



**OPTIMALISASI ARUS KELUAR MASUK TRUK
KONTAINER PADA 3 *SHIFT* DI *GATE* DALAM
KELANCARAN PROSES *RECEIVING* DAN *DELIVERY* DI
PT. TERMINAL TELUK LAMONG**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

ZULFA LAILI HESTI UTAMI

531611306247 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**



PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

OPTIMALISASI ARUS KELUAR MASUK TRUK
KONTAINER PADA 3 *SHIFT* DI *GATE* DALAM
KELANCARAN PROSES *RECEIVING* DAN *DELIVERY* DI
PT. TERMINAL TELUK LAMONG

DISUSUN OLEH:

ZULFA LAALI HESTI UTAMI

531611306247 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 2020

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Materi

Penulisan

Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd

Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19660702 199203 2 009

NIP. 19740614 199808 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

NUR ROHMAN, S.E., M.M.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19750318200312 2 001



PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Optimalisasi Arus Keluar Masuk Truk Kontainer Pada 3 Shift Di Gate Dalam Kelancaran Proses *Receiving* Dan *Delivery* Di PT. Terminal Teluk Lamong” karya,

Nama : Zulfa Laili Hesti Utami

NIT : 531611306247 K

Program Studi :Ketataksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi KALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari K.A....., tanggal.....

Semarang,

Penguji I

Penguji II

Penguji III

SRI PURWANTINI, S.E., S.Pd., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19660702 199203 2 009

Capt. ALIMRAN RITONGA, M.M., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19570427 199603 1 001

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001



PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Zulfa Laili Hesti Utami

NIT : 531611306247 K

Program Studi : Ketataksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul "Optimalisasi Arus Keluar Masuk Truk Kontainer Pada 3 Shift Di Gate Dalam Kelancaran Proses *Receiving* Dan *Delivery* Di PT. Terminal Teluk Lamong"

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 2020

Yang menyatakan,



ZULFA LAILI HESTI UTAMI
NIT. 531611306247 K



PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

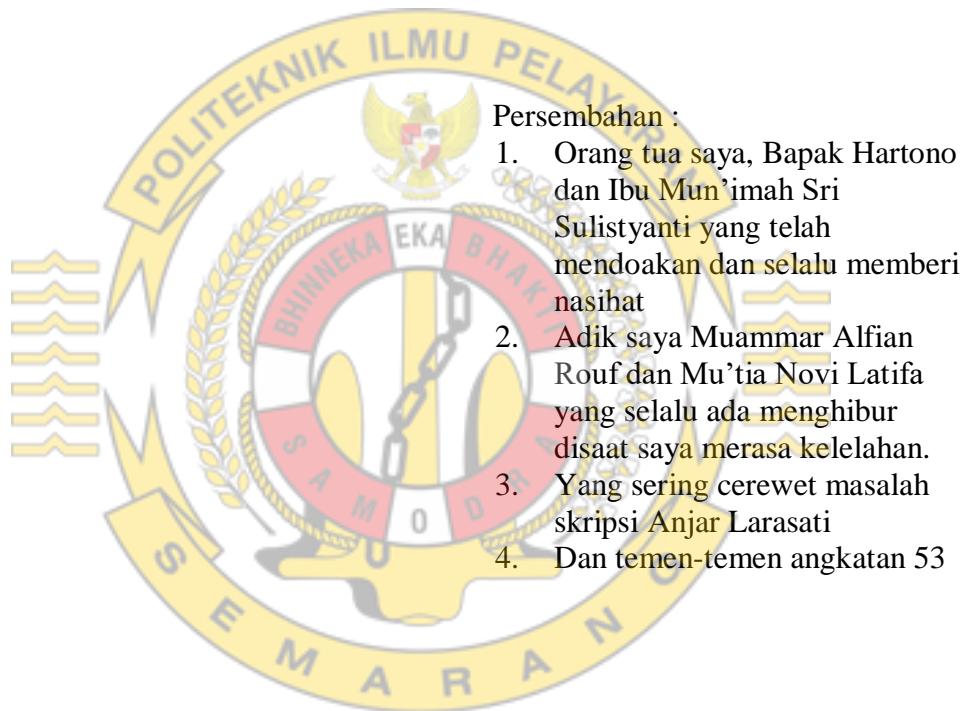
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

Motto dan Persembahan

1. Semua yang diusahakan pasti akan ada hasilnya
2. Semua yang sifatnya nyata dan bisa dilihat mata maka bisa untuk menyelesaikannya
3. Pengorbanan yang sangat tulus dan ikhlas adalah pengorbanan orang tua maka buat mereka tersenyum





PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “Optimalisasi Arus Keluar Masuk Truk Kontainer Pada 3 *Shift* Di *Gate* Dalam Kelancaran Proses *Receiving* Dan *Delivery* Di PT. Terminal Teluk Lamong”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,
2. Ibu Nur Rohmah, S.E.,M.M selaku ketua jurusan KALK PIP Semarang.
3. Ibu Ir. Fitri Kensiwi, M.PD selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.
5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.
6. Perusahaan PT. Terminal Teluk Lamong. dan pegawai bapak Gufron selaku *Shift Manager*, Bapak Anang selaku *Yard foreman*,Bapak Nanang selaku

Dispacher memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian darat serta membantu penulisan skripsi ini

7. Orang tua saya yang telah memberikan ilmu kehidupan, sosial, kedisiplinan, dan berjuang.
8. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.





PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAK.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah	2
1.3. Tujuan Penelitian	2
1.4. Manfaat Penelitian	4
1.5. Sistematika Penulisan.....	4
BAB II. LANDASAN TEORI.....	7
2.1. Tinjauan Pustaka.....	7
2.2. Kerangka Pikir	21
BAB III. METODE PENELITIAN	22

3.1. Pendekatan Metode Penelitian.....	22
3.2. Lokasi Penelitian.....	23
3.3. Sumber Data Penelitian	23
3.4. Teknik Pengumpulan Data	25
3.5. Metode Analisa Data.....	28
BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	30
4.1. Gambaran Umum Perusahaan	30
4.2. Analisis Masalah.....	43
4.3. Pembahasan Masalah	46
BAB V. PENUTUP.....	54
5.1. Kesimpulan.....	54
5.2. Saran.....	55
DAFTAR PUSTAKA.....	56
LAMPIRAN	57
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	69



PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Gambar Ukuran Kontainer	13
Gambar 2.2 Kontainer Jenis General Cargo	14
Gambar 2.3 Kontainer jenis <i>Open Side Container</i>	15
Gambar 2.4 Kontainer jenis <i>Open Top Container</i>	15
Gambar 2.5 Kontainer jenis <i>Ventilated Container</i>	16
Gambar 2.6 Kontainer jenis <i>Insulated Container</i>	16
Gambar 2.7 Kontainer jenis <i>Reefer Container</i>	17
Gambar 2.8 Kontainer jenis <i>Heated Container</i>	17
Gambar 2.9 Kontainer jenis <i>Tank Container</i>	18
Gambar 2.10 Kontainer jenis <i>Dry bulk Container</i>	18
Gambar 2.11 Kontainer jenis <i>Flat Rack Container</i>	19
Gambar 2.12 Kontainer <i>Flat Rack Container Platform Based Container</i>	20
Gambar 4.1 Foto udara Pelabuhan Teluk Lamong	31
Gambar 4.2 Struktur organisasi	34
Gambar 4.3 STS Terminal Teluk Lamong	35
Gambar 4.4 ASC Terminal Teluk Lamong	36
Gambar 4.5 <i>Straddle Carrier</i> PT Terminal Teluk Lamong	36
Gambar 4.6 <i>CTT</i> PT Terminal Teluk Lamong	37
Gambar 4.7 Dermaga Terminal Teluk Lamong	38
Gambar 4.8 Lapangan Penumpukan Terminal Teluk Lamong	39
Gambar 4.9 <i>Transfer Area</i> Terminal Teluk lamong	39
Gambar 4.10 <i>Container Freight Station</i> Terminal Teluk lamong	39
Gambar 4.11 <i>Pre Gate</i> Terminal Teluk lamong	40
Gambar 4.12 <i>Main Gate</i> Terminal Teluk lamong	41
Gambar 4.13 Gedung Utama PT. Terminal Teluk	41
Gambar 4.14 Garasi CTT (kiri) dan <i>ASC Tower Control</i> (kanan)	42
Gambar 4.15 Kodisi kemacetan di gate	45
Gambar 4.15 Pembangunan <i>fly over</i>	52



PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 2.2. Kerangka Pikir	21
---------------------------------	----





PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Lembar Wawancara	57
Lampiran 2 <i>Summary Gate Transaction Utilization</i>	63





PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

ABSTRAK

Zulfa Laili Hesti Utami, 531611306247.K, 2020. “Optimalisasi Arus Keluar Masuk Truk Kontainer pada 3 *Shift* di *Gate* dalam Kelancaran Proses *Receiving* dan *Delivery* di PT. Terminal Teluk Lamong”. Skripsi. Program Diploma IV , Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhananan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing I: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd. pembimbing II: Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar.

Kegiatan *ekspor dan impor* yang terus meningkat. Truk merupakan alat pengangkut atau transportasi yang penting dalam kegiatan bongkar, muat, *receiving* serta *delivery* kontainer. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hambatan kelancaran arus keluar masuk truk kontainer di *gate* serta strategi pengaturan arus keluar masuk truk kontainer di *gate* dapat berjalan lancar.

Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Sumber data penelitian yang diambil adalah data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data dengan riset, wawancara, dokumentasi serta studi pustaka,

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hambatan – hambatan yang terjadi dalam kelancaran proses *receiving*, *delivery*, bongkar dan muat, diantaranya adalah pengguna jasa memilih waktu 16.00–24.00 pada *shift* dua, terbatasnya jumlah alat bongkar muat, salah input data kontainer, kemacetan dan kerusakan mesin truk, pemadaman listrik, maintenance alat *Automatic Stacking Crane*. Adapun strategi yang digunakan untuk mengatasi terjadinya kemacetan di *gate*, dengan penutupan pintu gerbang *main gate*, *yard planner* harus mencari celah dimana truk *receiving* bisa di rubah penumukannya, pembangunan *fly over* , aplikasi *web access* dengan fitur tambahan “ *vehicle booking system*”.

Kata Kunci: Pengaturan, Arus Keluar masuk, Kepadatan, *Shift*, Kontainer



PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

ABSTRACT

Zulfa Laili Hesti Utami, 531611306247.K, 2020. "The Optimization of container truck entry flows at 3 Shift at the Gate to facilitate the Receiving and Delivery process in the PT. Terminal Teluk Lamong". Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic. 1st Supervisor: Ir. FitriKensiwi, M. Pd. 2nd Supervisor: Capt. DwiAntoro, MM, M. Mar.

Export and import activities resulted in increased port activity. Truck is some of transportation equipment that is important in the activities of loading, unloading, receiving and deliver the container. The purpose of this research is to know the impediments of the smooth outflows in container trucks in the gate as well as setting strategies for the outflow of truck containers in the gate can run smoothly.

In writing this thesis the writer used a qualitative descriptive method. The main source of research this data was taken from primary and secondary data. Observations, interviews, documentation, and literature study were carried out to collect data and information.

The result of this research is there was some trouble in the receiving, delivery process if the customer chooses the time at 16.00-24.00 on the second shift, incorrect input of container data, road congestion, the damage of truck containers engine, inadequate loading equipment, out of planning power outages, and maintenance of automatic stacking crane equipment in the gate not going well. And the strategy that the writer used to resolve the traffic congestion at the gate, with close of the main gate, yard planner must find a gap for the truck receiving the container, build the flyover, use the web access application with additional features is "Vehicle booking system".

Keywords: *Settings, The Entry Flow Process, Density, Shift, Container*



PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pelabuhan merupakan simpul transportasi laut yang menjadi fasilitas penghubung dengan daerah lain untuk melakukan aktivitas perdagangan. Pelabuhan memiliki peranan penting dalam perekonomian negara untuk menciptakan pertumbuhan ekonominya. Menurut Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Untuk memperlancar arus barang dan jasa guna menunjang kegiatan perdagangan dipelabuhan, maka diperlukan adanya sarana pengangkutan yang memadai, yaitu pengangkutan melalui laut. Terdapat beberapa kegiatan usaha jasa di pelabuhan sebagai penunjang kegiatan angkutan laut salah satunya yaitu kegiatan bongkar muat barang.

PT. Pelindo III (Persero) merupakan salah satu perusahaan atau lembaga yang menjalankan bisnis inti sebagai penyedia fasilitas jasa kepelabuhanan. Dengan tersedianya prasarana transportasi laut yang memadai, PT. Pelindo III (Persero) mampu menggerakkan kegiatan ekonomi negara dan masyarakat. Dalam pelaksanaannya PT Pelindo III

(Persero) mendirikan pelabuhan bertaraf internasional yakni PT. Terminal Teluk Lamong sebagai anak perusahaan.

PT. Terminal Teluk Lamong dilengkapi peralatan bongkar muat yang memadai dengan teknologi modern. Ditengah-tengah keunggulan PT. Terminal Teluk Lamong menggunakan teknologi sistem semi otomatis masih terdapat beberapa kekurangan salah satunya pengaturan truk di *gate* pada saat proses *delivery* dan *receiving*. *Gate* merupakan gerbang utama yang harus di lalui truk dalam proses *delivery* maupun *receiving*. *Gate* merupakan gerbang yang memiliki peran penting dalam proses *receiving* dan *delivery* dan menjadi tolak ukur atas kelancaran dan tingkat kepadatan truk yang keluar masuk. Truk kontainer merupakan alat pengangkut atau transportasi yang penting dalam bongkar muat kontainer. *Receiving* adalah proses masuk kontainer yang akan di tumpuk di gudang maupun lapangan penumpukan untuk selanjutnya dimuat di kapal, sedangkan *delivery* adalah proses keluarnya kontainer yang di bongkar dari kapal dan akan dikembalikan ke depo atau pemilik barang yang sudah dinyatakan lulus dan mendapatkan surat pengeluaran barang dari Bea Cukai.

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak akan mencapai hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara. Pihak pihak yang saling terkait dalam kegiatan perdagangan tersebut semuanya memegang peran dan tanggung jawab yang besar terhadap pendistribusian barang. Salah satu penentu terciptanya kelancaran arus barang adalah adanya moda transportasi darat, dalam hal

ini adalah alat angkut truk kontainer

Berdasarkan uraian di atas maka peneliti mengambil judul :
 “Optimalisasi Arus Keluar Masuk Truk Kontainer Pada 3 *Shift* di *Gate*
 Dalam Kelancaran Proses *Receiving* dan *Delivery* di PT. Terminal Teluk
 Lamong”

1.2. Perumusan Masalah

Seiring dengan laju pertumbuhan *export-import* barang di PT. Terminal Teluk Lamong yang terus meningkat, maka perlu diimbangi dengan kesiapan oleh pihak operator pelabuhan guna memperlancar proses bongkar muat. Kelancaran arus barang sangat mempengaruhi kegiatan bongkar, muat, *receiving*, *delivery*. Alat transportasi khususnya truk dan komponen – komponen yang ada didalamnya sebagai pelaku pengangkutan perlu di tinjau secara serius terutama pada gerbang pertama (*gate*) dimana proses yang pertama dalam menentukan tempat penumpukan sementara kontainer. Berikut ini adalah rumusan yang di kemukakan oleh peniliti:

- 1.2.1. Apa sajakah yang berpotensi menghambat kelancaran arus keluar masuk truk kontainer di *gate*?
- 1.2.2. Strategi apakah yang digunakan dalam kelancaran arus keluar masuk kontainer di PT. Terminal Teluk Lamong ?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang akan dicapai:

- 1.4.1. Untuk mengetahui apa saja faktor penghambat kelancaran arus keluar masuk truk kontainer di *gate* PT. Terminal Teluk Lamong.
- 1.4.2. Untuk mengetahui strategi yang digunakan dalam kelancaran arus

keluar masuk truk kontainer di *gate* dapat berjalan lancar.

1.4. Manfaat Penelitian

Dalam penelitian ini ada beberapa tujuan:

1.4.1. Manfaat Teoritis:

Bagi taruna taruni PIP Semarang sebagai tambahan pengetahuan tentang proses *receiving* dan *delivery* kontainer melalui *gate* di PT. Terminal Teluk Lamong Surabaya.

1.4.2. Manfaat Praktis

1.4.2.1. Memberi gambaran kepada pihak pihak yang berkaitan dalam kegiatan *receiving* dan *delivery* terhadap masalah yang terjadi di *gate* pada saat proses *receiving* dan *delivery*.

1.4.2.2. Sebagai referensi kepada yard planner, yard foreman, dispatcher, shift manager untuk melakukan perbaikan dan koreksi bagi PT. Terminal Teluk Lamong dalam pengaturan truk kontainer di *gate*.

1.5. Sistematika Penulisan

Penelitian skripsi ini ditulis berdasarkan pedoman penelitian skripsi agar lebih sistematis dan mudah di mengerti. Dalam penelelitian skripsi ini peneliti membagi menjadi beberapa bab dan sub bab yang mempunyai kaitan materi satu dengan yang lain.

BAB I: PENDAHULUAN

Dalam bab ini berisi mengenai latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, sistematika penulisan dan manfaat penelitian. Perumusan masalah adalah

pertanyaan-pertanyaan penelitian berkaitan dengan masalah yang akan di bahas di skripsi ini. Tujuan penelitian merupakan uraian tentang masalah yang diteliti, sistematika penulisan berisikan susunan tata hubungan satu dengan yang lain pada skripsi, sedangkan manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian.

BAB II: LANDASAN TEORI

Bab ini membahas mengenai dasar-dasar teori yang di gunakan yang berkaitan dengan penelitian yang diambil dari buku atau referensi yang mendukung penelitian. Bab ini juga memuat kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses penelitian.

BAB III: METODE PENELITIAN

Bab ini berisi tentang objek penelitian, pendekatan penelitian, variabel penelitian, metode pengumpulan data, dan prosedur penelitian, teknik analisa data.

BAB IV: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam penulisan bab IV akan berisikan Hasil Penelitian dan pembahasan atas penelitian yang di dapatkan pada waktu peneliti melaksanakan Praktek Darat pada PT. Terminal Teluk Lamong Surabaya membahas antara lain gambaran umum perusahaan atau tempat penelitian, analisis hasil penrlitian dari rumusan masalah.

BAB V: PENUTUP

Bab V ini berisi kesimpulan dari hasil penelitian, serta saran untuk disampaikan kepada obyek penelitian atau bagi penelitian selanjutnya..

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP





PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Pengertian Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia optimalisasi adalah berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya), sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih sempurna, fungsional, atau lebih efektif. Menurut Machfud Sidik berkaitan dengan optimalisasi suatu tindakan atau kegiatan untuk meningkatkan dan mengoptimalkan.

2.1.2. Pengertian *shift*

Shift kerja merupakan sistem pengaturan waktu kerja yang memungkinkan karyawan berpindah dari satu waktu ke waktu yang lain setelah periode tertentu, yaitu dengan cara bergantian antar kelompok kerja satu dengan kelompok kerja yang lain sehingga memberi peluang untuk memanfaatkan keseluruhan waktu yang tersedia untuk mengoperasikan pekerjaan. Adapun pendapat dari beberapa ahli yang menyatakan bahwa:

2.1.2.1. Muchinsky,1997

Shift kerja adalah pembagian waktu kerja berdasarkan waktu tertentu. Sistem *shift* merupakan suatu sistem pengaturan kerja yang memberi peluang untuk memanfaatkan keseluruhan waktu yang tersedia untuk mengoperasikan pekerjaan.

2.1.2.2. Riggio (1990)

Shift kerja sebagai suatu jadwal kerja dimana setiap karyawan secara bergantian datang ke tempat kerja agar kegiatan operasional tetap berjalan.

2.1.2.3. Gordon dan Henifin (dalam Muchinsky, 1997),

Shift kerja adalah jadwal kerja yang menggunakan jam kerja yang tidak seperti biasanya, akan tetapi jam kerja tetap dimulai dari pukul 07.00 – 09.00 pagi.

2.1.2.4. Pigors dan Myers (dalam Aamodt, 1991),

Shift kerja adalah suatu alternatif untuk memperpanjang jam kerja bagi kehadiran karyawan bila itu dibutuhkan untuk meningkatkan hasil produksi. Pelaksanaan dari *shift* itu sendiri adalah dengan cara bergantian, yakni karyawan pada periode tertentu bergantian dengan karyawan pada periode berikutnya untuk melakukan pekerjaan yang sama. Karyawan yang bekerja pada waktu normal digunakan istilah diturnal, yaitu individu atau karyawan yang selalu aktif pada waktu siang hari atau setiap hari. Sedangkan karyawan yang bekerja pada

waktu malam hari digunakan istilah nocturnal, yaitu individu atau karyawan yang bekerja atau aktif pada malam hari dan istirahat pada siang hari.

2.1.3. Pengertian *Gateway* atau *gate*

Pada dasarnya merupakan frasa kata yang berasal dari bahasa Inggris yaitu kata *gate* yang artinya gerbang ataupun pagar pembatas dan kata *way* yang artinya merupakan sebuah jalan. Jika diartikan dari frasa katanya, maka kata *gateway* dapat diartikan sebagai gerbang pembuka jalan.

2.1.4. *Receiving dan Delivery*

2.1.4.1. Pengertian *Receiving*

Receiving secara umum penerimaan atau pemasukan barang dalam penulisan *receiving* mempunyai arti sebagai penerimaan penyerahan petikemas ke dalam terminal penumpukan container untuk proses pengiriman petikemas moda transportasi laut. *Receiving* dilakukan oleh pengguna jasa yang akan melakukan penumpukan atau muat kontainer di atas kapal.

2.1.4.2. Pengertian *Delivery*

Delivery secara umum mempunyai arti yaitu penyerahan atau pengiriman. Tetapi dalam Terminal penumpukan lain sebagai arti biasa disebut penarikan petikemas atau penyerahan petikemas ke pengguna jasa

atas pengiriman yang telah dilakukan ataupun sebaliknya.

2.1.5. Alat Angkutan Darat (Truk)

Didalam sistem transportasi angkutan darat atau yang biasa disebut *land transportation* merupakan salah satu moda yang cukup memegang peranan penting, adapun berbagai pengertian lainnya :

2.1.5.1. Pada dasarnya pengertian angkutan adalah memindahkan suatu benda dari satu tempat ke tempat lain, dengan mempergunakan alat atau sarana angkutan yang diperlukan (KBBI – Balai Pustaka, 2002).

2.1.5.2. Truk adalah mobil besar dengan bak besar di belakang, biasanya untuk mengangkut barang, (KBBI – Balai Pustaka, 2002).

2.1.5.3. Operator truk adalah orang yang bertugas mengoperasikan, menjalankan truk. (KBBI – Balai Pustaka, 2002).

2.1.6. Kontainer

2.1.6.1. Pengertian kontainer

Kontainer secara umum dapat di gambarkan sebagai gudang kecil yang dapat di pindahkan (*Removable Warehouse*) yang digunakan untuk mengangkut barang merupakan perangkat perdagangan dan sekaligus juga merupakan komponen dari pada

system pengangkutan (FDC sudjatmiko, Drs 1997 : 173).

Pada hakikatnya *kontainer* memiliki makna yang beragam. Berbagai macam pengertian *Kontainer* atau peti kemas dikemukakan sebagai berikut:

2.1.6.1.1. Menurut Drs. FDC. Sudjatmiko dalam bukunya yang berjudul “Pokok- Pokok Pelayaran Niaga” mengungkapkan bahwa kontainer secara umum dapat digambarkan sebagai gudang yang dapat dipindahkan (*Removable Warehouse*) yang digunakan untuk mengangkut barang merupakan komponen dari pada system pengangkutan.

2.1.6.1.2. Menurut H. Banu santoso dalam bukunya yang berjudul “*Port Terminal Operation*”, dimana kontainer adalah alat untuk mengangkut barang dengan syarat :

2.1.6.1.2.1. Seluruh bagian atau sebagian tertutup sehingga berbentuk peti atau kerta dan dimasukkan untuk diisi barang yang diangkut.

2.1.6.1.2.2. Berbentuk permanen dan kokoh sehingga dapat dipakai

berulang kali untuk mengangkut barang.

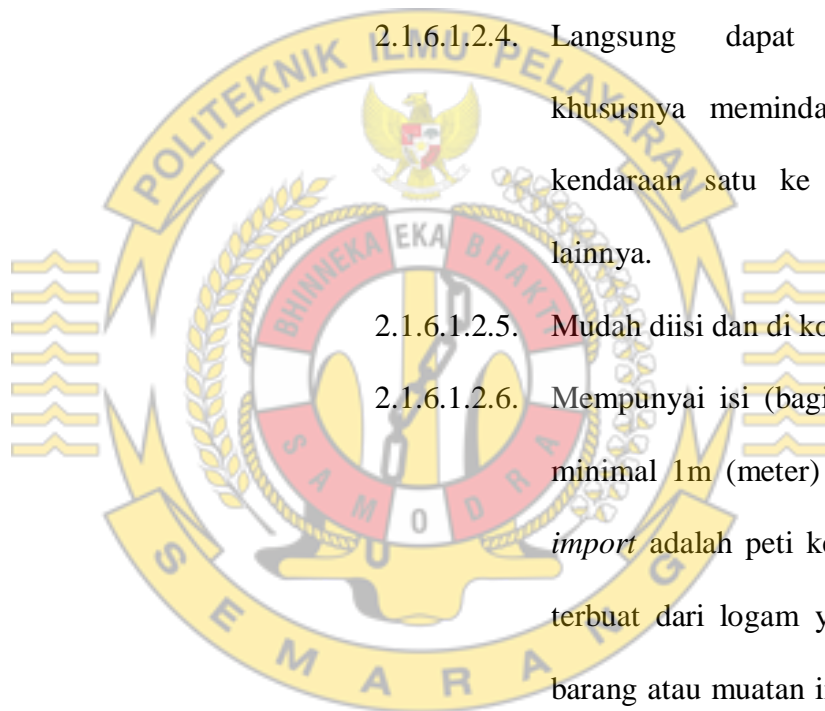
2.1.6.1.2.3. Dibuat sedemikian rupa sehingga memungkinkan pengangkutan barang dengan suatu kendaraan tanpa terlebih dahulu dibongkar kembali.

2.1.6.1.2.4. Langsung dapat diangkut, khususnya memindahkan dari kendaraan satu ke kendaraan lainnya.

2.1.6.1.2.5. Mudah diisi dan di kosongkan.

2.1.6.1.2.6. Mempunyai isi (bagian dalam) minimal 1m (meter) *Container import* adalah peti kemas yang terbuat dari logam yang berisi barang atau muatan impor yang di masukkan kedalam daerah pabean.

Dari dua definisi diatas dapat disimpulkan bahwa *Container* adalah sebuah peti yang digunakan untuk mengangkut barang dan merupakan penunjang untuk mempermudah transaksi pengiriman barang



dalam proses perdagangan.

2.1.6.1. Standarisasi Peti Kemas

Berat maksimum peti kemas muatan kering 20 kaki adalah 24.000 kg, dan untuk 40 kaki (termasuk *high cube container*), adalah 30.480 kg. Sehingga berat muatan bersih atau *payload* yang bisa diangkut adalah 21.800 kg untuk 20 kaki, 26.680 kg untuk 40 kaki.

2.1.6.2. Ukuran Peti Kemas.

Peti kemas dibuat dengan beberapa variasi bentuk dan ukuran. Ukuran pada peti kemas akan mempengaruhi volume muatan yang diangkut. Peti kemas mempunyai berbagai ukuran yang ditunjukkan pada tabel berikut:

		Peti kemas 20 kaki		Peti kemas 40 kaki		Peti kemas 45 kaki	
		inch	metrik	inch	metrik	inch	metrik
dimensi luar	panjang	20'0"	6,058 m	40' 0"	12,192 m	45' 0"	13,716 m
	lebar	8' 0"	2,438 m	8' 0"	2,438 m	8' 0"	2,438 m
	tinggi	8' 6"	2,591 m	8' 6"	2,591 m	9' 6"	2,896 m
dimensi dalam	panjang	18' 10 5/16"	5,758 m	39' 5 45/64"	12,032 m	44' 4"	13,556 m
	lebar	7' 8 19/32"	2,352 m	7' 8 19/32"	2,352 m	7' 8 19/32"	2,352 m
	tinggi	7' 9 57/64"	2,385 m	7' 9 57/64"	2,385 m	8' 9 15/16"	2,698 m
bukaan pintu	width	7' 8 1/8"	2,343 m	7' 8 1/8"	2,343 m	7' 8 1/8"	2,343 m
	tinggi	7' 5 3/4"	2,280 m	7' 5 3/4"	2,280 m	8' 5 49/64"	2,585 m
volume		1,169 ft ³	33,1 m ³	2,385 ft ³	67,5 m ³	3,040 ft ³	86,1 m ³
berat kotor		52.910 pon	24.000 kg	67.200 pon	30.480 kg	67.200 pon	30.480 kg
berat kosong		4.850 pon	2.200 kg	8.380 pon	3.800 kg	10.580 pon	4.800 kg
muatan bersih		48.060 pon	21.800 kg	58.820 pon	26.680 kg	56.620 pon	25.680 kg

Gambar 2.1

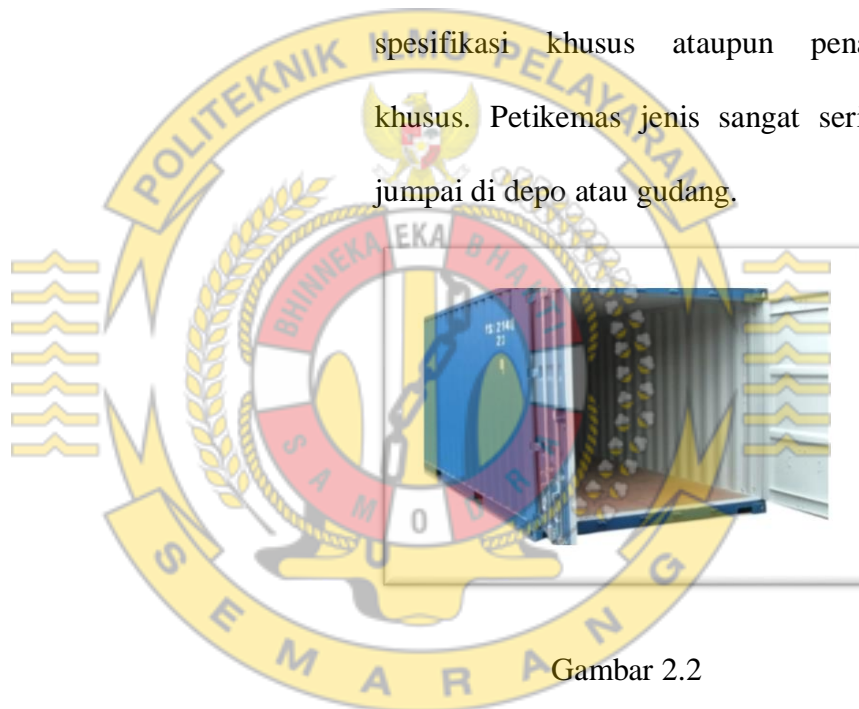
2.1.6.3. Jenis-Jenis Peti Kemas

International Standard Organization (ISO) yang mengatur tentang pembagian jenis peti kemas dalam

tujuh golongan yaitu :

2.1.6.3.2. *General cargo container*

Peti Kemas jenis ini merupakan peti kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*General Cargo*). Peti kemas jenis ini sangat cocok digunakan untuk barang barang yang tidak mempunyai spesifikasi khusus ataupun penanganan khusus. Petikemas jenis sangat sering kita jumpai di depo atau gudang.



Gambar 2.2

2.1.6.3.3. *Open Side Container*

Peti kemas jenis ini terbilang unik dikarenakan hanya mempunyai pintu di salah satu sisinya. Dengan tujuan untuk mengangkut kargo yang mempunyai ukuran yang melebar, seperti misalnya kargo berupa mesin industri.



Gambar 2.3

2.1.6.3.4. *Open Top Container*

Peti kemas jenis ini mempunyai dua pintu yang bisa di buka dan berfungsi, pintu tersebut dibagian atas dan di belakang kontainer. Kontainer ini dirancang untuk kargo yang mempunyai tinggi ukuran yang melebihi dari tinggi peti kemas.



Gambar 2.4

2.1.6.3.5. *Ventilated Container*

Peti kemas jenis ini dirancang dengan adanya ventilasi di sisi kanan dan kiri. Kontainer ini digunakan untuk kargo yang

memerlukan sirkulasi udara, misalnya saja untuk kargo yang berupa biji kopi.



Gambar 2.5

2.1.6.3.6. *Insulated Container*

Peti kemas jenis ini digunakan untuk kargo yang membutuhkan perlakuan khusus.

Peti kemas ini memiliki suhu yang bisa diatur agar *cargo* yang diangkut akan lebih tahan lama, karena suhu yang berada di dalam *kontainer* tidak akan terpengaruh suhu dari luar *kontaine*.



Gambar 2.6

2.1.6.3.7. *Reefer Container*

Peti kemas ini digunakan untuk kargo yang selalu memiliki suhu rendah (dingin) yang terkontrol. Biasanya digunakan untuk pengiriman barang-barang *perishable* atau

yang mudah rusak atau busuk seperti daging, ikan, sayur dan buah buahan agar dapat lebih tahan lama



Gambar 2.7

2.1.6.3.8. *Heated Container*

Peti kemas jenis ini hampir sama dengan reefer kontainer digunakan untuk kargo dengan barang-barang yang membutuhkan suhu akan tetapi yang membedakan heated container ini membutuhkan suhu yang lebih tinggi lebih dari 100 derajat celsius. Juga mempunyai kontrol pengaturan suhu, jadi kontainer ini digunakan untuk cargo dengan suhu besar.



Gambar 2.8

2.1.6.3.9. *Tank Container*

Peti kemas ini berupa tangki yang di masukkan kedalam kerangka peti kemas yang dipergunakan untuk muatan, baik muatan cair maupun gas.



Gambar 2.9

2.1.6.3.10. *Dry bulk Container*

Peti kemas jenis ini digunakan terutama untuk mengangkut muatan dalam bentuk curah seperti butiran, bahan pakan, rempah-rempah.



Gambar 2.10

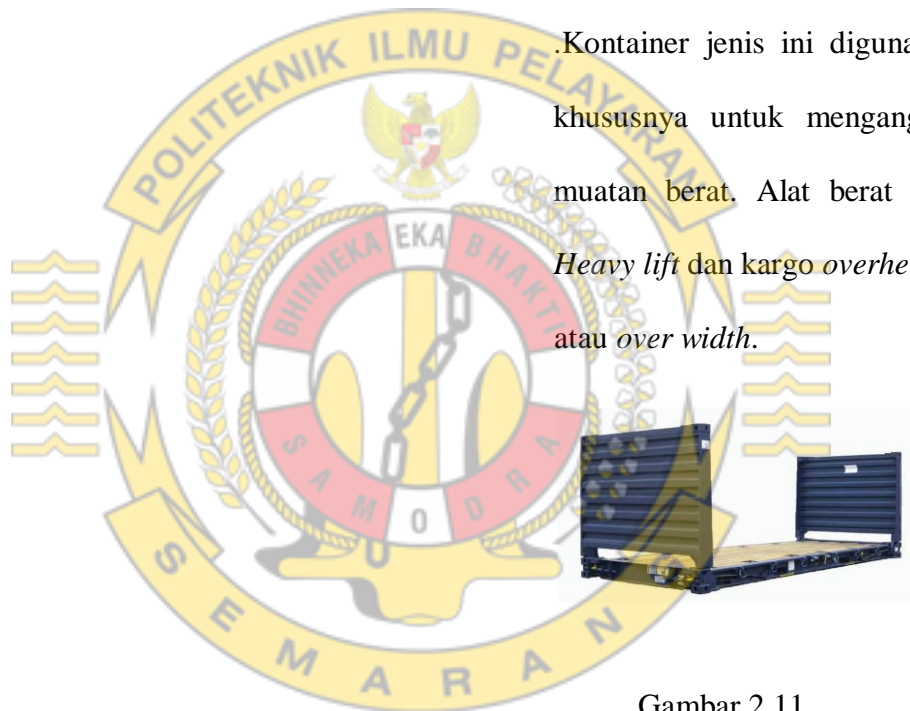
2.1.6.3.11. *Platform Container*

Adalah Peti kemas yang terdiri dari

lantai dasar tanpa adanya sisi kontainer. Peti kemas dirancang untuk muatan *over dimension* atau muatan dengan volume lebih yang termasuk kelompok ini adalah :

2.1.6.3.11.2. *Flat Rack Container*

Peti kemas ini tidak memiliki sisi maupun atap. Kontainer jenis ini digunakan khususnya untuk mengangkut muatan berat. Alat berat atau *Heavy lift* dan kargo *overheight* atau *over width*.



Gambar 2.11

2.1.6.4.10.2. *Platform Based Container*

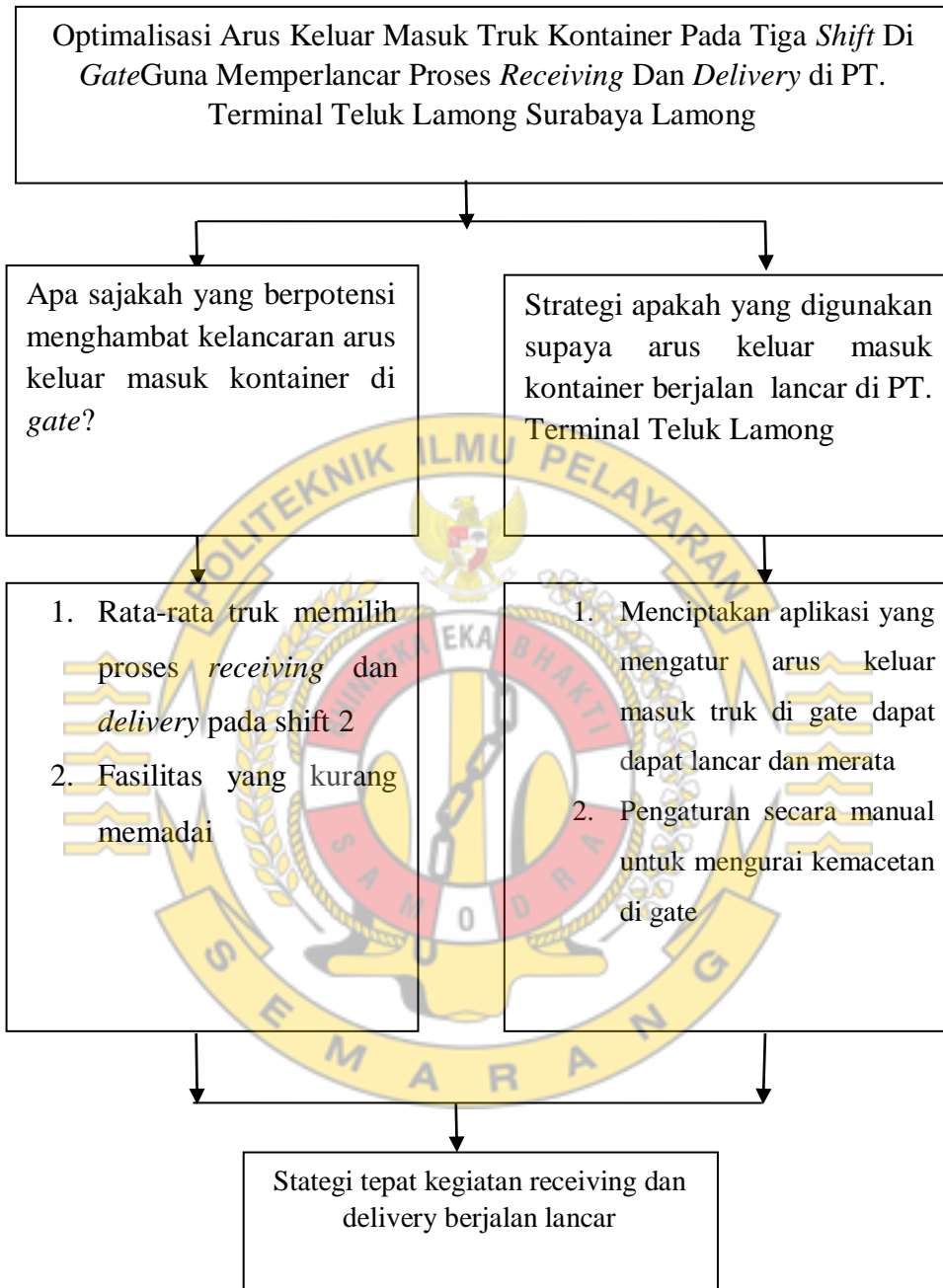
Peti kemas jenis ini dipergunakan untuk muatan dengan ukuran lebih besar dan beratnya yang melebihi standar muatan pada umumnya.



Gambar 2.12



2.2. KERANGKA PIKIR





PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil uraian di bab IV serta pengalaman selama praktek di PT. Terminal Teluk Lamong, maka penulis menarik kesimpulan sebagai berikut:

5.1.1. Kesalahan pengguna jasa terhadap penginputan data kontainer yang

akan di lakukan penumpukan, kurangnya kesadaran kondisi kendaraan yang kurang prima yang dapat mengakibatkan mogok mesin di *gate*, jumlah alat bongkar muat yang kurang, perawatan dan pemeliharaan alat *automatic stacking crane* yang menghambat kegiatan bongkar, muat, *receiving* dan *delivery*, pemadaman listrik dari PLN yang tanpa perencanaan, kemacetan yang terjadi di luar PT. Terminal Teluk lamong terutama di jalan Kalianak Romokalisari merupakan faktor penghambat kelancaran arus keluar masuk kontainer di *gate*.

5.1.2. Strategi yang digunakan PT. Terminal Teluk Lamong untuk

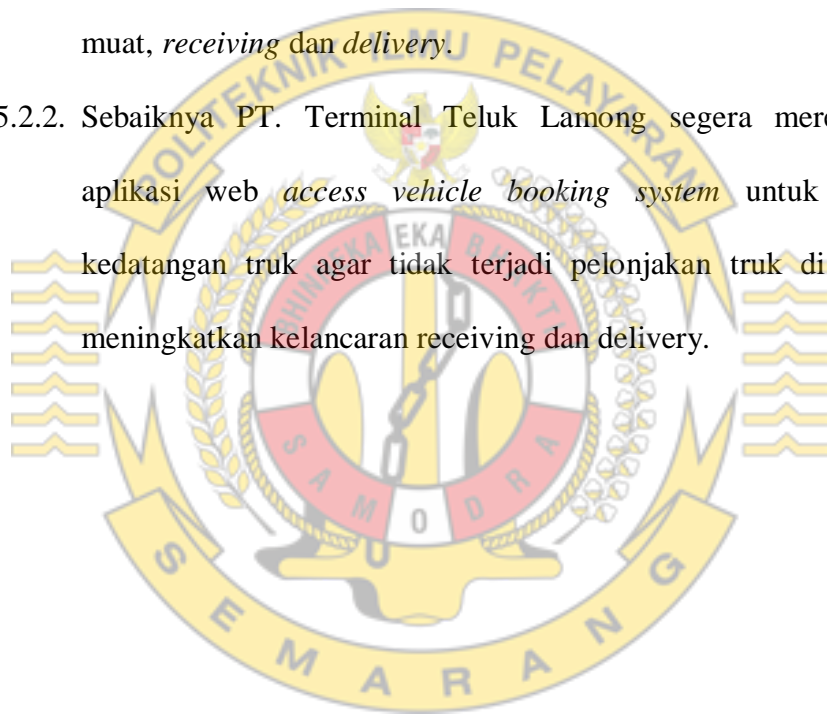
mengurai kemacetan yang terjadi adalah dengan cara manual yaitu dengan cara buka tutup *pre gate* maupun *main gate*. *Yard Planner* melakukan pengalihan tempat penumpukan kontainer, pembangunan jalan layang (*fly over*). Koordinasi yang dilakukan oleh *yard foreman*, *yard planner*, *dispatcher* dan *shift manager* guna kelancaran kegiatan bongkar, muat, *receiving* dan *delivery*.

5.2. Saran

Berdasarkan dari simpulan di atas untuk menjadikan langkah untuk perbaikan kedepan yaitu :

5.2.1. Sebaiknya PT. Terminal Teluk Lamong memberikan pelatihan kepada pengguna jasa dalam pengimputan data kontainer agar meminimalisir kesalahan dalam memasukkan data serta penambahan alat bongkar muat untuk menunjang kegiatan bongkar, muat, *receiving* dan *delivery*.

5.2.2. Sebaiknya PT. Terminal Teluk Lamong segera merealisasikan aplikasi web *access vehicle booking system* untuk mengatur kedatangan truk agar tidak terjadi pelonjakan truk di *gate* dan meningkatkan kelancaran *receiving* dan *delivery*.





PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

LEMBAR WAWANCARA

Wawancara ini dilakukan untuk memperoleh data yang di jabarkan dalam skripsi ini. Wawancara dilakukan kepada pegawai yang bekerja di PT. Terminal Teluk Lamong. Berikut ini beberapa wawancara yang dilakukan kepada *yard foreman, dispatcher dan shift manager* :

Nama : Bapak Anang

Jabatan : *Yard foreman*

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Cadet : Jika terdapat pelonjakan kedatangan truk di *gate* apa yang akan terjadi pak?

Yard foreman : Akan terjadi kemacetan di sepanjang jalan *pre gate, main gate* sampai dengan lapangan penumpukan.

Cadet : Biasanya pada shift berapa pak truk mengalami pelonjakan?

Yard foreman : Pada shift 2 yaitu sekitar pukul 16.00 – 24.00

Cadet : Apa yang akan bapak lakukan jika terjadi kejadian seperti itu ?

Yard foreman : Menunggu arahan dari *shift manager*, biasanya yang kita lakukan adalah buka tutup *gate* untuk mengatur kegiatan berjalan lancar. Biasanya buka tutup *gate*, buka tutup *gate* di lakukan setengah jam sekali dengan mempersilahkan lewat *main gate* 10 truk domestik dan 10 truck inter dengan melihat keramaian yang terjadi. Mendahulukan kegiatan bongkar dan muat adalah hal

yang harus di ingat dalam mengatur kegiatan saat macet.

Cadet : Kenapa bisa terjadi kemacetan dan pelonjakan truk ya pak ?

Yard Foreman: Karena bisa faktor dari luar dan faktor dari dalam , faktor dari luar contohnya macet di jalan, (Romokalisari dan Kalianak sehingga truk bisa secara bersamaan datang di Terminal Teluk Lamong. Faktor dari dalam seperti kurangnya alat, banyaknya kegiatan. Sehingga kita sebagai *foreman* juga harus menjaga keadaan emosional dari para pegawai

Cadet : Maksud dari menjaga keadaan emosional itu apa ya pak?

Yard Foreman: Jika kondisi emosional dari opertor terganggu maka akan merusak semua kegiatan yang sudah diatur.

Cadet : Hambatan apa yang bisanya terjadi ya pak?

Yard Foreman : Hambatan yang biasa terjadi adalah pengguna jasa yang kurang teliti dalam pengimputan data, terjadinya truk mogok di *gates* sehingga harus ada penderekan, pemadaman listrik, *maintenance alat ASC (Automatic Stacking Crane)*

Cadet : Apa yang bapak inginkan untuk mengurai kemacetan seperti ini pak ?

Yard Foreman : Penambahan alat, manajemen *maintenance ASC* yang teratur .

LEMBAR WAWANCARA

Wawancara ini dilakukan untuk memperoleh data yang di jabarkan dalam skripsi ini. Wawancara dilakukan kepada pegawai yang bekerja di PT. Terminal Teluk Lamong. Berikut ini beberapa wawancara yang dilakukan kepada *yard foreman, dispatcher dan shift manager* :

Nama : Bapak Agus

Jabatan : *Yard planner*

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Cadet : Menurut dari *yard foreman* sering terjadi kemacetan karena melonjaknya truk yang melakukan registrasi pada jam 16.00 – 24.00 (shift 2).

Yard planner: Oh iya dek bener

Cadet : Apa yang dilakukan oleh *yard planner* jika terjadi seperti pelonjakan seperti itu ?

Yard planner: Jika terjadi seperti itu komunikasi sangat diperlukan, *yard planner* akan berkomunikasi dengan *yard foreman* dan *shift manager*. Komunikasi dengan *yard foreman* dilakukan untuk mengetahui keadaan di lapangan sedangkan komunikasi dengan *shift manager* adalah untuk mengetahui langkah selanjutnya yang harus kita lakukan dalam mengatur kemacetan. Untuk pengaturan lapangan penumpukan kita harus lebih teliti dan pintar mencari celah dimana

lapangan penumpukan yang masih longgar. Sehingga truk yang dari luar bisa melaksanakan kegiatan *receiving* dan *deliver*.



LEMBAR WAWANCARA

Wawancara ini dilakukan untuk memperoleh data yang di jabarkan dalam skripsi ini. Wawancara dilakukan kepada pegawai yang bekerja di PT. Terminal Teluk Lamong. Berikut ini beberapa wawancara yang dilakukan kepada yard foreman, dispatcher dan shift manager :

Nama : Bapak Gufron Khafid

Jabatan : *Shift manager*

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Cadet : Shift manager adalah jabatan tertinggi yang di membawahi yard planner, vessel planner, forman dan dispatcher ?

Shift manager : Benar

Cadet : Pak apa yang seharusnya di lakukan untuk menguari kemacetan karena melonjaknya kedatangan truk dari luar ?

Shift manager : Dalam hal ini kita harus teliti dalam mencari celah tugas dari yard planner mencari celah tersebut di bantu denganyard foreman untuk melihat kondisi di lapangan penumpukan . ada yang perlu diingat kegiatan bongkar dan muat harus di dahulukan karena menyangkut dengan waktu penyandaran kapal. Seharusnya ada manajemen yang mengatur kedatangan truk

Misalnya idealnya : 40.000 kontainer per perbulan
untuk kegiatan *receiving* = 1300 kontainer perhari

= 433 per shift

= 54 per jam

Dari sini bisa di lihat dalam satu jama kegiatannya harus mendapatkan 54 kontainer dalam satu jam sedangkan di *pre gate* terdapat 3 *gate* jadi 54 : 3 jadi 18 per *gate* nya selama satu jam. Dari sini lah langkah awal yang harus di lakukan pihat terminal untuk mengatur kedatangan truk sehingga akan meminimalisir kemacetan. Sistem ini sudah direncanakan tetapi belum terealisasi karena masih ada pertimbangan fasilitas yang harus tersedia seperti lahan parkir yang untuk truk yang telat dalam melaksanakan kegiatan

Cadet : Dengan sistem seperti itu nanti akan ada protes pak dari pengguna jasa

Shift manager : Protes pasti ada, kontra pasti ada , sama halnya dengan gojek dulu menjadi kontra tetapi karena menguntungkan sekarang sudah beralih menggunakan sistem tersebut.

LEMBAR WAWANCARA

Wawancara ini dilakukan untuk memperoleh data yang di jabarkan dalam skripsi ini. Wawancara dilakukan kepada pegawai yang bekerja di PT. Terminal Teluk Lamong. Berikut ini beberapa wawancara yang dilakukan kepada *yard foreman, dispatcher dan shift manager* :

Nama : Bapak Nanang

Jabatan : *Dispatcher*

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Cadet : Maaf pak saya mau tanya, sebelumnya saya sudah melakukan wawancara dengan *yard foreman*, beliau menyatakan bahwa alat yang digunakan untuk bongkar muat kurang, apakah benar pak ?

Dispatcher : Benar

Cadet : Terus bagaimana cara bapak mengatur penggunaan alat bongkar muat yang terbatas pak

Dispatcher : Ya kita harus melihat situasi di lapangan penumpukan dan di dermaga yang paling membutuhkan yang mana? Nah dari sini kita bisa menentukan alat itu di gunakan utuk apa saja , yang terpenting adalah untuk kegiatan bongkar sama muat yang paling di utamakan karena menyangkut dengan pengiriman barang dan untuk menghindari adanya *demorage*.

Cadet : Berarti dalam hal ini *dispatcher* harus berkoordinasi dengan siapa aja ya pak ?

Dispatcher : Berkomunikasi dengan *yard Planner* dan *yard foreman*.

Cadet : Terima kasih pak





PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

LEMBAR LAMPIRAN

PT TERMINAL TELUK LAMONG
Surabaya

Report ID : REP. 125
Print Date : 09/01/2019 14:06

SUMMARY OF GATE TRANSACTION AND UTILIZATION

FROM DATE : 01/09/2018 TO DATE : 30/09/2018

DATE	SHIFT I			SHIFT II			SHIFT III			ALL SHIFT			GATE UTILIZATION			
	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	I	II	III	AVG
	01/09/2018	161	191	352	188	444	632	89	414	503	438	1,049	1,487	14.67%	26.33%	20.96%
02/09/2018	35	97	132	33	166	199	34	54	88	102	317	419	5.50%	8.29%	3.67%	5.82%
03/09/2018	25	34	59	191	182	373	435	346	781	651	562	1,213	2.46%	15.54%	32.54%	16.85%
04/09/2018	85	109	194	367	368	735	542	382	924	994	859	1,853	8.08%	30.63%	38.50%	25.74%
05/09/2018	249	111	360	416	316	732	554	459	1,013	1,219	886	2,105	15.0%	30.50%	42.21%	29.24%
06/09/2018	290	109	399	342	336	678	537	570	1,107	1,169	1,015	2,184	16.63%	28.25%	46.13%	30.33%
07/09/2018	484	168	652	160	386	546	290	562	852	934	1,116	2,050	27.17%	30.33%	35.50%	31.06%
08/09/2018	107	208	315	274	410	684	186	279	465	567	897	1,464	13.13%	28.50%	19.38%	20.33%
09/09/2018	57	124	181	58	178	236	56	95	151	171	397	568	7.54%	9.83%	6.29%	7.89%
10/09/2018	44	22	66	201	137	338	338	249	587	583	408	991	2.75%	14.08%	24.46%	13.76%
11/09/2018	247	83	330	289	53	342	203	24	227	739	160	899	13.75%	14.25%	9.46%	12.49%
12/09/2018	35	26	61	231	133	364	245	410	655	511	569	1,080	2.54%	15.17%	27.29%	15.0%
13/09/2018	65	157	222	187	340	527	293	586	879	545	1,083	1,628	9.25%	21.96%	36.63%	22.61%
14/09/2018	133	202	335	316	436	752	365	749	1,114	814	1,387	2,201	13.96%	41.78%	46.42%	33.35%
15/09/2018	164	287	451	157	450	607	291	419	710	612	1,156	1,768	18.79%	25.29%	29.58%	24.56%
16/09/2018	245	97	342	178	100	278	45	51	96	468	248	716	14.25%	11.58%	4.0%	9.94%
17/09/2018	52	11	63	194	199	393	327	468	795	573	678	1,251	2.63%	16.38%	33.13%	17.38%
18/09/2018	68	139	207	290	309	599	467	411	878	825	859	1,684	8.63%	24.96%	36.58%	23.39%
19/09/2018	176	171	347	450	348	798	473	443	916	1,099	962	2,061	14.46%	33.25%	38.17%	28.63%
20/09/2018	406	125	531	395	337	732	562	548	1,110	1,363	1,010	2,373	22.13%	30.50%	46.25%	32.96%
21/09/2018	218	158	376	216	315	531	377	422	799	811	895	1,706	15.67%	29.50%	33.29%	25.85%
22/09/2018	109	176	285	109	442	551	67	295	362	285	913	1,198	11.85%	22.96%	15.08%	16.64%

PT TERMINAL TELUK LAMONG
Surabaya

Report ID : REP. 125
Print Date : 09/01/2019 14:06

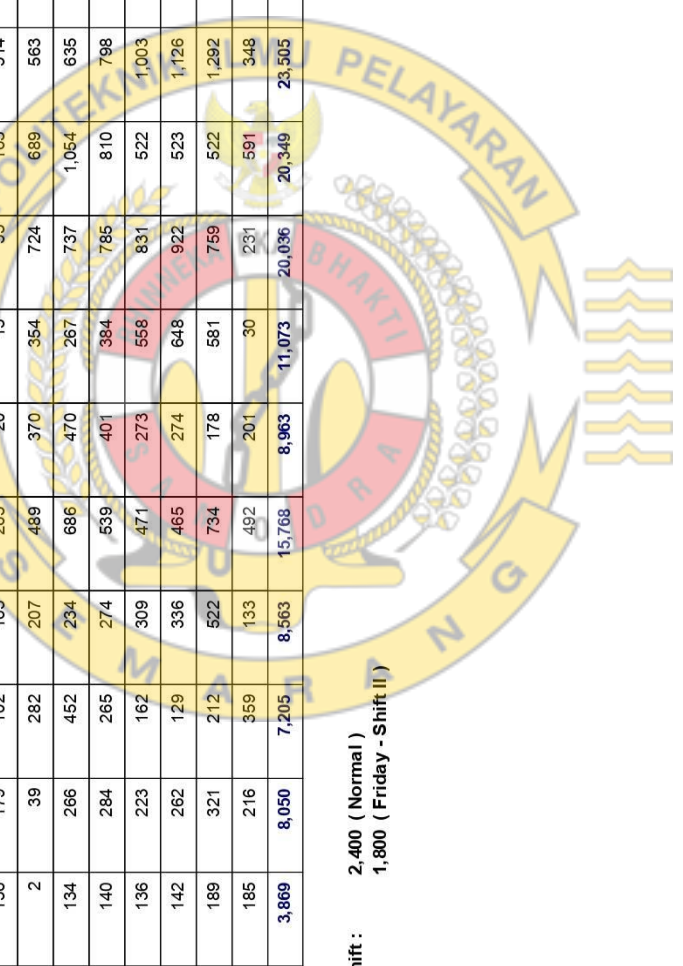
SUMMARY OF GATE TRANSACTION AND UTILIZATION

FROM DATE : 01/09/2018 TO DATE : 30/09/2018

DATE	SHIFT I			SHIFT II			SHIFT III			ALL SHIFT			GATE UTILIZATION				
	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	I	II	III	AVG	
23/09/2018	43	136	179	102	163	265	20	15	35	165	314	479	7.46%	11.04%	1.46%	6.65%	
24/09/2018	37	2	39	282	207	489	370	354	724	689	563	1,252	1.63%	20.38%	30.17%	17.39%	
25/09/2018	132	134	266	452	234	686	470	267	737	1,054	635	1,689	11.08%	28.58%	30.71%	23.46%	
26/09/2018	144	140	284	265	274	539	401	384	785	810	798	1,608	11.83%	22.46%	32.71%	22.33%	
27/09/2018	87	136	223	162	309	471	273	558	831	522	1,003	1,525	9.29%	19.63%	34.63%	21.18%	
28/09/2018	120	142	262	129	336	465	274	648	922	523	1,126	1,649	10.92%	25.83%	38.42%	24.98%	
29/09/2018	132	189	321	212	522	734	178	581	759	522	1,292	1,814	13.38%	30.58%	31.63%	25.19%	
30/09/2018	31	185	216	359	133	492	201	30	231	591	348	939	9.0%	20.50%	9.63%	13.04%	
TOTAL / AVG	4,181	3,869	8,050	7,205	8,563	15,768	8,963	11,073	20,036	20,349	23,505	43,854	11.18%	22.96%	27.83%	20.62%	

Gate Capacity per Shift :
2,400 (Normal)
1,800 (Friday - Shift II)

No. of Gate Lanes : 10 Gates
Gate Procedure Time : 2 Minutes



SUMMARY OF GATE TRANSACTION AND UTILIZATION

FROM DATE : 01/10/2018 TO DATE : 31/10/2018

DATE	SHIFT I			SHIFT II			SHIFT III			ALL SHIFT			GATE UTILIZATION			
	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	I	II	III	AVG
01/10/2018	24	6	30	275	363	638	391	579	970	690	948	1,638	1.25%	26.58%	40.42%	22.75%
02/10/2018	246	144	390	278	356	634	323	472	795	847	972	1,819	16.25%	26.42%	33.13%	25.26%
03/10/2018	146	117	263	271	276	547	271	422	693	688	815	1,503	10.96%	22.79%	28.88%	20.88%
04/10/2018	74	106	180	290	409	699	364	518	882	728	1,033	1,761	7.50%	29.13%	36.75%	24.46%
05/10/2018	169	97	266	155	433	588	297	712	1,009	621	1,242	1,863	11.08%	32.67%	42.04%	28.23%
06/10/2018	214	257	471	523	423	946	374	314	688	1,111	994	2,105	19.63%	39.42%	28.67%	29.24%
07/10/2018	131	53	184	130	178	308	54	70	124	315	301	616	7.67%	12.83%	5.17%	8.56%
08/10/2018	15	9	24	340	141	481	456	313	769	811	463	1,274	1.0%	20.04%	32.04%	17.69%
09/10/2018	132	68	200	612	163	775	555	291	846	1,299	522	1,821	8.33%	32.29%	35.25%	25.29%
10/10/2018	140	132	272	386	273	659	351	485	816	877	870	1,747	11.33%	27.46%	34.0%	24.26%
11/10/2018	151	102	253	358	281	639	408	508	916	917	891	1,808	10.54%	26.63%	38.17%	25.11%
12/10/2018	111	178	289	239	359	598	375	711	1,086	725	1,248	1,973	12.04%	33.22%	45.25%	29.89%
13/10/2018	161	247	408	107	405	512	77	299	376	345	951	1,296	17.0%	21.33%	15.67%	18.0%
14/10/2018	19	86	105	239	176	415	264	91	355	522	353	875	4.38%	17.29%	14.79%	12.15%
15/10/2018	12	42	54	225	179	404	425	242	667	662	463	1,125	2.25%	16.83%	27.79%	15.63%
16/10/2018	318	48	366	351	265	616	444	195	639	1,113	508	1,621	15.25%	25.67%	26.63%	22.51%
17/10/2018	197	36	233	256	226	482	455	262	717	908	524	1,432	9.71%	20.08%	29.88%	19.89%
18/10/2018	171	60	231	285	291	576	345	553	898	801	904	1,705	9.63%	24.0%	37.42%	23.68%
19/10/2018	81	112	193	260	296	556	334	613	947	675	1,021	1,696	8.04%	30.89%	39.46%	25.70%
20/10/2018	98	164	262	290	389	679	236	457	693	624	1,010	1,634	10.92%	28.29%	28.88%	22.69%
21/10/2018	60	109	169	429	168	597	171	100	271	680	377	1,037	7.04%	24.88%	11.29%	14.40%
22/10/2018	48	11	59	143	283	426	281	576	857	472	870	1,342	2.46%	17.75%	35.71%	18.64%

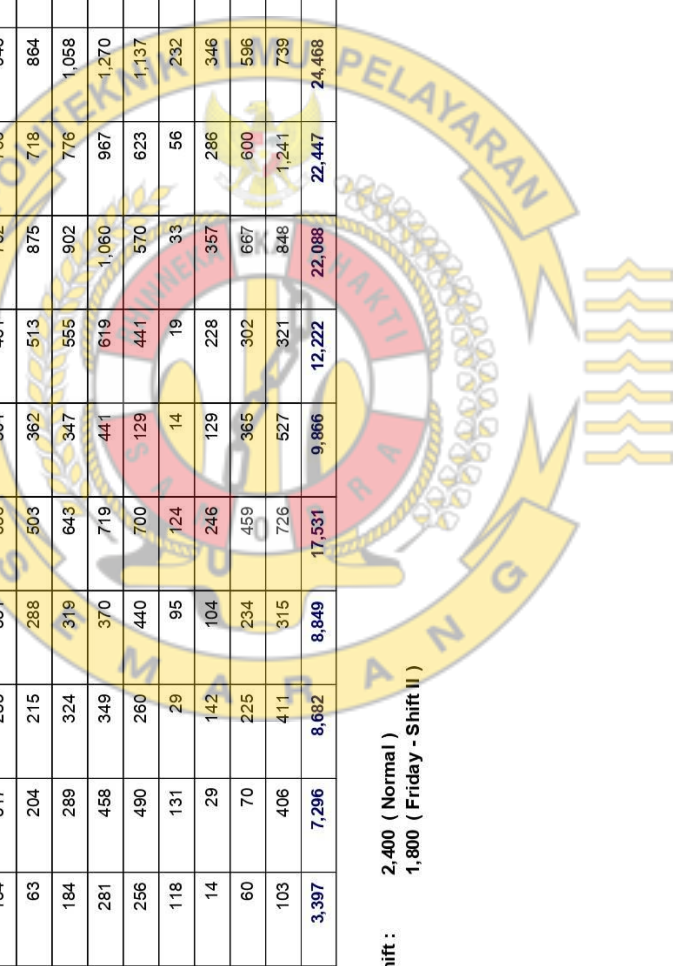
SUMMARY OF GATE TRANSACTION AND UTILIZATION

FROM DATE : 01/10/2018 TO DATE : 31/10/2018

DATE	SHIFT I			SHIFT II			SHIFT III			ALL SHIFT			GATE UTILIZATION				
	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	I	II	III	AVG	
23/10/2018	183	134	317	285	351	636	301	461	762	769	946	1,715	13.21%	26.50%	31.75%	23.82%	
24/10/2018	141	63	204	215	288	503	362	513	875	718	864	1,582	8.50%	20.96%	36.46%	21.97%	
25/10/2018	105	184	289	324	319	643	347	555	902	776	1,058	1,834	12.04%	26.79%	37.56%	25.47%	
26/10/2018	177	281	458	349	370	719	441	619	1,060	967	1,270	2,237	19.08%	39.94%	44.17%	33.89%	
27/10/2018	234	256	490	260	440	700	129	441	570	623	1,137	1,760	20.42%	29.17%	23.75%	24.44%	
28/10/2018	13	118	131	29	95	124	14	19	33	56	232	288	5.46%	5.17%	1.38%	4.0%	
29/10/2018	15	14	29	142	104	246	129	228	357	286	346	632	1.21%	10.25%	14.88%	8.78%	
30/10/2018	10	60	70	225	234	459	365	302	667	600	596	1,196	2.92%	19.13%	27.79%	16.61%	
31/10/2018	303	103	406	411	315	726	527	321	848	1,241	739	1,980	16.92%	30.25%	35.33%	27.50%	
TOTAL / AVG	3,899	3,397	7,296	8,682	8,849	17,531	9,866	12,222	22,088	22,447	24,468	46,915	9.81%	24.67%	29.69%	21.34%	

Gate Capacity per Shift :
2,400 (Normal)
1,800 (Friday - Shift II)

No. of Gate Lanes : 10 Gates
Gate Procedure Time : 2 Minutes



SUMMARY OF GATE TRANSACTION AND UTILIZATION

FROM DATE : 01/11/2018 TO DATE : 30/11/2018

DATE	SHIFT I			SHIFT II			SHIFT III			ALL SHIFT			GATE UTILIZATION			
	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	I	II	III	AVG
01/11/2018	214	129	343	298	466	764	265	624	889	777	1,219	1,996	14.29%	31.83%	37.04%	27.72%
02/11/2018	65	229	294	146	408	554	213	640	853	424	1,277	1,701	12.25%	30.78%	35.54%	25.77%
03/11/2018	55	155	210	250	506	756	305	311	616	610	972	1,582	8.75%	31.50%	25.67%	21.97%
04/11/2018	59	110	169	74	125	199	74	39	113	207	274	481	7.04%	8.29%	4.71%	6.68%
05/11/2018	33	11	44	363	145	508	561	354	915	957	510	1,467	1.83%	21.17%	38.13%	20.38%
06/11/2018	242	77	319	338	295	633	317	288	585	897	640	1,537	13.29%	26.38%	24.38%	21.35%
07/11/2018	147	58	205	254	206	460	233	296	529	634	560	1,194	8.54%	19.17%	22.04%	16.58%
08/11/2018	58	52	110	365	234	599	272	264	536	695	550	1,245	4.58%	24.96%	22.33%	17.29%
09/11/2018	97	64	161	331	187	518	263	446	709	691	697	1,388	6.71%	28.78%	29.54%	21.03%
10/11/2018	140	94	234	375	349	724	209	219	428	724	662	1,386	9.75%	30.17%	17.83%	19.25%
11/11/2018	61	40	101	58	43	101	37	46	83	156	129	285	4.21%	4.21%	3.46%	3.96%
12/11/2018	23	22	45	163	327	490	182	537	719	368	886	1,254	1.88%	20.42%	29.96%	17.42%
13/11/2018	22	156	178	255	407	662	322	489	811	599	1,052	1,651	7.42%	27.58%	33.79%	22.93%
14/11/2018	94	195	289	218	231	449	403	252	655	715	678	1,393	12.04%	18.71%	27.29%	19.35%
15/11/2018	73	78	151	234	273	507	527	481	1,008	834	832	1,666	6.29%	21.13%	42.0%	23.14%
16/11/2018	414	172	586	277	404	681	314	667	981	1,005	1,243	2,248	24.42%	37.83%	40.88%	34.06%
17/11/2018	213	267	480	153	516	669	199	487	686	565	1,270	1,835	20.0%	27.88%	28.58%	25.49%
18/11/2018	77	77	154	155	100	255	260	72	332	492	249	741	6.42%	10.63%	13.83%	10.29%
19/11/2018	72	6	78	247	349	596	340	448	788	659	803	1,462	3.25%	24.83%	32.83%	20.31%
20/11/2018	187	160	347	338	83	421	198	46	244	723	289	1,012	14.46%	17.54%	10.17%	14.06%
21/11/2018	42	8	50	222	186	408	285	337	622	549	531	1,080	2.08%	17.0%	25.92%	15.0%
22/11/2018	96	128	224	416	264	680	580	477	1,057	1,092	869	1,961	9.33%	28.33%	44.04%	27.24%

PT TERMINAL TELUK LAMONG
Surabaya

Report ID : REP. 125
Print Date : 09/01/2019 14:07

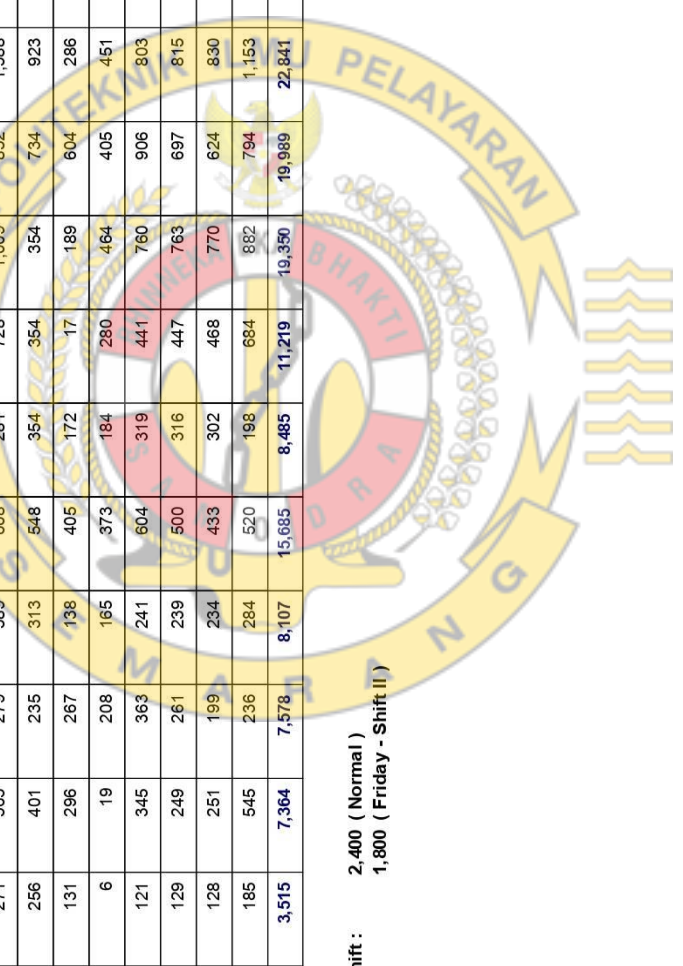
SUMMARY OF GATE TRANSACTION AND UTILIZATION

FROM DATE : 01/11/2018 TO DATE : 30/11/2018

DATE	SHIFT I			SHIFT II			SHIFT III			ALL SHIFT			GATE UTILIZATION				
	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	DEL	REC	TOTAL	I	II	III	AVG	
23/11/2018	292	271	563	279	389	668	281	728	1,009	852	1,388	2,240	23.46%	37.11%	42.04%	33.94%	
24/11/2018	145	256	401	235	313	548	354	354	354	734	923	1,657	16.71%	22.83%	29.50%	23.01%	
25/11/2018	165	131	296	267	138	405	172	17	189	604	286	890	12.33%	16.88%	7.88%	12.36%	
26/11/2018	13	6	19	208	165	373	184	280	464	405	451	856	0.79%	15.54%	19.33%	11.89%	
27/11/2018	224	121	345	363	241	604	319	441	760	906	803	1,709	14.38%	25.17%	31.67%	23.74%	
28/11/2018	120	129	249	261	239	500	316	447	763	697	815	1,512	10.38%	20.83%	31.79%	21.0%	
29/11/2018	123	128	251	199	234	433	302	468	770	624	830	1,454	10.46%	18.04%	32.08%	20.19%	
30/11/2018	360	185	545	236	284	520	198	684	882	794	1,153	1,947	22.71%	28.89%	36.75%	29.50%	
TOTAL / AVG	3,926	3,515	7,364	7,578	8,107	15,685	8,485	11,219	19,350	19,989	22,841	42,830	10.34%	23.15%	27.37%	20.23%	

Gate Capacity per Shift :
2,400 (Normal)
1,800 (Friday - Shift II)

No. of Gate Lanes : 10 Gates
Gate Procedure Time : 2 Minutes





PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Zulfa Laili Hesti Utami
2. Nit. : 531611306247 K
3. Tempat, Tanggal/ Lahir : Semarang, 7 Januari 1997
4. Alamat : Jln. Sendang Coyo Dsn. Mambung Ds.
Jatiharjo Rt04/06 Kec. Pulokulon
Kab. Grobogan
5. Nama Orang Tua
 - 5.1. Ayah : Hartono
 - 5.2. Ibu : Mun'imah Sri Sulistyanti
 - 5.3. Saudara : Muammar Alfian Rouf,
Mu'tia Novi Latifa
6. Riwayat Pendidikan
 - 6.1. SDN. NEGERI 1 JATIHARJO (2003 – 2009)
 - 6.2. SMP NEGERI 1 PULOKULON (2009 – 2012)
 - 6.3. SMA NEGERI 1 KRADENAN (2012 – 2015)
7. Praktek
 - 7.1. PT. Terminal Teluk lamong (1 Agustus 2018 – 11 Januari 2019)
 - 7.2. PT. Adi Bahari Nuansa (21 Januari 2019 – 25 juli 2019)



PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 116/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2020


Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : ZULFA LAILI HESTI UTAMI
NIT : 531611306247 K
Prodi/Jurusan : KALK
Judul : Optimalisasi Arus Keluar Masuk Truk Kontainer Pada 3 Shift di Gate Guna Memperlancar Proses *Receiving* dan *Delivery* di PT. Terminal Teluk Lamong

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 18 %* (Delapan Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 4 Agustus 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN


ALFI MARYATI, SH
Penata Tingkat I, III/d
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

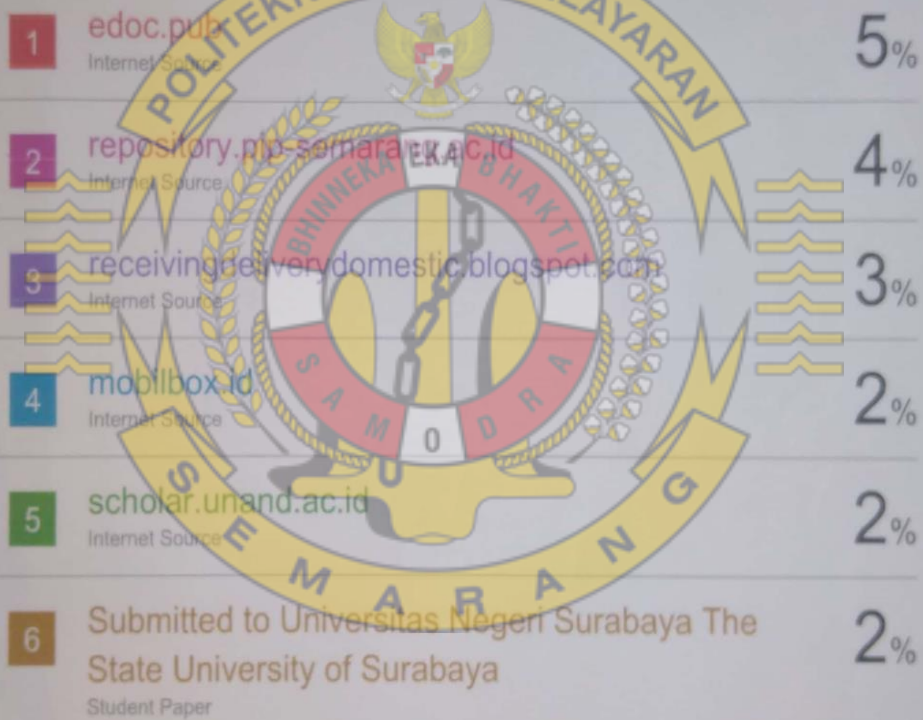
> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

Optimalisasi Arus Keluar Masuk Truk Kontainer Pada 3 Shift di Gate Guna Memperlancar Proses Receiving dan Delivery di PT. Terminal Teluk Lamong

ORIGINALITY REPORT



PRIMARY SOURCES



Exclude quotes On

Exclude matches < 2%

Exclude bibliography On