                                     | 0.0                                       | 311          |       | 413.5         | 630          | 85.60%  | 311.00    | 42.26%    |                            |     |
| 23  | CHASIS CH-155                                | 45 t | 3.0<br>pencucian chasis                             | 0.0                                                                        | 0.0                                       | 326          |       | 407           | 733          | 99.59%  | 326.00    | 44.29%    |                            |     |
| 24  | CHASIS CH-156                                | 45 t | 6.0<br>pencucian chasis                             | 5.0<br>penggantian ban,penggantian ban                                     | 0.0                                       | 225          |       | 500           | 725          | 98.51%  | 225.00    | 30.57%    |                            |     |
| 25  | CHASIS CH-157                                | 45 t | 4.5<br>pencucian chasis                             | 4.0<br>penggantian ban,perbaikan ban                                       | 0.0                                       | 350          |       | 377.5         | 727.5        | 98.85%  | 350.00    | 47.55%    |                            |     |
| 26  | CHASIS CH-158                                | 45 t | 8.5<br>pencucian chasis                             | 3.0<br>penggantian ban                                                     | 0.0                                       | 416          |       | 308.5         | 724.5        | 98.44%  | 416.00    | 56.52%    |                            |     |
| 27  | CHASIS CH-159                                | 45 t | 4.5<br>pencucian chasis                             | 7.5<br>penggantian ban,perbaikan ban                                       | 0.0                                       | 311          |       | 413           | 724          | 98.37%  | 311.00    | 42.26%    |                            |     |
| 28  | CHASIS CH-160                                | 45 t | 5.5<br>pencucian chasis                             | 3.0<br>penggantian ban                                                     | 0.0                                       | 265          |       | 462.5         | 727.5        | 98.85%  | 265.00    | 36.01%    |                            |     |
| 29  | CHASIS CH-161                                | 45 t | 3.5<br>pencucian chasis                             | 3.5<br>perbaikan ban,penggantian ban                                       | 0.0                                       | 419          |       | 310           | 729          | 99.05%  | 419.00    | 56.93%    |                            |     |
| 30  | CHASIS CH-162                                | 45 t | 3.0<br>pencucian chasis                             | 7.5<br>penggantian ban,perbaikan ban                                       | 0.0                                       | 418          |       | 307.5         | 725.5        | 98.97%  | 418.00    | 56.79%    |                            |     |
| 31  | CHASIS CH-163                                | 45 t | 0.0<br>pencucian chasis                             | 8.0<br>penggantian ban,perbaikan ban                                       | 0.0                                       | 406          |       | 322           | 728          | 98.91%  | 406.00    | 55.16%    |                            |     |
| 32  | CHASIS CH-164                                | 45 t | 3.0<br>pencucian chasis                             | 10.0<br>penggantian ban                                                    | 0.0                                       | 379          |       | 344           | 723          | 98.23%  | 379.00    | 51.49%    |                            |     |
| 33  | CHASIS CH-165                                | 45 t | 1.5<br>pencucian chasis                             | 5.0<br>perbaikan ban,penggantian ban                                       | 0.0                                       | 340          |       | 389.5         | 729.5        | 99.12%  | 340.00    | 46.20%    |                            |     |
| 34  | CHASIS CH-166                                | 45 t | 5.0<br>Pencucian chasis                             | 0.0<br>-                                                                   | 0.0                                       | 115.1        |       | 615.9         | 731          | 99.32%  | 115.10    | 15.64%    |                            |     |
| 35  | CHASIS CH-167                                | 45 t | 2.0<br>Pencucian chasis                             | 0.0<br>-                                                                   | 0.0                                       | 193.3        |       | 540.7         | 734          | 99.73%  | 193.30    | 26.26%    |                            |     |
| 36  | CHASIS CH-168                                | 45 t | 3.0<br>Pencucian chasis                             | 0.0<br>-                                                                   | 0.0                                       | 36.3         |       | 696.7         | 733          | 99.59%  | 36.30     | 4.93%     |                            |     |
| 37  | CHASIS CH-169                                | 45 t | 6.0<br>Pencucian chasis                             | 0.0<br>-                                                                   | 0.0                                       | 171.6        |       | 558.4         | 730          | 98.18%  | 171.60    | 23.32%    |                            |     |
| 38  | CHASIS CH-170                                | 45 t | 2.0<br>Pencucian chasis                             | 1.5<br>Perbaikan headtruck                                                 | 1.0<br>Penggantian Ban                    | 416.5        |       | 315           | 731.5        | 99.39%  | 416.50    | 56.59%    |                            |     |
| 39  | CHASIS CH-171                                | 45 t | 4.0<br>Pencucian chasis                             | 0.0<br>-                                                                   | 0.0                                       | 379.1        |       | 352.9         | 732          | 99.46%  | 379.10    | 51.51%    |                            |     |
| 40  | CHASIS CH-172                                | 45 t | 2.0<br>Pencucian chasis                             | 0.0<br>-                                                                   | 0.0                                       | 351.7        |       | 382.3         | 734          | 99.73%  | 351.70    | 47.79%    |                            |     |
| 41  | CHASIS CH-173                                | 45 t | 2.0<br>Pencucian chasis                             | 0.0<br>-                                                                   | 0.0                                       | 382.3        |       | 351.7         | 734          | 99.73%  | 382.30    | 51.94%    |                            |     |
| 42  | CHASIS CH-174                                | 45 t | 2.00<br>Pencucian chasis                            | 0.83<br>Perbaikan Ban                                                      | 0.00<br>-                                 | 351.3        |       | 381.87        | 733.17       | 99.62%  | 351.30    | 47.73%    |                            |     |
| 43  | CHASIS CH-175                                | 45 t | 3.00<br>Pencucian chasis                            | 0.00<br>Kerusakan Ban (Jilana Pening)                                      | 2.00<br>-                                 | 323.1        |       | 407.9         | 731          | 99.32%  | 323.10    | 43.90%    |                            |     |
|     |                                              |      | 161.50                                              | 241.33                                                                     | 3.00                                      | 13,214.30    | 0.00  | 18,027.87     | 30,934.17    | 97.7%   | 13,214.30 | 41.75%    |                            |     |
| 2   | Peralatan Bongkar Muat Konvensional Forklift |      |                                                     |                                                                            |                                           |              |       |               |              |         |           |           |                            |     |
| 1)  | Forklift Diesel TOYOTA (FD 50)               | 5    | 4.5                                                 | 2                                                                          | 0                                         | 40           |       | 109.5         | 149.5        | 95.83%  | 40.00     | 25.64%    | Utilisasi uk kerja 1 shift |     |
|     |                                              |      | Pengecekan bahan bakar, Kondisi Roda, Hydraulic dan | Service 2000 HM                                                            |                                           |              |       |               |              |         |           |           |                            |     |

REHANDLE

KESIAPAN OPERASI DAN UTILISASI ALAT BONGKAR MUAT PETIKEMAS

BULAN LAPORAN : MEI 2017  
TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG  
Divisi : TEKNIK (Dinas Peralatan dan Instalasi)

LAPORAN 01

break down = perbaikan

| No. | Jenis / Nama Alat BM                   | KAP. | Tidak Siap Operasi                                                                    |                                      |                                                                                        | LAMA OPERASI  |             | TIDAK OPERASI | SIAP OPERASI  |               |  | UTILISASI     |               | Ket                        |
|-----|----------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|---------------|---------------|---------------|--|---------------|---------------|----------------------------|
|     |                                        |      | Pemeliharaan                                                                          | Perbaikan                            | Rusak/Accident/<br>Pemel Dgn Durasi Waktu                                              | Komersial     | Dinas       |               | JAM           | %             |  | JAM           | %             |                            |
|     |                                        |      | JAM                                                                                   | JAM                                  | JAM                                                                                    | JAM           | JAM         |               | JAM           |               |  | JAM           |               |                            |
| 1   | 2                                      |      | 3                                                                                     | 4                                    | 5                                                                                      | 6             | 7           | 8             | 9             | 10            |  | 11            | 12            | 13                         |
|     | <b>FORKLIFT DIESEL</b>                 |      | <b>4.50</b>                                                                           | <b>2.00</b>                          | <b>0.00</b>                                                                            | <b>40.00</b>  | <b>0.00</b> | <b>109.50</b> | <b>149.50</b> | <b>95.83%</b> |  | <b>40.00</b>  | <b>25.64%</b> |                            |
| 1)  | Forklift Electric NICHASS CHYU (FE 01) | 2.5  | 1<br>Pengecekan level Battery, Kondisi Roda, Hydraulic dan Mast, Steering, Minyak rem | 0<br>Menunggu perbaikan motor travel | 136<br>Motor terbakar                                                                  | 15.0          |             | 4             | 19            | 12.18%        |  | 15.00         | 9.62%         | Utilisasi uk kerja 1 shift |
| 2)  | Forklift Electric NICHASS CHYU (FE 02) | 2.5  | 5<br>Pengecekan level Battery, Kondisi Roda, Hydraulic dan Mast, Steering, Minyak rem | 0                                    | 0                                                                                      | 42            |             | 109           | 151           | 96.79%        |  | 42.00         | 26.92%        | Utilisasi uk kerja 1 shift |
| 3)  | Forklift Electric NICHASS CHYU (FE 03) | 2.5  | 1<br>Pengecekan level Battery, Kondisi Roda, Hydraulic dan Mast, Steering, Minyak rem | 0                                    | 136<br>bakrai ngebrk, Motor travel error / loud friction terjadinya gesekan pada motor | 0.0           |             | 19            | 19            | 12.18%        |  | 0.00          | 0.00%         | Utilisasi uk kerja 1 shift |
| 4)  | Forklift Electric NICHASS CHYU (FE 07) | 2.5  | 5<br>Pengecekan level Battery, Kondisi Roda, Hydraulic dan Mast, Steering, Minyak rem | 0                                    | 0                                                                                      | 65            |             | 86            | 151           | 96.79%        |  | 65.00         | 41.67%        | Utilisasi uk kerja 1 shift |
| 5)  | Forklift Electric NICHASS CHYU (FE 08) | 2.5  | 5<br>Pengecekan level Battery, Kondisi Roda, Hydraulic dan Mast, Steering, Minyak rem | 0                                    | 0                                                                                      | 73            |             | 78            | 151           | 96.79%        |  | 73.00         | 46.79%        | Utilisasi uk kerja 1 shift |
| 6)  | Forklift Electric NICHASS CHYU (FE 09) | 2.5  | 5<br>Pengecekan level Battery, Kondisi Roda, Hydraulic dan Mast, Steering, Minyak rem | 0                                    | 0                                                                                      | 60            |             | 91            | 151           | 96.79%        |  | 60.00         | 38.46%        | Utilisasi uk kerja 1 shift |
| 7)  | Forklift Electric NICHASS CHYU (FE 10) | 2.5  | 5<br>Pengecekan level Battery, Kondisi Roda, Hydraulic dan Mast, Steering, Minyak rem | 0                                    | 0                                                                                      | 50            |             | 101           | 151           | 96.79%        |  | 50.00         | 32.05%        | Utilisasi uk kerja 1 shift |
|     | <b>FORKLIFT ELECTRIC</b>               |      | <b>27.00</b>                                                                          | <b>0.00</b>                          | <b>272.00</b>                                                                          | <b>305.00</b> | <b>0.00</b> | <b>488.00</b> | <b>793.00</b> | <b>72.62%</b> |  | <b>305.00</b> | <b>27.93%</b> |                            |
|     | <b>FORKLIFT</b>                        |      | <b>31.50</b>                                                                          | <b>2.00</b>                          | <b>272.00</b>                                                                          | <b>345.00</b> | <b>0.00</b> | <b>597.50</b> | <b>942.50</b> | <b>84.23%</b> |  | <b>345.00</b> | <b>26.79%</b> |                            |

Jam Tersedia : **736**  
3 SHIFT

Jam Tersedia 1 Shift : **156**

Mengetahui :

GENERAL MANAGER

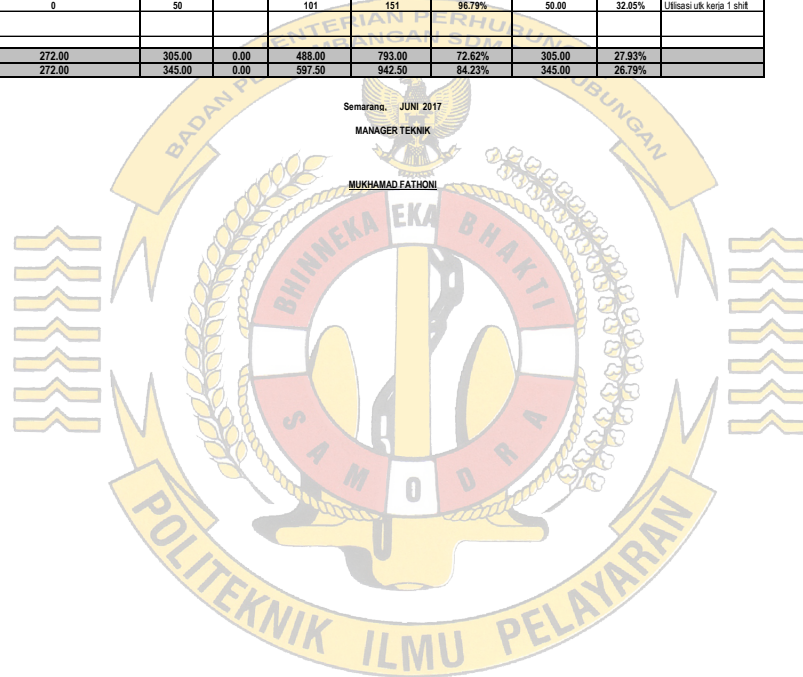
ERRY AKBAR PANGABEAN

Semarang, JUNI 2017

MANAGER TEKNIK

MUKHAMAD FATHONI

NB:  
1 Periode laporan tanggal 1 - 31 Mei 2017  
2 Jam kerja per hari 24 jam, kecuali hari jamat shift 1 istirahat 2 jam





PT. TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG  
MONTHLY VESSEL SCHEDULE  
JULI 2017

| NO                   | VESSEL NAME       | CODE | VOY       | FLAG           | SERVICE TYPE | DRAFT | CRANE | LOA (M) | GRT    | MAX TEU'S CAP | AGENT | BERTHING SCHEDULE (AVAILABILITY) | OPEN STACK TIME | CLOSING TIME | ETA          | PRIORITY STATUS |              |              |        |
|----------------------|-------------------|------|-----------|----------------|--------------|-------|-------|---------|--------|---------------|-------|----------------------------------|-----------------|--------------|--------------|-----------------|--------------|--------------|--------|
| 1 <sup>st</sup> WEEK |                   |      |           |                |              |       |       |         |        |               |       |                                  |                 |              |              |                 |              |              |        |
| 1                    | CHIOLE ISLAND     | CHIS | 712A      | MALDIVES       | FEEDER (TPP) | 9     | NO    | 222     | 28.911 | 2.824         | PBP   | SAT                              | 01-Jul 14:00    | MON          | 26-Jun 12:00 | SAT             | 01-Jul 12:00 | 01-Jul 14:00 | IN     |
| 2                    | CHITTAGONG        | CTNG | 0727-012B | PANAMA         | DIRECT (TWN) | 8.5   | NO    | 200     | 27.104 | 2.553         | ESAI  | SUN                              | 02-Jul 02:00    | TUE          | 27-Jun 00:00 | SUN             | 02-Jul 00:00 | 02-Jul 02:00 | IN     |
|                      | ALIDRA            | ALDR | 1725S     | PANAMA         | DIRECT (TWN) | 8     | YES   | 169     | 16.915 | 1.100         | ESL   | OMIT                             |                 |              |              |                 | 02-Jul 18:00 | OMIT         |        |
| 2 <sup>nd</sup> WEEK |                   |      |           |                |              |       |       |         |        |               |       |                                  |                 |              |              |                 |              |              |        |
| 3                    | MSC REUNION       | MSRE | HC726AR   | LIBERIA        | FEEDER (SIN) | 8,8   | NO    | 182     | 23.953 | 1.900         | PNP   | MON                              | 03-Jul 12:00    | WED          | 28-Jun 10:00 | MON             | 03-Jul 10:00 | 03-Jul 12:00 | IN     |
| 4                    | MERATUS KAHAYAN   | MTKH | 1713N     | INDONESIA      | DOMESTIK     | 6     | NO    | 120     | 6.621  | 900           | MRL   | TRV = EVERY 7 DAYS               |                 | MON          | 26-Jun 10:00 | MON             | 03-Jul 10:00 | 03-Jul 12:00 | ADJUST |
| 5                    | SITC MAKASSAR     | SIAR | 1717N     | HONGKONG       | DIRECT (TST) | 9     | YES   | 213     | 27.061 | 2.510         | SITC  | TUE                              | 04-Jul 12:00    | THU          | 29-Jun 10:00 | TUE             | 04-Jul 10:00 | 04-Jul 12:00 | IN     |
| 6                    | KOTA TERAJU       | KOJU | 0028W     | SINGAPORE      | FEEDER (SIN) | 8     | YES   | 131     | 7.683  | 638           | PMS   | WED                              | 05-Jul 01:00    | THU          | 29-Jun 23:00 | TUE             | 04-Jul 23:00 | 05-Jul 01:00 | IN     |
| 7                    | PROTOSTAR N       | PRON | 015N      | CYPRUS         | DIRECT (HKG) | 8,9   | NO    | 222     | 28.007 | 2.600         | DL    | WED                              | 05-Jul 08:00    | FRI          | 30-Jun 06:00 | WED             | 05-Jul 06:00 | 05-Jul 08:00 | IN     |
| 8                    | MERATUS BONTANG   | MRON | 1719N     | INDONESIA      | DOMESTIK     | 6     | NO    | 107     | 3.668  | 368           | MRL   | TRV = EVERY 7 DAYS               |                 | WED          | 28-Jun 10:00 | WED             | 05-Jul 10:00 | 05-Jul 12:00 | ADJUST |
| 9                    | SINAR BINTAN      | SIBI | 540       | SINGAPORE      | FEEDER (SIN) | 8,3   | NO    | 147     | 12.563 | 1.054         | SMIN  | WED                              | 05-Jul 17:00    | FRI          | 30-Jun 15:00 | FRI             | 05-Jul 15:00 | 05-Jul 17:00 | IN     |
| 10                   | WANHAI 212        | W212 | N354      | SINGAPORE      | DIRECT TWN   | 8,2   | NO    | 174,6   | 17.138 | 1.325         | TMS   | THU                              | 06-Jul 04:00    | SAT          | 01-Jul 02:00 | THU             | 06-Jul 02:00 | 06-Jul 04:00 | IN     |
| 11                   | MULTI EXPRESS     | MTEX | 1718N     | INDONESIA      | DOMESTIK     | 6     | NO    | 91      | 2.826  | 256           | MRL   | TRV = EVERY 7 DAYS               |                 | THU          | 29-Jun 10:00 | THU             | 06-Jul 10:00 | 06-Jul 12:00 | ADJUST |
| 12                   | MERATUS KATINGAN  | MKAT | 1716N     | INDONESIA      | DOMESTIK     | 6     | NO    | 120     | 6.621  | 558           | MRL   | TRV = EVERY 7 DAYS               |                 | THU          | 29-Jun 10:00 | THU             | 06-Jul 10:00 | 06-Jul 12:00 | ADJUST |
| 13                   | EVER APEX         | APEX | 0197-505W | PANAMA         | FEEDER (TPP) | 7,5   | NO    | 165     | 14.807 | 1.296         | ESAI  | FRI                              | 07-Jul 00:00    | SAT          | 01-Jul 22:00 | THU             | 06-Jul 22:00 | 07-Jul 00:00 | IN     |
| 14                   | WELLINGTON SRTAIT | WGST | 0014-009N | LIBERIA        | DIRECT CN    | 8     | YES   | 176     | 18.356 | 1.696         | ESAI  | FRI                              | 07-Jul 08:00    | SUN          | 02-Jul 06:00 | FRI             | 07-Jul 06:00 | 07-Jul 08:00 | IN     |
| 15                   | MILLENIUM BRIGHT  | MLBR | 16        | PANAMA         | FEEDER (SIN) | 8,3   | NO    | 193     | 17.211 | 1.708         | SMIN  | FRI                              | 07-Jul 18:00    | SUN          | 02-Jul 16:00 | FRI             | 07-Jul 16:00 | 07-Jul 18:00 | IN     |
| 16                   | MERATUS BENOA     | MROA | 1715N     | INDONESIA      | DOMESTIK     | 6     | NO    | 107     | 3.668  | 368           | MRL   | TRV = EVERY 7 DAYS               |                 | SAT          | 01-Jul 10:00 | SAT             | 08-Jul 10:00 | 08-Jul 12:00 | ADJUST |
| 17                   | MS HAWK           | MSHA | 712A      | MARSHAL ISLAND | FEEDER (TPP) | 9     | NO    | 223     | 28.927 | 2.824         | PBP   | SAT                              | 08-Jul 14:00    | MON          | 03-Jul 12:00 | SAT             | 08-Jul 12:00 | 08-Jul 14:00 | IN     |
| 18                   | LEO PERDANA       | LPDN | 0728-051B | PANAMA         | DIRECT (TWN) | 8,5   | NO    | 199     | 27.104 | 2.553         | ESAI  | SUN                              | 09-Jul 02:00    | TUE          | 04-Jul 00:00 | SUN             | 09-Jul 00:00 | 09-Jul 02:00 | IN     |
| 19                   | MERATUS KAHAYAN   | MTKH | 1714N     | INDONESIA      | DOMESTIK     | 6     | NO    | 120     | 6.621  | 900           | MRL   | TRV = EVERY 7 DAYS               |                 | SUN          | 02-Jul 10:00 | SUN             | 09-Jul 10:00 | 09-Jul 12:00 | ADJUST |
| 20                   | STAR OF LUCK      | STFL | 74        | PANAMA         | DIRECT (TWN) | 8     | YES   | 168     | 16.915 | 1.100         | GSL   | SUN                              | 09-Jul 18:00    | TUE          | 04-Jul 16:00 | SUN             | 09-Jul 16:00 | 09-Jul 18:00 | IN     |
| 3 <sup>rd</sup> WEEK |                   |      |           |                |              |       |       |         |        |               |       |                                  |                 |              |              |                 |              |              |        |
| 21                   | MSC IMMA          | MSIM | HC727AR   | PANAMA         | FEEDER (SIN) | 8,8   | NO    | 202     | 30.280 | 1.324         | PNP   | MON                              | 10-Jul 12:00    | WED          | 05-Jul 10:00 | MON             | 10-Jul 10:00 | 10-Jul 12:00 | IN     |
| 22                   | SITC SURABAYA     | SIBY | 1715N     | HONGKONG       | DIRECT (TST) | 9     | NO    | 222     | 27.971 | 2.741         | SITC  | TUE                              | 11-Jul 12:00    | THU          | 06-Jul 10:00 | TUE             | 11-Jul 10:00 | 11-Jul 12:00 | IN     |
| 23                   | KOTA TERAJU       | KOJU | 0029W     | SINGAPORE      | FEEDER (SIN) | 8     | YES   | 131     | 7.683  | 638           | PMS   | WED                              | 12-Jul 01:00    | THU          | 06-Jul 23:00 | TUE             | 11-Jul 23:00 | 12-Jul 01:00 | IN     |
| 24                   | INTAN DAYA 9      | INTA | 1979      | INDONESIA      | DOMESTIK     | 5     | NO    | 90      | 2.998  | 275           | KIL   | TRV=EVERY 15 DAYS                |                 | WED          | 05-Jul 06:00 | WED             | 12-Jul 06:00 | 12-Jul 08:00 | ADJUST |
| 25                   | LOUDS ISLAND      | LOUD | 078N      | LIBERIA        | DIRECT (HKG) | 8,9   | NO    | 215     | 27.915 | 2.702         | DL    | WED                              | 12-Jul 08:00    | FRI          | 07-Jul 06:00 | WED             | 12-Jul 06:00 | 12-Jul 08:00 | IN     |
| 26                   | MERATUS BENOA     | MROA | 1719S     | INDONESIA      | DOMESTIK     | 6     | NO    | 107     | 3.668  | 368           | MRL   | TRV = EVERY 7 DAYS               |                 | WED          | 05-Jul 10:00 | WED             | 12-Jul 10:00 | 12-Jul 12:00 | ADJUST |
| 27                   | SINAR BINTAN      | SIBI | 541       | SINGAPORE      | FEEDER (SIN) | 8,3   | NO    | 147     | 12.563 | 1.054         | SMIN  | WED                              | 12-Jul 17:00    | FRI          | 07-Jul 15:00 | FRI             | 12-Jul 15:00 | 12-Jul 17:00 | IN     |
| 28                   | WANHAI 231        | W231 | N259      | SINGAPORE      | DIRECT TWN   | 8,2   | NO    | 191,5   | 17.751 | 1.660         | TMS   | THU                              | 13-Jul 04:00    | SAT          | 08-Jul 02:00 | THU             | 13-Jul 02:00 | 13-Jul 04:00 | IN     |
| 29                   | MULTI EXPRESS     | MTEX | 1719N     | INDONESIA      | DOMESTIK     | 6     | NO    | 91      | 2.826  | 256           | MRL   | TRV = EVERY 7 DAYS               |                 | THU          | 06-Jul 10:00 | THU             | 13-Jul 10:00 | 13-Jul 12:00 | ADJUST |
| 30                   | MERATUS KATINGAN  | MKAT | 1717N     | INDONESIA      | DOMESTIK     | 6     | NO    | 120     | 6.621  | 558           | MRL   | TRV = EVERY 7 DAYS               |                 | THU          | 06-Jul 10:00 | THU             | 13-Jul 10:00 | 13-Jul 12:00 | ADJUST |
| 31                   | EVER ALLY         | ALLY | 0198-549W | PANAMA         | FEEDER (TPP) | 7,5   | NO    | 165     | 14.807 | 1.296         | ESAI  | FRI                              | 14-Jul 00:00    | SAT          | 08-Jul 22:00 | THU             | 13-Jul 22:00 | 14-Jul 00:00 | IN     |
| 32                   | INTEGRA           | ITGR | 0015-004N | MARSHAL ISLAND | DIRECT CN    | 8     | NO    | 172     | 17.119 | 1.800         | ESAI  | FRI                              | 14-Jul 08:00    | SUN          | 09-Jul 06:00 | FRI             | 14-Jul 06:00 | 14-Jul 08:00 | IN     |
| 33                   | MILLENIUM BRIGHT  | MLBR | 17        | PANAMA         | FEEDER (SIN) | 8,3   | NO    | 193     | 17.211 | 1.708         | SMIN  | FRI                              | 14-Jul 18:00    | SUN          | 09-Jul 16:00 | FRI             | 14-Jul 16:00 | 14-Jul 18:00 | IN     |
| 34                   | MERATUS BONTANG   | MRON | 1719S     | INDONESIA      | DOMESTIK     | 6     | NO    | 107     | 3.668  | 368           | MRL   | TRV = EVERY 7 DAYS               |                 | SAT          | 08-Jul 10:00 | SAT             | 15-Jul 10:00 | 15-Jul 12:00 | ADJUST |
| 35                   | MERATUS BENOA     | MROA | 1716N     | INDONESIA      | DOMESTIK     | 6     | NO    | 107     | 3.668  | 368           | MRL   | TRV = EVERY 7 DAYS               |                 | SAT          | 08-Jul 10:00 | SAT             | 15-Jul 10:00 | 15-Jul 12:00 | ADJUST |
| 36                   | VALERIE SCHULTE   | VALE | 710A      | MONROVIA       | FEEDER (TPP) | 9     | NO    | 223     | 28.927 | 2.824         | PBP   | SAT                              | 15-Jul 14:00    | MON          | 10-Jul 12:00 | SAT             | 15-Jul 12:00 | 15-Jul 14:00 | IN     |
| 37                   | LYDIA             | LYDA | 0729-016B | PORTUGAL       | DIRECT (TWN) | 8,5   | NO    | 216     | 28.048 | 2.702         | ESAI  | SUN                              | 16-Jul 02:00    | TUE          | 11-Jul 00:00 | SUN             | 16-Jul 00:00 | 16-Jul 02:00 | IN     |
| 38                   | MERATUS KAHAYAN   | MTKH | 1715N     | INDONESIA      | DOMESTIK     | 6     | NO    | 120     | 6.621  | 900           | MRL   | TRV = EVERY 7 DAYS               |                 | SUN          | 09-Jul 10:00 | SUN             | 16-Jul 10:00 | 16-Jul 12:00 | ADJUST |
| 39                   | AS SAVONIA        | ASVN | 74        | PANAMA         | DIRECT (TWN) | 8     | NO    | 168     | 16.850 | 1.679         | OOC   | SUN                              | 16-Jul 18:00    | TUE          | 11-Jul 16:00 | SUN             | 16-Jul 16:00 | 16-Jul 18:00 | IN     |
| 4 <sup>th</sup> WEEK |                   |      |           |                |              |       |       |         |        |               |       |                                  |                 |              |              |                 |              |              |        |
| 40                   | MSC LUCIA         | MSLU | HC728AR   | PANAMA         | FEEDER (SIN) | 8,8   | YES   | 189     | 21.887 | 1.893         | PNP   | MON                              | 17-Jul 12:00    | WED          | 12-Jul 10:00 | MON             | 17-Jul 10:00 | 17-Jul 12:00 | IN     |
| 41                   | INTAN DAYA 9      | INTA | 1980      | INDONESIA      | DOMESTIK     | 5     | NO    | 90      | 2.998  | 275           | KIL   | TRV=EVERY 15 DAYS                |                 | TUE          | 11-Jul 06:00 | TUE             | 18-Jul 06:00 | 18-Jul 08:00 | ADJUST |

|                      |                  |      |           |                |          |       |     |     |       |        |       |      |                    |              |              |              |              |              |              |    |
|----------------------|------------------|------|-----------|----------------|----------|-------|-----|-----|-------|--------|-------|------|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----|
| 42                   | LOS ANDES BRIGHT | LAGE | 1713N     | HONGKONG       | DIRECT   | (TST) | 9   | YES | 200   | 27.094 | 2.000 | KKK  | TUE                | 18-Jul 12:00 | THU          | 13-Jul 10:00 | TUE          | 18-Jul 10:00 | 18-Jul 12:00 | IN |
| 43                   | KOTA TERAJU      | KOJU | 0030W     | SINGAPORE      | FEEDER   | (SIN) | 8   | YES | 131   | 7.683  | 638   | PMS  | WED                | 19-Jul 01:00 | THU          | 13-Jul 23:00 | TUE          | 18-Jul 23:00 | 19-Jul 01:00 | IN |
| 44                   | NAJADE           | NADE | 044N      | LIBERIA        | DIRECT   | (HKG) | 8,9 | NO  | 216   | 27.915 | 2.702 | DL   | WED                | 19-Jul 08:00 | FRI          | 14-Jul 06:00 | WED          | 19-Jul 06:00 | 19-Jul 08:00 | IN |
| 45                   | SINAR BINTAN     | SIBI | 542       | SINGAPORE      | FEEDER   | (SIN) | 8,3 | NO  | 147   | 12.563 | 1.054 | SMIN | WED                | 19-Jul 17:00 | FRI          | 14-Jul 15:00 | FRI          | 19-Jul 15:00 | 19-Jul 17:00 | IN |
| 46                   | WANHAI 216       | W216 | N333      | SINGAPORE      | DIRECT   | TWN   | 8,2 | NO  | 175   | 17.138 | 1.325 | TMS  | THU                | 20-Jul 04:00 | SAT          | 15-Jul 02:00 | THU          | 20-Jul 02:00 | 20-Jul 04:00 | IN |
| 47                   | MERATUS BONTANG  | MRON | 1719N     | INDONESIA      | DOMESTIK |       | 6   | NO  | 107   | 3.668  | 368   | MRL  | TRV = EVERY 7 DAYS | THU          | 13-Jul 10:00 | THU          | 20-Jul 10:00 | 20-Jul 12:00 | ADJUST       |    |
| 48                   | MULTI EXPRESS    | MTEX | 1720N     | INDONESIA      | DOMESTIK |       | 6   | NO  | 91    | 2.826  | 256   | MRL  | TRV = EVERY 7 DAYS | THU          | 13-Jul 10:00 | THU          | 20-Jul 10:00 | 20-Jul 12:00 | ADJUST       |    |
| 49                   | MERATUS KATINGAN | MKAT | 1718N     | INDONESIA      | DOMESTIK |       | 6   | NO  | 120   | 6.621  | 558   | MRL  | TRV = EVERY 7 DAYS | THU          | 13-Jul 10:00 | THU          | 20-Jul 10:00 | 20-Jul 12:00 | ADJUST       |    |
| 50                   | EVER ABLE        | ABLE | 0199-467W | PANAMA         | FEEDER   | (TPP) | 7,5 | NO  | 165   | 14.807 | 1.296 | ESAI | FRI                | 21-Jul 00:00 | SAT          | 15-Jul 22:00 | THU          | 20-Jul 22:00 | 21-Jul 00:00 | IN |
| 51                   | FRISIA NUERBERG  | FRNB | 0016-013N | LIBERIA        | DIRECT   | CN    | 8   | NO  | 190   | 21.842 | 1.992 | ESAI | FRI                | 21-Jul 08:00 | SUN          | 16-Jul 06:00 | FRI          | 21-Jul 06:00 | 21-Jul 08:00 | IN |
| 52                   | MILLENIUM BRIGHT | MLBR | 18        | PANAMA         | FEEDER   | (SIN) | 8,3 | NO  | 193   | 17.211 | 1.708 | SMIN | FRI                | 21-Jul 18:00 | SUN          | 16-Jul 16:00 | FRI          | 21-Jul 16:00 | 21-Jul 18:00 | IN |
| 53                   | MERATUS BENOA    | MROA | 1716S     | INDONESIA      | DOMESTIK |       | 6   | NO  | 107   | 3.668  | 368   | MRL  | TRV = EVERY 7 DAYS | SAT          | 15-Jul 10:00 | SAT          | 22-Jul 10:00 | 22-Jul 12:00 | ADJUST       |    |
| 54                   | HAYLING ISLAND   | HAYI | 712A      | MARSHAL ISLAND | FEEDER   | (TPP) | 9   | NO  | 222   | 28.927 | 2.824 | PBP  | SAT                | 22-Jul 14:00 | MON          | 17-Jul 12:00 | SAT          | 22-Jul 12:00 | 22-Jul 14:00 | IN |
| 55                   | EM ANDROS        | EMAD | 0730-009B | LIBERIA        | DIRECT   | (TWN) | 8,5 | NO  | 200   | 27.104 | 2.518 | ESAI | SUN                | 23-Jul 02:00 | TUE          | 18-Jul 00:00 | SUN          | 23-Jul 00:00 | 23-Jul 02:00 | IN |
| 56                   | MERATUS KAHAYAN  | MTKH | 1716N     | INDONESIA      | DOMESTIK |       | 6   | NO  | 120   | 6.621  | 900   | MRL  | TRV = EVERY 7 DAYS | SUN          | 16-Jul 10:00 | SUN          | 23-Jul 10:00 | 23-Jul 12:00 | ADJUST       |    |
| 57                   | ALIDRA           | ALDR | 1728S     | PANAMA         | DIRECT   | (TWN) | 8   | YES | 169   | 16.915 | 1.100 | ESL  | SUN                | 23-Jul 18:00 | TUE          | 18-Jul 16:00 | SUN          | 23-Jul 16:00 | 23-Jul 18:00 | IN |
| 5 <sup>th</sup> WEEK |                  |      |           |                |          |       |     |     |       |        |       |      |                    |              |              |              |              |              |              |    |
| 58                   | MSC REUNION      | MSRE | HC729AR   | LIBERIA        | FEEDER   | (SIN) | 8,8 | NO  | 182   | 23.953 | 1.900 | PNP  | MON                | 24-Jul 12:00 | WED          | 19-Jul 10:00 | MON          | 24-Jul 10:00 | 24-Jul 12:00 | IN |
| 59                   | TBN              | TBN  | 0000N     | PANAMA         | DIRECT   | (TST) | 8,9 | NO  | 207   | 25.630 | 2.500 | SITC | TUE                | 25-Jul 12:00 | THU          | 20-Jul 10:00 | TUE          | 25-Jul 10:00 | 25-Jul 12:00 | IN |
| 60                   | KOTA TERAJU      | KOJU | 0031W     | SINGAPORE      | FEEDER   | (SIN) | 8   | YES | 131   | 7.683  | 638   | PMS  | WED                | 26-Jul 01:00 | THU          | 20-Jul 23:00 | TUE          | 25-Jul 23:00 | 26-Jul 01:00 | IN |
| 61                   | PROTOSTAR N      | PRON | 016N      | CYPRUS         | DIRECT   | (HKG) | 8,9 | NO  | 222   | 28.007 | 2.600 | DL   | WED                | 26-Jul 08:00 | FRI          | 21-Jul 06:00 | WED          | 26-Jul 06:00 | 26-Jul 08:00 | IN |
| 62                   | SINAR BINTAN     | SIBI | 543       | SINGAPORE      | FEEDER   | (SIN) | 8,3 | NO  | 147   | 12.563 | 1.054 | SMIN | WED                | 26-Jul 17:00 | FRI          | 21-Jul 15:00 | FRI          | 26-Jul 15:00 | 26-Jul 17:00 | IN |
| 63                   | WANHAI 212       | W212 | N355      | SINGAPORE      | DIRECT   | TWN   | 8,2 | NO  | 174,6 | 17.138 | 1.325 | TMS  | THU                | 27-Jul 04:00 | SAT          | 22-Jul 02:00 | THU          | 27-Jul 02:00 | 27-Jul 04:00 | IN |
| 64                   | MULTI EXPRESS    | MTEX | 1721N     | INDONESIA      | DOMESTIK |       | 6   | NO  | 91    | 2.826  | 256   | MRL  | TRV = EVERY 7 DAYS | THU          | 20-Jul 10:00 | THU          | 27-Jul 10:00 | 27-Jul 12:00 | ADJUST       |    |
| 65                   | EVER APEX        | APEX | 0200-506W | PANAMA         | FEEDER   | (TPP) | 7,5 | NO  | 165   | 14.807 | 1.296 | ESAI | FRI                | 28-Jul 00:00 | SAT          | 22-Jul 22:00 | THU          | 27-Jul 22:00 | 28-Jul 00:00 | IN |
| 66                   | CIMBRIA          | CMBA | 0017-083N | LIBERIA        | DIRECT   | CN    | 8   | NO  | 223   | 28.596 | 2.824 | ESAI | FRI                | 28-Jul 08:00 | SUN          | 23-Jul 06:00 | FRI          | 28-Jul 06:00 | 28-Jul 08:00 | IN |
| 67                   | MERATUS BONTANG  | MRON | 1719S     | INDONESIA      | DOMESTIK |       | 6   | NO  | 107   | 3.668  | 368   | MRL  | TRV = EVERY 7 DAYS | FRI          | 21-Jul 10:00 | FRI          | 28-Jul 10:00 | 28-Jul 12:00 | ADJUST       |    |
| 68                   | MILLENIUM BRIGHT | MLBR | 19        | PANAMA         | FEEDER   | (SIN) | 8,3 | NO  | 193   | 17.211 | 1.708 | SMIN | FRI                | 28-Jul 18:00 | SUN          | 23-Jul 16:00 | FRI          | 28-Jul 16:00 | 28-Jul 18:00 | IN |
| 69                   | MERATUS KATINGAN | MKAT | 1719N     | INDONESIA      | DOMESTIK |       | 6   | NO  | 120   | 6.621  | 558   | MRL  | TRV = EVERY 7 DAYS | SAT          | 22-Jul 10:00 | SAT          | 29-Jul 10:00 | 29-Jul 12:00 | ADJUST       |    |
| 70                   | RUBINA SCHULTE   | RUBI | 714A      | MALDIVES       | FEEDER   | (TPP) | 9   | NO  | 222   | 28.927 | 2.824 | PBP  | SAT                | 29-Jul 14:00 | MON          | 24-Jul 12:00 | SAT          | 29-Jul 12:00 | 29-Jul 14:00 | IN |
| 71                   | CAPE MORETON     | CMTN | 0731-009B | MARSHAL ISLAND | DIRECT   | (TWN) | 8,5 | NO  | 222   | 27.786 | 2.741 | ESAI | SUN                | 30-Jul 02:00 | TUE          | 25-Jul 00:00 | SUN          | 30-Jul 00:00 | 30-Jul 02:00 | IN |
| 72                   | STAR OF LUCK     | STFL | 75        | PANAMA         | DIRECT   | (TWN) | 8   | YES | 168   | 16.915 | 1.100 | GSL  | SUN                | 30-Jul 18:00 | TUE          | 25-Jul 16:00 | SUN          | 30-Jul 16:00 | 30-Jul 18:00 | IN |
| 6 <sup>th</sup> WEEK |                  |      |           |                |          |       |     |     |       |        |       |      |                    |              |              |              |              |              |              |    |
| 73                   | MSC IMMA         | MSIM | HC730AR   | PANAMA         | FEEDER   | (SIN) | 8,8 | NO  | 202   | 30.280 | 1.324 | PNP  | MON                | 31-Jul 12:00 | WED          | 26-Jul 10:00 | MON          | 31-Jul 10:00 | 31-Jul 12:00 | IN |

DOM: 22 | INTER: 51

\*) Range priority of berthing available (4 hours max) is based on Berthing Schedule.

\*) Closing Document on hours of rest, will be promoted 30 minutes before or after the break.

PRIORITY STATUS :

\*) IN : Jika ETA sesuai dengan Berthing Schedule, atau masih dalam ring schedule (4 jam dari Berthing Schedule); kategori "First Priority";

\*) OUT : Jika ETA melebihi ring schedule (melebihi 4 jam dari Berthing Schedule) kategori "Second Priority";

\*) EARLY: Jika ETA sebelum masuk ring schedule, namun ketentuan ring priority tetap berlaku dari Berthing Schedule. Saat dermaga available untuk sandar dan tidak mengganggu schedule kapal lain, kapal kategori "EARLY" dapat sandar sesuai ETA, dengan ketentuan sebagai "Second Priority", sebelum waktu ring schedulanya tiba.

SIGN BY AGENTS :

\*) Internasional Calls



\*) Domestic Calls



Semarang July 04<sup>th</sup> 2017

M. FATAH HIDAYAT

Assistant Manager

### DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Ahmad Sururi Fauzi
2. NIT : 50135079 K
3. Tempat, Tanggal Lahir : Kudus, 9 April 1995
4. Alamat : Ngetuk Ngembal Rejo RT 07/I,  
Kec. Bae, Kab. Kudus,  
Jawa Tengah, Indonesia.



5. Agama : Islam
6. Nama Orang Tua:
  - Ayah : Sumari (alm)
  - Ibu : Sri Churniati
7. Riwayat Pendidikan:
  - SD : SD Negeri 1 Rendeng (2001-2007)
  - SMP : SMP Negeri 1 Kudus (2007-2010)
  - SMA : SMA Negeri 1 Kudus (2010-2013)
  - DIPLOMA IV : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2013-2017)
8. Pengalaman Praktek : PT. Jasindo Duta Segara  
(Juli 2015-Juni 2016)