MANAJEMEN OPERASI PETI KEMAS DI TERMINAL PETI KEMAS DOMESTIK BELAWAN SUMATERA UTARA

SKRIPSI

Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

MUHAMMAD ARIFIN
NIT. 551811336992 K

PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2022

MANAJEMEN OPERASI PETI KEMAS DI TERMINAL PETI KEMAS DOMESTIK BELAWAN SUMATERA UTARA

SKRIPSI

Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

MUHAMMAD ARIFIN
NIT. 551811336992 K

PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2022

HALAMAN PERSETUJUAN

MANAJEMEN OPERASI PETI KEMAS DI TERMINAL PETI KEMAS DOMESTIK BELAWAN SUMATERA UTARA

Disusun Oleh:

MUHAMMAD ARIFIN
NIT. 551811336992 K

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

Semarang, 2022

Dosen Pembimbing I	Dosen Pembimbing II
Materi	Metodelogi dan Penulisan
Dr. NUR ROHMAH, S.E.,M.M	**Capt. TRI KISMANTORO,MM, M.Mar**
Penata Tingkat I (III/d)	**Penata Tingkat I (III/d)**
NIP. 19750318 200312 2 001	**NIP. 19751012 199808 1 001**

Mengetahui

Ketua Program Studi TALK

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. NUR ROHMAH, S.E.,M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul "Manajemen Operasi Peti Kemas Di Terminal Peti Kemas Domestik Belawan Sumatera Utara" karya,

Nama : MUHAMMAD ARIFIN

NIT : 551811336992 K

Program Studi : TALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ……..., tanggal ……..

Semarang, 2022

Panitia Ujian

Penguji I,	Penguji II,	Penguji III,
OKVITA WAHYUNI, S.ST,M.M	**Dr. NUR ROHMAH, S.E.,M.M**	**H. MUSTHOLIQ, MM, M.Mar.E**
Penata Tingkat I (III/d)	**Penata Tingkat I (III/d)**	**Pembina (IV/a)**
NIP. 19781024 200212 2 002	**NIP. 19750318 200312 2 001**	**NIP. 19650320 199303 1 002**

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, MM
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : MUHAMMAD ARIFIN

NIT : 551811336992 K

Program Studi : TALK

Skripsi dengan judul "Manajemen Operasi Peti Kemas Di Terminal Peti Kemas Domestik Belawan Sumatera Utara"

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 dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 2022

Yang membuat pernyataan,

MUHAMMAD ARIFIN
NIT. 551811336992 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Dan bersabarlah. Sesungguhnya Allah beserta orang-orang sabar (Q.S Al-Anfaal ayat 46)
2. Ketahuilah bahwa kemenangan bersama kesabaran, kelapangan bersama kesempitan, dan kesulitan bersama kemudahan (HR Tirmidzi)
3. Barang siapa keluar untuk mencari sebuah ilmu, maka ia akan berada di jalan Allah hingga ia kembali (HR Tirmidzi)

Persembahan:

1. Orang tua, Ayah Suwarto dan Ibu Suratinem
2. Saudara saya, Yusuf Sholikin dan Muhammad Nur Cholis
3. Rekan-rekan angkatan LV
4. Semua anggota mes congboy

PRAKATA

Segala puji syukur saya panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga Skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

Skripsi ini mengambil judul "Manajemen Operasi Peti Kemas di Terminal Peti Kemas Domestik Belawan Sumatera Utara" yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama praktek darat di terminal peti kemas domestik Belawan.

Dalam usaha menyelesaikan Penulisan Skripsi ini, dengan penuh rasa hormat Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, SE., M.M, selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Dr. Nur Rohmah, SE., M.M, selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi telah memberi dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan dalam Skripsi ini.
4. Bapak Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar, selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.

5. Bapak dan ibu dosen yang dengan sabar memberi pengarahan dan bimbingan selama peneliti menimba ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Bapak Suwarto dan Ibu Suratinem selaku orang tua penulis yang telah banyak berkorban demi anaknya.
7. Perusahaan terminal peti kemas domestik Belawan yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktek darat.
8. Staf operasional TPK domestik Belawan yang telah memberikan ilmu pengentahuan dan membimbing penulis semala praktek darat.
9. Teman-teman angkatanku LV dan khusunya TALK VIII Charlie yang selalu membantu memberikan pemikirannya sehingga skripsi ini terselesaikan.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati Penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga Penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan Skripsi ini. Akhir kata Penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, 2022

Penulis

MUHAMMAD ARIFIN
NIT. 551811336992 K

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**

ABSTRAKSI ..... **xiv**

ABSTRACT ..... **xv**

BAB I. PENDAHULUAN **1**

A. Latar Belakang Masalah 1

B. Fokus Penelitian 8

C. Rumusan Masalah 9

D. Tujuan Penelitian 9

E. Manfaat Hasil Penelitian 10

BAB II. KAJIAN TEORI **11**

A. Deskripsi Teori 11

B. Kerangka Penelitian 22

BAB III. METODE PENELITIAN **23**

A. Metode Penelitian 23

B. Tempat Penelitian 24
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan 25
D. Teknik pengumpulan data 25
E. Instrumen Penelitian 28
F. Teknik Analisa Data Kualitatif 30
G. Pengujian Keabsahan Data 32
BAB IV. HASIL PENELITIAN 34
A. Gambaran Konteks Penelitian 34
B. Deskripsi Data 35
C. Temuan 41
D. Pembahasan Hasil Penelitian 45
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN 64
A. Simpulan 64
B. Keterbatasan Penelitian 64
C. Saran 65
DAFTAR PUSTAKA 66
LAMPIRAN-LAMPIRAN 68
DAFTAR RIWAYAT HIDUP 97

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kerangka Penelitian 22

Gambar 3.1 Komponen Analisis Data 30

Gambar 4.1 TPK Domestik Belawan 36

Gambar 4.2 Gambaran Posisi *Block Container Yard* 40

Gambar 4.3 Antrian Trado di Gerbang Masuk 41

Gambar 4.4 Antrian Trado di *Contaner Yard* 43

Gambar 4.5 *Reach stacker* menarik *container crane* 47

Gambar 4.6 Muat Peti Kemas Menuju Kapal 58

Gambar 4.7 *Equipment Interchange Receipt* 61

Gambar 4.8 *Briefing* Pagi 63

DAFTAR TABEL

Gambar 2.1 Ukuran Peti Kemas 19

Gambar 4.1 Penelitian Terdahulu 34

Gambar 4.2 Penelitian Terdahulu 35

Gambar 4.3 Kode peti kemas 39

Gambar 4.4 Alat bongkar muat peti kemas 40

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Laporan Produksi 68

Lampiran 2 Laporan Produksi 69

Lampiran 3 Laporan Produksi 70

Lampiran 4 Laporan Produksi 71

Lampiran 5 Laporan Produksi RTG 72

Lampiran 6 Laporan Produksi 73

Lampiran 7 *Bay plan* 74

Lampiran 8 Dokumen *Port Log* 75

Lampiran 9 Dokumen *Time Sheet* 76

Lampiran 10 Dokumen EIR 77

Lampiran 11 Dokumen *Master Statement* 78

Lampiran 12 Dokumen *Gate Pass* 79

Lampiran 13 Kapasitas CY 80

Lampiran 14 Berita Acara Bongkar Muat 81

Lampiran 15 Berita Acara Relokasi 82

Lampiran 16 Dokumen Pengguaan Alat Sewa 83

Lampiran 17 Dokumens SPKO 84

Lampiran 18 Dokumen Relokasi 85

Lampiran 19 Permohonan Cuti 86

Lampiran 20 Daftar Barang Transit 87

Lampiran 21 Dokumen SP2 88

Lampiran 22 *Briefing* 89

Lampiran 23 Dokumentasi Wawancara 90

Lampiran 24 Lembar Wawancara 91

Lampiran 25 Hasil Cek Plagiasi 96

Lampiran 26 Daftar Riwayat Hidup 97

ABSTRAKSI

Arifin, Muhammad. 2022. 551811336992 K, *"Manajemen Operasi Peti Kemas Di Terminal Peti Kemas Domestik Belawan Sumatera Utara "*. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Nur Rohmah, SE, MM., Pembimbing II: Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar.

Terminal peti kemas domestik Belawan adalah merupakan pintu gerbang arus peti kemas dalam negeri yang berada di wilayah *hinterland,* meliputi Sumatera Utara, Aceh dan Riau. Perpindahan peti kemas dari depo peti kemas menuju ke area pelabuhan yang dilakukan dalam waktu relatif sama akan mempengaruhi kegiatan *haulage* di dalam lapangan penumpukan dan kemacetan di area gerbang masuk. Dalam upaya penanggulangan permasalahan tersebut adalah dengan melakukan kegiatan manajemen waktu dalam kegiatan *stacking* peti kemas *receiving* dan *delivery* yang bertujuan untuk membuat kegiatan operasi bongkar muat peti kemas berjalan lancar. Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui tentang hal yang berkaitan dengan operasi peti kemas mencakup kegiatan perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan dan pengendalian.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Sumber data meliputi sumber primer dan sekunder. Untuk mengumpulkan prosedur keabsahan data, teknik pengumpulan data seperti wawancara, observasi, dan dokumentasi digunakan dalam penelitian lapangan. Analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah triangulasi sumber data. Hasil penelitian dapat diketahui dengan menggunakan empat fungsi manajemen, yaitu perencanaan dengan merencanakan kegiatan yang akan dilaksanakan berhubungan dengan kelancaran kegiatan operasional peti kemas, pengorganisasian dengan setiap petugas dari kegiatan operasi peti kemas mempunyai tanggungjawab terhadap masing-masing di pekerjaanya, pelaksanaan kegiatan operasi peti kemas terdiri dari *ship operation, yard operation* dan *gate operation serta* antrian trado peti kemas terjadi karena terjadinya kegiatan *receiving* dan *delivery* dalam waktu yang bersamaan serta saat terjadinya kerusakan pada aplikasi CTOS di gerbang masuk dan terakhir pengendalian terhadap pengaturan waktu pada kegiatan *receiving, delivery* dan relokasi.

Saran peneliti, yaitu diberlakukannya pembagian waktu untuk kegiatan *receiving* dan *delivery* sehingga untuk meminimalisir antrian trado peti kemas, Penggunaan alat bongkar muat yang setiap hari digunakan harus diimbangi dengan operator mengoperasikan dengan sewajarnya, dan penambahan petugas untuk pengecekan dokumen yang dibawa sopir trado sebelum memasuki area gerbang masuk.

Kata Kunci: Kemacetan, peti kemas, manajemen.

ABSTRACT

Arifin, Muhammad. 2022. 551811336992 K, ”Management of Container Operations at Belawan Domestic Container Terminal, North Sumatra”. Skripsi. Program Diploma IV, TALK Study Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Dr. Nur Rohmah, SE, MM ., Advisor II: Capt. Tri Kismantoro, MM, M.Mar.

The Belawan domestic container terminal is a gateway for domestic container flows in the hinterland area, including North Sumatra, Aceh and Riau. The movement of containers from the container depot to the port area carried out in relatively the same time will affect haulage activities in the stacking yard and congestion at the entrance gate area. In an effort to overcome these problems, time management activities are carried out in container stacking receiving and delivery activities which aim to make loading and unloading operations run smoothly. This study aims to find out about matters related to container operations including planning, organizing, implementing and controlling activities.

This study used descriptive qualitative method. Data sources include primary and secondary sources. To collect data validity procedures, data collection techniques such as interviews, observation, and documentation were used in field research. The analysis used in this research is triangulation of data sources. The results of the study can be known by using four management functions, namely planning by planning activities to be carried out related to the smooth operation of container operations, organizing with each officer of container operation activities having responsibility for each in their work, carrying out container operation activities consisting of from ship operations, yard operations and gate operations as well as container truck queues occur due to the occurrence of receiving and delivery activities at the same time as well as when there is damage to the CTOS application at the entrance gate and finally controlling the timing of receiving, delivery and relocation activities.

The researcher's suggestions are the implementation of time division for receiving and delivery activities so as to minimize the queue of container truck, the use of loading and unloading equipment that is used every day must be balanced with the operator operating properly, and adding officers to check documents brought by the trado driver before entering the gate in area.

Keywords: Congestion, container, management

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sebagai negara kepulauan maka kebutuhan akan barang yang terjadi akan saling berhubungan antara pulau yang satu dengan pulau yang lainnya. Semakin bertambah banyaknya arus perdagangan dari satu pulau ke pulau yang lain maka kebutuhan akan keselamatan dan keadaan barang dari pelabuhan kedatangan sampai dengan pelabuhan tujuan harus dalam keadaan yang baik ataupun dengan kerusakan yang minimalis. Pengangkutan dengan memakai peti kemas sangat efektif untuk barang-barang yang bersifat tidak tahan air dan barang-barang yang bernilai tinggi. Pengangkutan barang dengan memakai peti kemas semakin diminati dari para *shipper/consignee* karena lebih efisien baik dalam proses bongkar muat maupun keamanan barang lebih terjaga dari hal-hal yang tidak diinginkan seperti kehilangan barang, karena sudah terdapat segel di setiap pintu peti kemas. Penggunaan peti kemas juga akan mempermudah untuk mengetahui posisi letak peti kemas dan tidak khawatir akan tercampur dengan barang yang lain karena setiap peti kemas sudah terdapat tanda maupun nomornya masing-masing.

Sebagai alat untuk mengemas barang, peti kemas memiliki kode atau nomor peti kemas yang bersifat unik dan tidak boleh ada yang serupa antar masing-masing pemilik peti kemas. Nomor peti kemas terdiri dari empat buah huruf dan tujuh buah angka. Tiga huruf pertama adalah kode dari pemilik peti kemas, satu huruf selanjutnya ialah pernyataan untuk kategori wadah yaitu U untuk *all freight container*, J untuk *detechable freight container* dan Z untuk *trailer*. Enam angka pertama adalah kode nomor seri penanda diri dari masing-

masing pemilik dan berbeda antar peti kemas. Kode *digit* yang terletak pada angka terakhir adalah penanda validasi dari gabungan karakter-karakter sebelumnya. Penomoran *digit* pada peti kemas menggunakan sistem penomoran otomatis oleh BIC (*Bereau International des Containers)* sebuah perusahaan yang berbasis di Paris.

Menurut ISO (*International Standard Organization)* bahwa peti kemas sebagai bagian dari alat transportasi harus memenuhi kriteria sebagai berikut:

1. Bersifat cukup kuat bila dipakai secara berturut-turut.
2. Dibuat secara khas untuk sarana yang berguna memuat barang dengan multimoda yang tersedia.
3. Dilengkapi dengan peralatan yang memungkinkan untuk digunakan kapan saja untuk menanganinya dari satu moda ke moda lainnya.
4. Dirancang agar mudah dibongkar atau dibawa, dengan cara apapun..
5. Mempunyai kapasitas kurang lebih dari 35,3 kaki kubik.

Terminal peti kemas merupakan tempat penumpukan sementara peti kemas baik dalam keadaan *full container load* (FCL) maupun dalam keadaan *less container load* (LCL) bahkan *empity* yang dilengkapi dengan peralatan *handling* peti kemas sesuai standar operasional prosedur yang berlaku, terdapat lapangan penumpukan/c*ontainer yard* dan alat bongkar muat dengan didukung sumber daya manusia yang ahli di bidangnya masing-masing serta dilengkapi dengan teknologi informasi yang memudahkan kelancaran kegiatan operasi di lapangan penumpukan peti kemas sesuai dengan kriteria barangnya.

Pengiriman barang menggunakan peti kemas sudah sering dikerjakan setiap tahun serta mengalami peningkatan volumenya. Transportasi

memakai peti kemas dapat menggabungkan barang-barang menjadi satu wadah dalam satu peti kemas sehingga kegiatan bongkar maupun muat dapat diautomatisasi serta bisa menambah kapasitas barang muatan dan menghemat waktu dalam kegiatannya. Proses pengepakan penyerahan barang memakai peti kemas terdiri dari dua macam yaitu, *full container load* (FCL) dan *less container load* (LCL). Pada peti kemas FCL seluruh isi dari peti kemas dimiliki oleh satu orang pengirim, sedangkan dalam peti kemas LCL berisi barang yang isinya dimiliki dari beberapa pengirim.

Pergerakan peti kemas di pelabuhan dan lapangan penumpukan menerapkan *block system* supaya memudahkan penempatan dan pengambilan peti kemas. Penyebutan susunan peti kemas di lapangan penumpukan adalah *slot, row*, dan *tier*. Di *container yard* peti kemas, *block* adalah area yang tersusun dari beberapa *slot*. Setiap *block* juga memiliki nama abjad yang dipahami sebelumnya. Sedangkan istilah *slot* mengacu pada barisan memanjang di lapangan penumpukan yang ditempatkan di area *block* dan diberi nomor dimulai dengan 01, 02, dan seterusnya, berlanjut melalui sisa nomor, dengan masing-masing *slot* tersusun dari beberapa *row*. *Row* adalah penyangga baris yang melebar dari *slot* bernomor, jumlah baris bervariasi sesuai dengan jenis alat yang digunakan. *Tier* adalah susunan peti kemas yang dimulai dari bagian bawah lapangan penumpukan (*ground slot)* sampai ke atas yang dimulai dari sebutan *tier* 1,2,3,4,5 tergantung pada alat bongkar muat yang akan digunakan.

Didalam operasi terminal peti kemas terdapat aktivitas bongkar dan muat. Yang disebut dengan aktivitas bongkar peti kemas adalah suatu kegiatan untuk memindahkan peti kemas dari palka kapal yang kemudian

dipindahkan ke lapangan penumpukan atau *container yard,* sedangkan aktivitas muat peti kemas adalah suatu kegiatan perpindahan peti kemas dari lapangan penumpukan atau *container yard* menuju ke palka kapal.

Penting untuk mengetahui aktivitas operasional dan proses bongkar, serta muat angkutan peti kemas. Layanan manajemen yang baik akan berdampak pada dukungan untuk inisiatif pegawai bongkar dan muat peti kemas. Untuk memberikan pelayanan, kepedulian, dan dukungan sebaik mungkin oleh tim pengelola terminal peti kemas harus senantiasa memantau semua kegiatan yang sedang berlangsung. Kegiatan operasi di lapangan peti kemas harus didukung dengan sumber daya manusia yang ahli pada setiap bidangnya. Asisten manajer operasional selaku pengawas kegiatan di pelabuhan dibantu dengan empat *supervisi* beserta anggotanya yang bergantian setiap *shift* untuk memberikan pelayanan bongkar muat peti kemas. Pada divisi *planner* terdapat kegiatan perencanaan kapal dan perencanaan lapangan. Perencanaan kapal *(ship planning)* mempunyai tanggungjawab untuk melakukan perencanaan penggunaan alat bongkar muat di dermaga dan memonitoring serta melakukan koreksi apabila terdapat perubahan antara rencana bongkar/muat dan posisi aktual peti kemas di atas kapal. Perencanaan lapangan *(yard planning)* melakukan perencanaan tentang alokasi lapangan penumpukan barang muat dengan pembagian *block, slot, tier* setiap kapal, setiap tujuan dan jenisnya serta melakukan monitoring kegiatan dengan petugas operasional di lapangan untuk melakukan *update* apabila terdapat perubahan atau penambahan lokasi penumpukan peti kemas.

Terminal Peti Kemas Domestik Belawan merupakan pintu gerbang arus peti kemas dalam negeri yang berada di wilayah *hinterland*, meliputi Sumatera Utara, Aceh dan Riau. Terminal ini dioperasikan pertama kali pada tahun 1984 yang pada awal berdirinya menjadi bagian dari Pelabuhan Belawan dan pada tahun 2009 resmi berdiri sendiri. Terminal ini melayani kegiatan operasional selama 24 jam setiap harinya dan berlokasi di Gabion Belawan atau 32 km dari kota Medan. Dermaga terminal peti kemas domestik Belawan mempunyai panjang 400 meter dan lapangan penumpukan seluas 9,7 Ha dengan ditunjang alat kegiatan operasi bongkat muat seperti *container crane (CC), harbour mobile crane (HMC), rubber tyred gantry (RTG), reach stacker, side loader, fork lift, head truck* dan *chassis* yang dioperasikan oleh masing-masing operator setiap *shift*nya. Terminal Peti Kemas Domestik Belawan memiliki istilah tarif pelayanan masa I penumpukan yang berarti memberikan pelayanan kepada *shipper* selama 72 jam memasukkan peti kemas dari depo menuju ke *gate in* atau *open stack* di *block* muatan sampai batas waktu peti kemas masuk *(closing time)* dan akan dimuat di kapal menggunakan alat bantu bongkar muat yang tersedia di pelabuhan hingga waktu tutup. Tarif masa I sampai dengan hari ke-5 dihitung satu hari, hari ke-6 sampai dengan hari ke-10 dan dihitung per harinya 200 % x tarif dasar, sedangkan masa II dimulai dari hari ke-11 sampai seterusnya serta dikenakan tarif sebesar 300 % x tarif dasar. Tarif pelayanan jasa penumpukan peti kemas ukuran diatas 40 *feet* dikenakan tambahan sebesar 25 % x tarif dasar.

Didalam operasi Terminal Peti Kemas Domestik Belawan terdapat kegiatan yang saling berkaitan diantaranya *Ship operation* adalah kegiatan

untuk menaikkan dan menurunkan peti kemas dari palka kapal menuju ke dermaga, *yard operation* adalah kegiatan untuk mengangkut peti kemas dengan trado dari dermaga menuju ke *block* lapangan penumpukan maupun sebaliknya, *receiving* adalah kegiatan memasukkan peti kemas dari depo menuju ke *block* muatan lapangan penumpukan, pada di *gate-in* akan dilakukan pengecekan informasi yang tertera dalam kartu, surat jalan dan *container inspection report* meliputi nomor peti kemas, nama kapal, *voyage, size* yang akan dicocokan dengan kondisi fisik yang sebenarnya bila kondisi fisik peti kemas sesuai dengan keadaan dokumen maka operator *gate-in* memasukkan data ke sistem *container terminal operating system* seperti tanggal dan jam masuk, jika ditemukan kelainan berkaitan dengan dokumen maka operator *gate-in* akan menginformasikan kepada EMKL untuk diperbaiki dan apabila terjadi kerusakan pada fisik peti kemas maka akan dibuatkan *container damage report* yang diketahui oleh operator *gate-in*, serta *delivery* adalah kegatan untuk mengeluarkan peti kemas dari *block* bongkaran menuju ke depo peti kemas dengan menggunakan dokumen SP2 dan relokasi adalah pelayanan di terminal peti kemas untuk memindahkan peti kemas baik muatan maupun bongkaran dari satu *block* di lapangan penumpukan menuju ke *block* relokasi yang didasarkan untuk menunjang kecepatan aktivitas pelayanan bongkar dan muat. Relokasi peti kemas akan dilakukan terhadap peti kemas-peti kemas yang telah lebih dari 6 hari belum melakukan perpindahan atau dikeluarkan oleh pemiliknya. Bila terjadi temuan peti kemas mengalami kerusakan di area lapangan penumpukan saat kegiatan

bongkar muat baik peti kemas dalam keadaan *full container load* maupun *empity* maka akan dibuatkan EIR *(equipment interchange receipt)* serta di dokumentasikan bagian peti kemas yang mengalami kerusakan. Pembuatan dokumen EIR dilakukan oleh kedua belah pihak antara pihak pelabuhan yang diwakili oleh supervisi yang bertugas pada hari kejadian dengan didampingi oleh *security* dengan pihak pemilik barang atau EMKL serta supir trado jika peti kemas akan keluar dari area pelabuhan. Dokumen EIR sendiri adalah bukti otentik tanda serah terima peti kemas yang dilengkapi data dan kodisi fisik peti kemas pada saat serah terima peti kemas yang telah disetujui oleh kedua belah pihak yang dibagi menjadi dua macam yaitu EIR *in* dan EIR *out*.

Surat penyerahan peti kemas atau yang biasa disebut SP2 adalah bukti untuk mengeluarkan peti kemas dari lapangan penumpukan di pelabuhan menuju ke gudang lini atau depo peti kemas yang akan dipergunakan kembali untuk melakukan *stuffing* atau *stripping*. Dokumen SP2 berisi keterangan kondisi fisik peti kemas. Sedangkan *receiving card* (RC) adalah dokumen hasil bukti pembayaran yang akan digunakan oleh pemilik barang untuk memasukkan peti kemas ke lapangan penumpukan dari gudang lini atau depo peti kemas dengan melalui *gate-in.*

Pada *gate-in/out operation* Terminal Peti Kemas Domestik Belawan memakai operator yang silih berganti setiap *shift*nya yang bertugas untuk melakukan pengecekan dokumen peti kemas dengan dibantu dengan aplikasi CTOS *(container terminal operating system)* untuk mengontrol dan melakukan pengawasan terhadap setiap peti kemas yang masuk ke dalam lapangan penumpukan atau *container yard*. Proses pengecekan

SP2 untuk kegiatan *delivery* dan *receiving card* untuk kegiatan *receiving* dapat mempengaruhi arus kelancaran kinerja kegiatan bongkar dan muat peti kemas. Peristiwa ketika operator trado masuk ke antrian *gate-in* yang belum dilengkapi dengan surat SP2 dari ekspedisi muatan kapal laut akan menghambat operator trado yang lain terutama pada saat mendekati waktu *closing time* dan kurang sadarnya operator trado yang parkir di jalur alat bongkar muat, hal ini akan menghambat pergerakan *haulage* peti kemas di pelabuhan. Terhambatnya aktivitas bongkar muat juga dipengaruhi oleh *stacking* peti kemas di area *container yard* karena posisi para operator trado yang kurang teratur dan sempitnya jalur di lapangan penumpukan bila dilewati dua trado secara bersamaan. Sebelum berangkat menuju terminal operator trado seharusnya melakukan pengecekan baik dokumen maupun fisik barangnya dan menerima dokumen yang berasal dari ekspedisi muatan kapal laut bukan sekedar menerima perintah, sehingga harus secara sungguh-sungguh dalam menjalankan tugasnya masing-masing. Penggunaan alat pelindung diri harus diperhatikan ketika petugas operasional memasuki area pelabuhan terutama bagi para operator trado luar dan tenaga kerja bongkar muat yang seringkali kedapatan tidak memakai alat pelindung diri. Dalam penggunaan alat bongkar muat sebagian dari operator masih meninggalkan sampah di dalam *cabin* yang bisa mengganggu kenyamanan operator berikutnya dan kurang berhati-hati dalam mengoperasikan alat-alat bongkar muat yang bisa berpotensi menjadi kerusakan.

Dari hasil penjelasan singkat diatas maka penulis mengangkat topik skripsi dengan judul **"Manajemen Operasi Peti Kemas di Terminal Peti Kemas Domestik Belawan Sumatera Utara".**

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian bermanfaat agar peneliti tidak menyimpang dari objek penelitian yang diangkat dan banyaknya data yang dapat dihasilkan dari lapangan. Identifikasi subjek penelitian bisa terhadap kebaruan informasi yang tersedia untuk membatasi studi kualitatif untuk memilih data yang sesuai.. Berdasarkan latar belakang di atas bisa dikemukakan bahwa penelitian ini memfokuskan pada fungsi-fungsi manajemen di terminal peti kemas domestik Belawan yang berkaitan dengan kelancaran pergerakan peti kemas di pelabuhan.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka terdapat perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana perencanaan kegiatan operasi peti kemas di terminal peti kemas domestik Belawan?
2. Bagaimana pengorganisasian kegiatan operasi peti kemas di terminal peti kemas domestik Belawan?
3. Bagaimana pelaksanaan kegiatan operasi peti kemas di terminal peti kemas domestik Belawan?
4. Bagaimana pengendalian kegiatan operasi peti kemas di terminal peti kemas domestik Belawan?

D. Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui tentang hal yang berkaitan dengan operasi peti kemas mencakup:

1. Untuk mendeskripsikan perencanaan kegiatan operasi peti kemas di terminal peti kemas domestik Belawan.
2. Untuk mendeskripsikan perngorganisasian kegiatan operasi peti kemas di terminal peti kemas domestik Belawan.
3. Untuk mendeskripsikan pelaksanaan kegiatan operasi peti kemas di terminal peti kemas domestik Belawan.
4. Untuk mendeskripsikan pengendalian kegiatan operasi peti kemas di terminal peti kemas domestik Belawan.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Dari penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak yang membutuhkan, baik secara teoritis maupun praktis, di antaranya :

1. Manfaat Teoritis.

   Sebagai tambahan pengetahuan pada bidang akademis dan menjadi referensi di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang mengenai manajemen operasi peti kemas di terminal peti kemas domestik Belawan.

2. Manfaat Praktis.

   Sebagai bahan masukan bagi pihak terminal peti kemas domestik Belawan dalam mengoperasikan terminal peti kemas domestik.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori memiliki tujuan tentang memberikan pemahaman dan penjelasan terhadap objek yang diteliti melalui beberapa teori dan uraian lengkap dari berbagai sumber.

1. Manajemen

   a. Pengertian Manajemen

      Manajemen terdiri dari kata *to manage* yang mempunyai arti pengaturan. Pengaturan dilaksanakan dengan proses dan diatur berdasarkan urutan dan fungsi-fungsi manajemen tersebut. Jadi manajemen itu adalah suatu proses kegiatan untuk mewujudkan target yang akan digapai. G.R Terry memberikan pengertian manajemen merupakan susunan acara khas perencanaan, pengorganisasian, penggerakan dan pengendalian tindakan yang diambil untuk mencapai tujuan yang ditetapkan lewat penggunaan sumber daya manusia dan lainnya.

      Menurut Ricky W. Griffin penjelasan dari manajemen merupakan sebuah langkah-langkah perencanaan, langkah-langkah organisasi, langkah-langkah kordinasi, dan langkah-langkah kontrol terhadap sumber daya untuk mencapai tujuan dengan efektif dan efisien. Pengertian manajemen menurut ahli Henry Fayol adalah suatu proses perencanaan, pengorganisasian, pengoordinasian, dan pengawasan atau kontrol terhadap sumber daya yang ada agar mencapai

tujuan secara efektif dan efisien.

Manajemen adalah alur kegiatan perencanaan, pengarahan, pengawasan dan pengorganisasian terhadap upaya-upaya para sumber daya manusia dan penggunaan sumber daya organisasi lainnya agar mencapai tujuan organisasi yang telah ditetapkan. Manajemen merupakan suatu alur kegiatan yang dilaksanakan oleh suatu kelompok dibantu dengan sumber daya dengan efisien dan efektif serta memakai sumber daya manusia melalui perencanaan *(planning),* pengorganisasian *(organizing),* pelaksanaan *(actuating),* dan pengendalian *(controlling)* dengan menggunakan sumber daya yang ada.

b. Fungsi-Fungsi Manajemen

Menurut George R.Terry manajemen yang baik delalu diselenggarakan fungsi-sungsi manajemen yang disingkat POAC atau empat fungsi manajemen, yaitu:

1) Perencanaan (*planning*), merupakan sekumpulan rencana-rencana yang sudah dikoordinasikan dengan bagian-bagian atau departemen lain yang terkait dengan jenis pekerjaan itu. Perencanaan berdasarkan data-data dan informasi dari sumber-sumber yang benar dan dapat dipertanggungjawabkan. Implementasinya dapat dilaksanakan dan dikerjakan sesuai dengan kemampuan yang dimilikinya. Perencanaan dapat dibantu dengan beberapa pertanyaan 5W + 1H yaitu *what, where, who, when, why* dan *how*. *What* untuk mengetahui kegiatan apa yang akan dilakukan, *where* untuk mengetahui dimana letak melakukan

kegiatan dilaksanakan, *when* untuk memilih waktu yang tepat untuk melakukan kegiatan, *who* tentang pengadaan tenaga kerja yang akan dilaksanakan, *why* tentang rencana itu harus mempermudah suatu kegiatan dengan baik dan *how* untuk mengetahui bagaiamana keadaan usaha yang akan direncanakan.

2) Organisasi (*organizing*), merupakan adanya organisasi yang jelas, siapa pimpinan, staf pelaksana, tugas-tugas, wewenang, tanggung jawab, kewajiban, hak-hak, hubungan kerja, peralatan yang dipergunakannya. Organisasi yang jelas akan terlihat di dalam struktur organisasi dan lengkap susunanya serta pembagian tugas-tugas dan tanggung jawabnya.
3) Tindakan (*actuating*). Fungsi tindakan ini lebih mudah dikatakan sebagai pelaksanaan dari pada apa yang sudah di rencanakan dengan baik, dan perencanaan tersebut dalam bentuk tulisan yang telah disepakati bersama-sama untuk dikerjakan. Fungsi ini juga memiliki arti bahwa pipmpinan menggerakkan staf atau bawahannya untuk menjalankan pekerjaan sesuai dengan perencanaan yang sudah ditentukan.
4) Pengendalian (*controlling*). Fungsi pengedalian ini adalah untuk mengontrol apakah pekerjaan yang dikerjakan sudah sesuai dengan apa yang telah direncanakan dalam perencanaan, apabila terjadi penyimpangan harus segera mungkin dibenahi atau dikendalikan agar hasil akhir masih sesuai dengan toleransi dari perencanaan semula. Umumnya fungsi ini bekerja setiap 3 bulan sekali (triwulan).

Menurut Griffin (2012:47), empat fungsi dari manajemen meliputi pemilihan keputusan dan perencanaan*(planning and decision making),* pengorganisasian *(organizing),* pengarahan *(leading)* serta pengendalian *(controlling).* Dari keempat fungsi manajemen diatas, maka bisa diartikan bahwa seluruh proses manajemen dimulai dari perencanaan (*planning*) karena perencanaan yang akan menentukan proses apa yang akan dilakukan seterusnya. Setelah perencanaan yaitu pengorganisasian *(organizing),* yang berarti merupakan pemilahan kerja dan dekat berhubungan erat dengan fungsi perencanaan karena pengorganisasian pun harus direncanakan terlebih dahulu. Selanjutnya dari perencanaan dan pengorganisasian adalah implementasi pengarahan yang diartikan dalam beberapa kata seperti *actuating*, *commanding* dan *leading*, akan tetapi memiliki tujuan yang sama untuk mengarahkan semua karyawan atau anggotanya agar bekerja secara efektif dan mau bekerjasama untuk mencapai suatu tujuan yang telah menjadi target di awal perencanaan. Fungsi yang terakhir adalah pengendalian untuk mengatur karyawan atau anggotanya agar dapat bekerjasama supaya tercipta kondisi yang kondusif serta terhindar dari kekacauan.

2. Pengertian Operasi

Operasi merupakan proses dalam mengubah masukan bisa terdiri atas manusia, modal dan material material menjadi suatu hasil bisa berupa jasa atau barang jadi yang mempunyai efek manfaat lebih dari sebelumnya. Dari penjelasan tersebut maka penulis dapat menarik kesimpulan bahwa operasi adalah proses kegiatan untuk mengubah masukan menjadi hasil agar menjadi sesuatu yang efektif.

3. Pengertian Manajemen Operasi

Menurut William J. Stevenson (2014:4), manajemen operasi merupakan manajemen bagian-bagian dari suatu kelompok yang memiliki tanggungjawab agar memproduksi barang dan jasa. Pembuatan barang dan jasa melibatkan proses perubahan atau transformasi *input* menjadi *output.* Bermacam-macam *input* seperti tenaga kerja, modal dan informasi dipakai untuk memproduksi barang atau jasa dengan menggunakan satu atau lebih proses transformasi. Menurut Heizer dan Render (2012) manajemen operasi merupakan sekumpulan kegiatan agar menciptakan hasil yang berbentuk barang dan jasa dengan mengubah *input* menjadi *output*. Manajemen operasi adalah serangkaian aktivitas yang terjadi dalam suatu kelompok untuk mengubah sumber daya seperti modal, tenaga kerja, material, dan bahan baku secara efisien menjadi sebuah *output* seperti barang jadi, barang setengah jadi dan jasa dalam rangka mencapai tujuan dari organisasi. Manajemen operasional merupakan suatu proses kegiatan yang saling berhubungan dan efektif dalam menggunakan fungsi-fungsi manajemen untuk mengintegrasikan berbagai sumber daya secara efisien dalam rangka mencapai tujuan.

4. Pengertian Terminal

Terminal merupakan tempat transportasi yang bertujuan untuk pemberhentian sementara guna menunggu proses kegiatan muat dan bongkar dari pelabuhan kedatangan dan menuju ke pelabuhan tujuan akhir. Terminal sebagai komponen sistem transportasi, juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan barang atau penumpang, disamping itu juga berfungsi

untuk melancarkan arus angkutan barang atau penumpang. Menurut PM 132 Tahun 2015 tentang penyelenggaraan terminal angkutan jalan pengertian terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

5. Peti Kemas

a. Pengertian Peti Kemas

Peti kemas yaitu sesuatu wadah yang besar dibentuk dari campuran bahan baja dan tembaga serta dilengkapi dua pintu yang dapat disegel/dikunci. Pada setiap sudutnya terpasang empat *pitting* dan kunci *pitting* sehingga antara peti kemas satu dengan yang lainnya dapat dengan mudah digabungkan atau dilepaskan. Seluruh barang yang didalam peti kemas dapat dimasukkan sesuatu barang tertentu sesuai dengan ukuran yang dimasukkan dan kegunaannya, sebagai contoh adalah kotak plastik, *drum* dan lain-lain. Peti kemas adalah sebuah tempat atau wadah yang terbuat dari baja dan dapat menyimpan atau menampung barang yang akan dimuat atau dimasukkan ke dalamnya.

b. Jenis Peti Kemas

Menurut Abbas Salim (2012:146) pada bukunya yang berjudul Manajemen Transportasi, terdapat enam kelompok peti kemas yaitu:

1) *General Cargo*

General cargo container merupakan peti kemas yang digunakan dalam pengangkutan barang-barang umum. Jenis *general cargo* meliputi *general purpose container* dimana peti kemas ini yang

biasa dipakai untuk mengangkut muatan umum. *Open side container* merupakan peti kemas yang bisa dibuka pada bagian sampingnya yang berguna untuk bongkar muat barang tertentu lewat bagian samping peti kemas. *Open top container* merupakan peti kemas dalam membongkar maupun memuat barang melalui bagian atas peti kemas. Jenis peti kemas seperti ini diperuntukan untuk barang-barang yang pemuatannya lewat atas dengan *crane. Ventilate container* merupakan peti kemas untuk mengangkut barang yang mengandung kadar air tinggi dan dilengkapi dengan ventilasi supaya ada sirkulasi udara.

2) *Thermal*

Thermal container adalah peti kemas yang dilengkapi pengatur suhu untuk muatan tertentu. Jenisnya meliputi *isulated container* adalah peti kemas yang di dinding dalamnya diberi isolasi agar udara dingin di dalamnya tidak merembes keluar. *Reefer container* adalah peti kemas yang dilengkapi mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam peti kemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk, seperti sayuran, daging, atau buah-buahan. *Heated container* adalah peti kemas yang dilengkapi dengan mesin pemanas agar udara di dalam peti kemas dapat di atur dengan suhu yang panas

3) *Tank*

Tank container merupakan peti kemas yang memiliki kerangka untuk melindungi tangki didalamnya yang berguna untuk mengangkut muatan cair maupun gas.

4) *Dry Bulk*

Dry Bulk container adalah peti kemas yang digunakan untuk mengangkut muatan curah (*Bulk Cargo*). Untuk memasukan barang muatan melalui lubang bagian atas dan pintu bagian samping untuk mengeluarkan.

5) *Platform Container*

Platform container adalah peti kemas yang terdiri dari lantai dasar, peti kemas, yang termasuk jenis ini adalah *flat rack container* adalah peti kemas yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya. *Flat rack container* dibagi menjadi dua, yaitu *fixed* dimana dinding *stanchion* pada ujungnya tidak dapat dibuka atau dilipat, dan *collapsible type* yaitu dinding *stanchion* pada ujungnya dapat dilipat agar dapat menghemat ruangan saat diangkut dalam keadaan kosong. *Platform based container* merupakan peti kemas yang dipakai untuk muatan yang tinggi dan lebarnya lebih dari ukuran *standard* dan hanya dilengkapi dinding dan lantai saja.

6) *Specials Container*

Specials container adalah peti kemas yang sengaja dibuat untuk keperluan muatan khusus, seperti peti kemas untuk hewan (*cattle container*) atau muatan alat berat (*car container*).

c. Ukuran Peti Kemas

Peti kemas dapat mengangkut dan memuat semua jenis barang produksi maupun agraria dan menghasilkan ruang daya tampung muatan berkapasitas tinggi volumenya dan bisa dibawa dengan efisien dan efektif dari kapal menuju ke depo maupun dari depo menuju ke

kapal. Pada proses bongkar dan muat peti kemas kapal bisa dihitung dengan satuan yang disebut TEU, yang merupakan singkatan dari *twentyfeet equivalent unit* serta memiliki arti satu unit peti kemas sama dengan 20 *feet.* Satu peti kemas dengan panjang 20 *feet* disebut 1 TEU dan peti kemas panjang 40 feet disebut 2 TEU.

Tabel 2.1 Ukuran Peti Kemas

Jumlah Muatan (ton)	20”	40”
Panjang (m)	6,055	12,192
Lebar (m)	2,435	2,59
Tinggi (m)	2,435	2,435
Berat kosong (kg)	2,210	3,801
Berat Isi Max (kg)	18,111	26,681

Sumber: Buku manajemen perusahaan pelayaran

d. Peralatan Bongkar Muat

Menurut Wahyu Agung Prihartanto (2014) terdapat beberapa peralatan penunjang di terminal peti kemas, yaitu:

1) *Container Crane*

Crane yang bergerak dengan tenaga diesel atau dengan tenaga listrik untuk bisa bergeser ke kanan dan kekiri di dermaga sesuai jalur relnya.

2) *Rubber Tyred Gantry Crane*

Crane yang terdapat di lapangan penumpukan yang melayani Kegiatan menaikkan dan menurunkan serta menyusun peti kemas baik untuk relokasi maupun *receiving/delivery operation.*

3) *Harbour Mobile Crane*

Prinsip kerja *harbour mobile crane* hampir sama dengan *container crane* dan untuk keunggulannya adalah jarak untuk mencapai *bay* yang lebih besar dan lebih jauh dan memiliki pergerakan yang *mobile* karena bergerak menggunakan roda.

4) *Straddle Carrier*

Straddle carrier berperan hampir sama dengan RTG sebagai alat untuk melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan peti kemas di lapangan penumpukan.

5) *Top loader*

Top loader merupakan alat bongkar muat bertenaga diesel di lapangan penumpukan yang dilengkapi dengan *sprider* dan sistem hidrolik untuk kegiatan *lift on* dan *lift off* dengan daya angkut mencapai 35 sampai 40 ton

6) *Fork lift*

Fork lift merupakan alat bongkar muat yang dilengkapi dengan garpu untuk alat angkut di terminal peti kemas yang mempunyai daya angkut mencapai 12 hingga 50 ton untuk kegiatan *lift on* dan *lift off* peti kemas *empity*.

7) *Head Truck* dan *Chassis*

Merupakan lini penghubung sebagai kegiatan perpindahan peti kemas di berbagai wilayah terminal peti kemas.

e. Gerbang Masuk

Menurut *digital container shipping association* (DCSA, 2020) *gate in* atau gerbang masuk adalah tempat dimana terjadinya tindakan

ketika sebuah peti kemas dimasukkan ke dalam area yang dikendalikan seperti pelabuhan atau terminal khusus. Kegiatan memasukkan peti kemas dianggap telah selesai setelah operator area mengkonfirmasi kepemilikan dari peti kemas tersebut. Menurut Jerome de Ricqles (2020) gerbang masuk adalah peti kemas penuh, disegel dan dimuat pada unit transportasi (darat, kereta api, air) diambil alih oleh penanganan kargo pelabuhan atas nama perusahaan pelayaran di gerbang masuk terminal pelabuhan keberangkatan.

f. Gerbang keluar

Menurut *Digital Container Shipping Association* (DCSA,2020) *gate out* atau gerbang keluar adalah tempat dimana terjadinya tindakan ketika sebuah peti kemas dipindahkan dari area yang dikendalikan seperti pelabuhan atau terminal khusus. Kegiatan mengeluarkan peti kemas dianggap telah selesai setelah kepemilikan peti kemas diambil oleh pemilik melalui operator area. Menurut Jerome de Ricqles (2020) gerbang keluar adalah peti kemas yang penuh, disegel dan dimuat ke alat angkut ditutup sampai dengan pintu keluar terminal pelabuhan kedatangan barang.

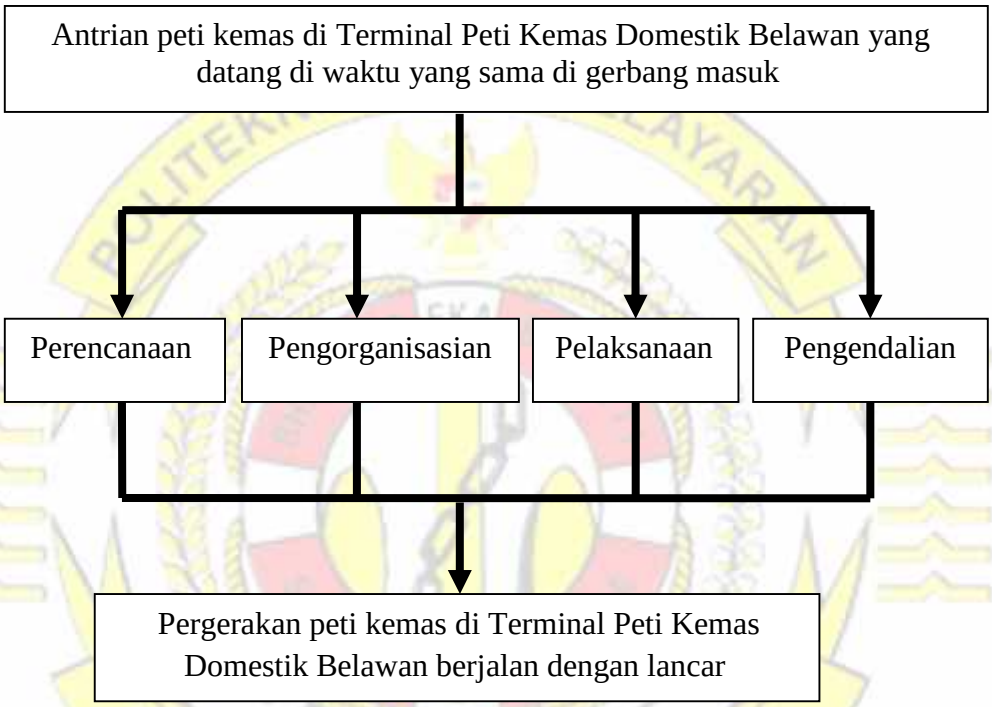
6. Terminal Peti Kemas

Menurut *Digital Container Shipping Association* (DCSA,2020) terminal peti kemas adalah sebuah fasilitas untuk memuat, memindahkan atau mengeluarkan peti kemas, terminal bisa untuk truk dan kereta api atau pelabuhan yang dapat diakses oleh kapal laut dan tersedianya tempat untuk berlabuh. Untuk terminal tunggal dengan panjang 350 hingga 400 meter diperlukan wilayah selebar 10 hingga 12 ha dan 60 hingga 70 % dari luas

back-up wilayah digunakan untuk *container yard*, dan sisanya digunakan untuk tempat persiapan dan CFS. Untuk melaksanakan bongkar muat kapal peti kemas diperlukan sarana seperti dermaga yang dilengkapi dengan rel untuk *gantry crane* guna mengangkut peti kemas.

B. Kerangka Penelitian

Kerangka pikir dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

Di dalam bagan di atas menerangkan mengenai antrian peti kemas di Terminal Peti Kemas Domestik Belawan. Perpindahan peti kemas dari depo peti kemas menuju ke area pelabuhan yang dilakukan dalam waktu relatif sama akan mempengaruhi kegiatan *haulage* di dalam lapangan penumpukan dan kemacetan di area gerbang masuk. Dalam upaya penanggulangan permasalahan tersebut adalah dengan melakukan kegiatan manajemen waktu dalam kegiatan *stacking* peti kemas *receiving* yang bertujuan untuk membuat kegiatan bongkar muat peti kemas berjalan lancar.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian dan pembahasan yang dikemukakan pada bab sebelumnya tentang manajemen operasi Terminal Peti kemas Domestik Belawan dengan memakai teori manajemen POAC George R.Terry, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Menyiapkan pengalokasian tempat di dermaga supaya pergerakan peti kemas di dermaga maupun di lapangan penumpukan dapat berjalan dengan lancar.
2. Setiap petugas dari kegiatan operasi peti kemas mempunyai tanggungjawab terhadap masing-masing di pekerjaanya.
3. Antrian trado peti kemas terjadi karena kegiatan *receiving*/*delivery* dalam waktu yang bersamaan. Penggunaan alat bongkar muat kegiatan *lift on* dan *lift off* peti kemas harus dilakukan dengan baik agar fisik peti kemas tidak terjadi kerusakan dan bila terjadi kerusakan fisik peti kemas maka akan diterbitkan dokumen EIR.
4. Evaluasi pengaturan waktu pada kegiatan *receiving, delivery* dan relokasi peti kemas.

B. Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kurangnya sumber informasi yang diperoleh penulis karena penelitian hanya dilakukan pada saat melaksanakan praktek darat di Terminal Peti Kemas Domestik Belawan.

2. Sumber informasi yang didapat penulis terbatas karena pekerjaan dan dicatat dalam *note book*/catatan lapangan yang dibawa setiap hari saat melaksanakan praktek darat berisi hasil observasi dan wawancara terhadap informan terkait.
3. Fokus penelitian ini adalah fungsi-fungsi manajemen George R Terry di Terminal Peti Kemas Domestik Belawan yang berkaitan dengan kelancaran pergerakan peti kemas di pelabuhan.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan, saran yang dapat disampaikan mengenai permasalahan yang dihadapi adalah:

1. Diberlakukannya pembagian waktu untuk kegiatan *receiving* dan *delivery* sehingga untuk meminimalisir antrian trado peti kemas karena terminal peti kemas melayani kegiatan selama 24 jam.
2. Penambahan petugas untuk pengecekan dokumen yang dibawa sopir trado luar sebelum memasuki area gerbang masuk.
3. Penggunaan alat bongkar muat yang setiap hari digunakan harus diimbangi dengan operator mengoperasikan dengan sewajarnya sehingga dapat memperpanjang waktu kerja mesin serta perawatan alat bongkar muat secara berkala sehingga tidak menunggu rusak baru diperbaiki.
4. Melakukan pemberhentian kegiatan di *gate in* untuk sementara waktu bila akan terjadi kemacetan di lapangan penumpukan dan memperluas tempat *interchange.*

DAFTAR PUSTAKA

Creswell, John W, 2015, *Penelitian kualitatif dan desain riset: memilih diantara lima pendekatan (Edisi ke-3),* Pustaka pelajar, Yogyakarta

Digital Container Shipping Association, 2020, *Glossary of terms 1.1 Industry Blueprint – Container Shipping 1.0*

Griffin, Ricky W, 2012, *Management*, Cengage Learning.

Handoko, T. Hani, 2010, *Manajemen produksi dan operasi edisi 1*, *Bpfe* Yogyakarta

Heizer, Render, 2015, *Manajemen Operasi : Manajemen Keberlangsungan dan Rantai Pasokan*, edisi 11, Salemba Empat, Jakarta.

Fayol, Henry. 2010. *Manajemen Public Relations*. PT. Elex Media, Jakarta.

Maidiana, Maya Sari, 2021, *"Ayat-Ayat Tentang Fungsi Manajemen." ALACRITY: Journal of Education* : 87-94.

Moleong, L, 2015, *Metodologi penelitian kualitatif (Edisi revisi*), PT Remaja Rosdakarya, Bandung.

Nazir, Moh, 2014, *Metode penelitian,* Ghalia Indonesia, Bogor.

Peraturan Menteri Republik Indonesia No PM 53 tahun 2018 tentang Kelaikan peti kemas dan berat kotor peti kemas terverivikasi.

Peraturan Menteri Perhubungan No PM 83 tahun 2016 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan depo peti kemas

Peraturan Menteri Republik Indonesia No PM 132 tahun 2015, tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

Prihartanto, W. A, 2014, *Operasi Terminal Pelabuhan*, Pelabuhan Indonesia III, Surabaya.

Ricqles, de Jerome, 2020, *Liner Terms: understanding shipping companies rate offers,*Upply, France.

Salim, Abbas, 2013, *Manajemen Transportasi, Cetakan Kesebelas*, Raja Grafindo Persada, Jakarta

Sasono, Herman Budi, 2012, *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi ekspor Impor*, ANDI, Yogyakarta.

Sorin, Maier, 2017, *Transport & Logistic Glossary*

Stevenson, W.J, 2014, *Operations Management. 12th Edition*, McGraw-Hill Education, New York.

Subandi. 2013, *Manajemen Peti Kemas*, penerbit arcan

Sugiyono, 2012, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta

Sugiyono, 2017, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif,* dan R&D. Alfabeta, Bandung

Terry, George R, 2021, *Dasar-Dasar Manajemen Edisi Revisi*. Bumi Aksara.

Wijaya, Andi dkk ,2020, *Manajemen Operasi Produksi*. Yayasan kita menulis

Yusuf, A. M, 2014, *Metode Penelitian : Kuantitatif, Kualitatif & Penelitian Gabungan*, Prenadamedia Group, Jakarta

Lampiran 1: Laporan produksi

Terminal Petikemas Domestik Belawan

Print Date : 23-09-2020 12:13

Laporan Produksi Alat Sewa

Periode : 01-sep-2020 00:00 s/d 23-sep-2020 16:00

Kode Alat : SW03

No	Container No	Vessel Name	Sz	Type	Sta	Kode Alat	Operator Alat	Activity	User	Update Time
1	[illegible]	KM. TANTO BERSAMA Voy.271/271	20	DRY	MTY	SW03	RK	UNIT	IWAN	[illegible]
2	[illegible]	KM. TANTO BERSAMA Voy.271/271	20	DRY	MTY	SW03	RK	UNIT	IWAN	[illegible]
3	[illegible]	KM. TANTO BERSAMA Voy.271/271	20	DRY	MTY	SW03	RK	UNIT	IWAN	[illegible]
4	[illegible]	SUNDA MAS Voy.[illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RK	UNIT	IWAN	[illegible]
5	[illegible]	SITU MAS Voy.[illegible]	20	DRY	FCL	SW03	S.SANTO	SHIFT	FREDA	[illegible]
6	[illegible]	KM. TANTO PRATAMA Voy.[illegible]	20	DRY	FCL	SW03	S.SANTO	UNIT	FREDA	[illegible]
7	[illegible]	KM. SML NIKEN Voy.[illegible]	40	HQ	FCL	SW03	S.SANTO	MOVE	FREDA	[illegible]
8	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.116/116	40	DRY	MTY	SW03	RK	UNIT	SUHRI	[illegible]
9	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.116/116	40	DRY	MTY	SW03	RK	UNIT	SUHRI	[illegible]
10	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.116/116	20	DRY	FCL	SW03	RK	UNIT	ALOYS	[illegible]
11	[illegible]	SUNDA MAS Voy.[illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RK	UNIT	IWAN	[illegible]
12	[illegible]	KM. TANTO PRATAMA Voy.[illegible]	20	DRY	FCL	SW03	S.SANTO	RELOST	BENGL	[illegible]
13	[illegible]	MERATUS [illegible] Voy.[illegible]	20	DRY	FCL	SW03	S.SANTO	RELOST	RENAN	[illegible]
14	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	RK	UNIT	HENDX	[illegible]
15	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	RK	SHIFT	HENDX	[illegible]
16	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	RK	SHIFT	HENDX	[illegible]
17	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	RK	SHIFT	HENDX	[illegible]
18	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	RK	UNIT	HENDX	[illegible]
19	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	RK	UNIT	HENDX	[illegible]
20	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	RK	UNIT	HENDX	[illegible]
21	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	RK	SHIFT	HENDX	[illegible]
22	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	RK	SHIFT	HENDX	[illegible]
23	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	RK	UNIT	HENDX	[illegible]
24	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	RK	SHIFT	HENDX	[illegible]
25	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	RK	SHIFT	HENDX	[illegible]
26	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.115/115	40	DRY	FCL	SW03	RK	SHIFT	HENDX	[illegible]
27	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	RK	SHIFT	HENDX	[illegible]
28	[illegible]	TANTO BERSINAR Voy.115/115	40	DRY	FCL	SW03	S.SANTO	UNIT	KHAIRUL	[illegible]
29	[illegible]	TANTO BERSINAR Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	S.SANTO	SHIFT	KHAIRUL	[illegible]
30	[illegible]	KM. MERATUS [illegible] Voy.[illegible]	40	HQ	FCL	SW03	S.SANTO	SHIFT	KHAIRUL	[illegible]
31	[illegible]	KM. TANTO SETIA Voy.[illegible]	20	DRY	FCL	SW03	S.SANTO	SHIFT	KHAIRUL	[illegible]
32	[illegible]	TANTO BERSINAR Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	S.SANTO	SHIFT	KHAIRUL	[illegible]
33	[illegible]	KM. TANTO BERSAMA Voy.272/272	40	DRY	MTY	SW03	RK	MOVE	MZAS	[illegible]
34	[illegible]	KM. TANTO BERSAMA Voy.272/272	40	DRY	MTY	SW03	RK	MOVE	MZAS	[illegible]
35	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.116/116	20	DRY	FCL	SW03	RK	UNIT	ALOYS	[illegible]
36	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.116/116	20	DRY	FCL	SW03	RK	UNIT	ALOYS	[illegible]
37	[illegible]	[illegible] Voy.[illegible]	20	RFR	FCL	SW03	RK	UNIT	[illegible]	[illegible]
38	[illegible]	KM TANTO NUSANTARA Voy.115/115	20	DRY	FCL	SW03	RK	SHIFT	HENDX	[illegible]
39	[illegible]	SELAT MAS Voy.[illegible]	40	HQ	FCL	SW03	S.SANTO	MOVE	RIZALN	[illegible]

Page 1 of

Lampiran 2: Laporan produksi

Terminal Petikemas Domestik Belawan — Print Date : 23-09-2020 12:13

Laporan Produksi Alat Sowa

Periode : 01-sep-2020 00:00 s/d 22-sep-2020 10:00 — Kode Alat : SW03

No	Container No	Vessel Name	Sz	Type	Sta	Kode Alat	Operator Alat	Activity	User	Update Time
40	TEGU8626036	SELAT NAS Vy.0120S220	40	HQ	FCL	SW03	SUSANTO	MOVE	RIZALN	06-08-2020 07:51:22
41	TEGU8637878	SELAT NAS Vy.0120S220	40	HQ	FCL	SW03	SUSANTO	MOVE	RIZALN	06-08-2020 07:54:21
42	TEGU2686410	SELAT NAS Vy.0120S220	20	DRY	FCL	SW03	SUSANTO	MOVE	RIZALN	06-08-2020 07:56:27
43	TRLU8648279	SELAT NAS Vy.0120S220	20	DRY	FCL	SW03	SUSANTO	MOVE	RIZALN	06-08-2020 07:58:38
44	TAKU8444001	KM. TANTO BERSAMA Vy.0272S272	40	DRY	MTY	SW03	RIK	MOVE	HUTAN	16-08-2020 10:50:15
45	TAKU6001344	KM TANTO NUSANTARA Vy.0119S115	40	DRY	MTY	SW03	RIK	LAST	ZULFADLI	06-08-2020 12:15:08
46	TCBU8262113	KM TANTO NUSANTARA Vy.0119S115	40	DRY	MTY	SW03	RIK	LAST	ZULFADLI	06-08-2020 14:02:14
47	TCNU8038847	KM TANTO NUSANTARA Vy.0119S115	40	DRY	MTY	SW03	RIK	LAST	ZULFADLI	06-08-2020 14:03:25
48	SPNU2642874	MV.MERATUS JIMBARAN Voy.2002S002	20	DRY	MTY	SW03	RIK	LAST	JANRI	08-08-2020 04:42:08
49	MRTU2147325	MV.MERATUS JIMBARAN Voy.2002S002	20	DRY	MTY	SW03	RIK	LAST	JANRI	08-08-2020 04:45:38
50	TAKU2471300	KM TANTO NUSANTARA Vy.0119S115	20	DRY	FCL	SW03	SUSANTO	SHIFT	MIKI-SAN	21-08-2020 10:22:01
51	TCLU2687462	MV.MERATUS JIMBARAN Voy.2002S002	20	DRY	FCL	SW03	SUSANTO	SHIFT	MIKI-SAN	21-08-2020 10:20:20
52	TAKU2276081	KM TANTO NUSANTARA Vy.0119S115	20	DRY	FCL	SW03	SUSANTO	SHIFT	MIKI-SAN	21-08-2020 10:20:00
53	MAGU2466864	KM TANTO NUSANTARA Vy.0119S115	20	DRY	FCL	SW03	SUSANTO	LAST	MIKI-SAN	21-08-2020 10:31:15
54	TCLU2687462	MV.MERATUS JIMBARAN Voy.2002S002	20	DRY	FCL	SW03	SUSANTO	SHIFT	MIKI-SAN	21-08-2020 10:44:22
55	SPNU2068491	MV.MERATUS JIMBARAN Voy.2002S002	20	DRY	FCL	SW03	SUSANTO	LAST	RIZALN	08-08-2020 14:29:01
56	DFSU2136394	MV. CTP DELTA Voy.1822S1822	20	DRY	FCL	SW03	SUSANTO	MOVE	RIZALN	08-08-2020 15:40:58
57	SPNU4850710	MV.MERATUS JIMBARAN Voy.2002S002	40	HQ	FCL	SW03	RIK	LAST	RIZKI	08-08-2020 02:47:25
58	MRTU8634783	MV.MERATUS JIMBARAN Voy.2002S002	40	HQ	FCL	SW03	RIK	LAST	RIZKI	08-08-2020 02:48:34
59	SEGU4483859	MV.MERATUS JIMBARAN Voy.2002S002	40	HQ	MTY	SW03	RIK	LAST	WRIZKYY	08-08-2020 03:35:08
60	SPNU4645027	MERATUS MEDAN 3 Voy.2017S2017	40	HQ	FCL	SW03	RIK	LAST	AANMAD	08-08-2020 14:01:47
61	TCLU2034017	SELAT NAS Vy.0120S220	20	DRY	FCL	SW03	RIK	SHIFT	AANMAD	08-08-2020 15:40:25
62	SPNU4648188	KM. SPIL NIKEN Voy.2020S2020	40	HQ	FCL	SW03	SUSANTO	MOVE	MZAS	14-08-2020 18:31:58
63	SPNU4642800	KM. SPIL NIKEN Voy.2020S2020	40	HQ	FCL	SW03	SUSANTO	MOVE	MZAS	14-08-2020 18:33:12
64	SPNU2328543	KM. SPIL NIKEN Voy.2020S2020	20	DRY	FCL	SW03	SUSANTO	MOVE	MZAS	14-08-2020 18:36:04
65	SPNU2026510	KM. SPIL NIKEN Voy.2020S2020	20	DRY	FCL	SW03	SUSANTO	MOVE	MZAS	14-08-2020 18:36:46
66	SPNU2044440	KM. SPIL NIKEN Voy.2020S2020	20	DRY	FCL	SW03	SUSANTO	MOVE	MZAS	14-08-2020 18:37:06
67	TAKU8080430	KM. TANTO BERSAMA Vy.0272S272	40	DRY	MTY	SW03	RIK	MOVE	MZAS	14-08-2020 20:10:01
68	MRLU2274875	MV.MERATUS MEDAN 1 Vy.2015S2015	20	DRY	MTY	SW03	RIK	MOVE	MZAS	14-08-2020 20:20:00
69	TCKU3308210	MV.MERATUS MEDAN 1 Vy.2015S2015	20	DRY	MTY	SW03	RIK	MOVE	MZAS	14-08-2020 20:28:20
70	SPNU2082702	KM. SPIL NIKEN Voy.2020S2020	20	DRY	MTY	SW03	RIK	MOVE	MZAS	14-08-2020 21:11:21
71	TCBU2438890	KM. TANTO BERSAMA Vy.0272S272	20	DRY	MTY	SW03	RIK	MOVE	MZAS	14-08-2020 21:22:01
72	TAKU2206172	KM. TANTO BERSAMA Vy.0272S272	20	DRY	MTY	SW03	RIK	MOVE	MZAS	14-08-2020 21:48:15
73	TEGU8818694	SUNDA NAS Voy.6820S6820	40	HQ	FCL	SW03	RIK	LAST	HAKIM	04-08-2020 11:28:22
74	TEGU2691520	SUNDA NAS Voy.6820S6820	20	DRY	MTY	SW03	RIK	LAST	HAKIM	04-08-2020 11:31:43
75	TEGU8826268	SUNDA NAS Voy.6820S6820	40	HQ	FCL	SW03	RIK	LAST	HAKIM	04-08-2020 11:21:52
76	TAKU2202580	KM. TANTO SETIA Voy.0270S270	20	DRY	FCL	SW03	RIK	SHIFT	HENDRI	12-08-2020 16:38:56
77	TEGU8827872	SELAT NAS Vy.0120S220	40	HQ	FCL	SW03	RIK	LAST	HENDRI	12-08-2020 16:46:17
78	MRTU2087880	MV.MERATUS JIMBARAN Voy.2002S002	20	DRY	MTY	SW03	RIK	LAST	JANRI	08-08-2020 04:46:57

Lampiran 3: Laporan produksi

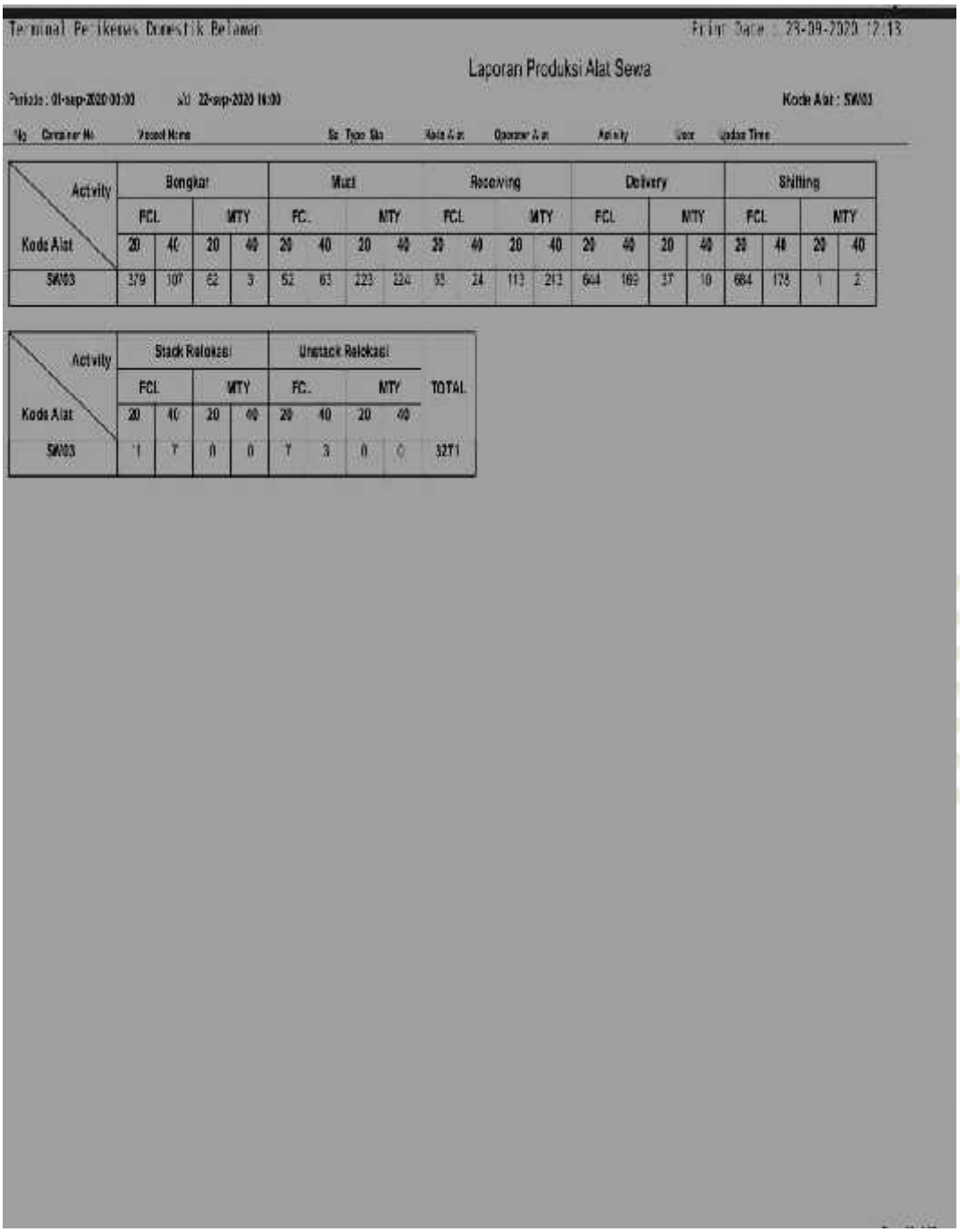
Terminal Perikanan Domestik Belawan — Print Date : 23-09-2020 17:13

Laporan Produksi Alat Sewa

Periode : 05-sep-2020 00:00 s/d 22-sep-2020 16:00 — Kode Alat : SW03

No	Container No	Vessel Name	Sz	Type Sta	Kode Alat	Operator Alat	Activity	User	Update Time
79	SPNU2009835	SPIL CAYA Vy.1030/1030	20	DRY FCL	SW03	S.SANTO	MOVE	SUPENDRO	08-09-2020 17:47:17
80	TAKU6002929	MV. TANTO SETIA Voy.27/427N	40	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 20:56:44
81	TAKU6002730	MV. TANTO SETIA Voy.27/427N	40	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 20:21:58
82	TAKU6007948	MV. TANTO SETIA Voy.27/427N	40	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 20:29:18
83	TAKU6042185	MV. TANTO SETIA Voy.27/427N	40	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 20:33:18
84	TAKU6029052	MV. TANTO SETIA Voy.27/427N	40	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 20:34:38
85	MRTU2013309	MV.MERATUS JAMBARAN Voy.2002/2002	20	DRY FCL	SW03	S.SANTO	SHIFT	RULI	15-09-2020 10:30:22
86	TAKU6007210	KM. TANTO BERSAMA Vy.271/271	40	DRY FCL	SW03	S.SANTO	SHIFT	RULI	15-09-2020 10:44:57
87	TAKU6002041	KM. TANTO BERSAMA Vy.272/272	40	DRY FCL	SW03	S.SANTO	UNST	RULI	18-09-2020 17:17:37
88	TAKU6018173	KM. TANTO BERSAMA Vy.272/272	40	DRY FCL	SW03	S.SANTO	UNST	RULIH	18-09-2020 17:38:32
89	SPNU2008744	SPIL CAYA Vy.1030/1030	20	DRY FCL	SW03	S.SANTO	MOVE	WLDAN	08-09-2020 23:52:28
90	ICNU3218837	SELAT MAS Vy.6120/6220	40	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 21:10:18
91	MSKU5030138	SELAT MAS Vy.6120/6220	40	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST		10-09-2020 21:16:28
92	TAKU6006640	TANTO BERSINAR Voy.115/115	40	DRY MTY	SW03	S.SANTO	MOVE	HENDIK	10-09-2020 21:30:06
93	NCOU7220010	MV. CTP GOLDEN Voy.XXXX/XXX	20	TNK MTY	SW03	S.SANTO	MOVE	HENDIK	10-09-2020 21:30:58
94	NCOU1627727	MV. CTP GOLDEN Voy.XXXX/XXX	20	TNK MTY	SW03	S.SANTO	MOVE	HENDIK	10-09-2020 21:33:06
95	SPNU4620411	MV. MERATUS JAYAPURA Vy.2018/2018	40	HQ MTY	SW03	S.SANTO	MOVE	HENDIK	10-09-2020 21:37:17
96	SPNU4647762	MV. MERATUS JAYAPURA Vy.2018/2018	40	HQ MTY	SW03	S.SANTO	MOVE	HENDIK	10-09-2020 21:38:08
97	SPNU2032304	MV. MERATUS JAYAPURA Vy.2018/2018	20	DRY MTY	SW03	S.SANTO	MOVE	HENDIK	10-09-2020 21:39:31
98	ICBU2521427	MV. TANTO SETIA Voy.27/427N	20	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 22:01:17
99	DKCU3083909	MV. TANTO SETIA Voy.27/427N	20	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 22:02:41
100	TAKU2634620	MV. TANTO SETIA Voy.27/427N	20	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 22:03:45
101	TEMU1011774	KM. SPIL NIKEN Voy.2002/2002	20	DRY FCL	SW03	RIK	UNST	RULIH	15-09-2020 22:39:56
102	ICBU6053938	MV. TANTO SETIA Voy.27/427N	40	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 23:03:51
103	TAKU6067863	MV. TANTO SETIA Voy.27/427N	40	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 23:08:16
104	ICBU2501626	MV. TANTO SETIA Voy.27/427N	20	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 23:19:14
105	ICBU2518465	MV. TANTO SETIA Voy.27/427N	20	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 23:30:56
106	ICBU2642951	MV. TANTO SETIA Voy.27/427N	20	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 23:21:58
107	TAKU2540715	MV. TANTO SETIA Voy.27/427N	20	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 23:35:08
108	TAKU2640381	MV. TANTO SETIA Voy.27/427N	20	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	HENDIK	10-09-2020 23:35:54
109	ICBU6040698	TANTO BERSINAR Voy.115/115	40	DRY MTY	SW03	S.SANTO	UNST	SUPENDRO	11-09-2020 07:10:07
110	SPNU2890841	KM.SPIL NIRWALA Vy.1120/1120	20	DRY FCL	SW03	SAD	MOVE	ALDYS	20-09-2020 20:21:58
111	SPNU2072002	KM.SPIL NITA Voy.2002/2002	20	DRY FCL	SW03	S.SANTO	SHIFT	IRWANDARYA	09-2020 16:30:31
112	TTNU1120480	MERATUS MEDAN 3 Voy.2017/2017	20	DRY FCL	SW03	S.SANTO	UNST	IRWANDARYA	09-2020 16:30:42
113	SPNU2008540	KM. ORIENTAL DIAMOND Vy.1020/1020	20	DRY FCL	SW03	S.SANTO	UNST	IRWANDARYA	09-2020 16:52:04
114	SPNU2007208	KM. ORIENTAL DIAMOND Vy.1020/1020	20	DRY FCL	SW03	S.SANTO	UNST	IRWANDARYA	09-2020 16:57:08
115	SPNU4641038	KM. ORIENTAL DIAMOND Vy.1020/1020	40	HQ FCL	SW03	S.SANTO	UNST	IRWANDARYA	09-2020 20:03:02
116	SPNU4632868	KM. ORIENTAL DIAMOND Vy.1020/1020	40	HQ FCL	SW03	S.SANTO	UNST	IRWANDARYA	09-2020 20:11:47
117	SPNU4644613	KM. ORIENTAL DIAMOND Vy.1020/1020	40	HQ FCL	SW03	S.SANTO	UNST	IRWANDARYA	09-2020 20:11:08

Lampiran 4: Laporan produksi



Terminal Peti kemas Domestik Belawan — Print Date : 23-09-2020 12:13

Laporan Produksi Alat Sewa

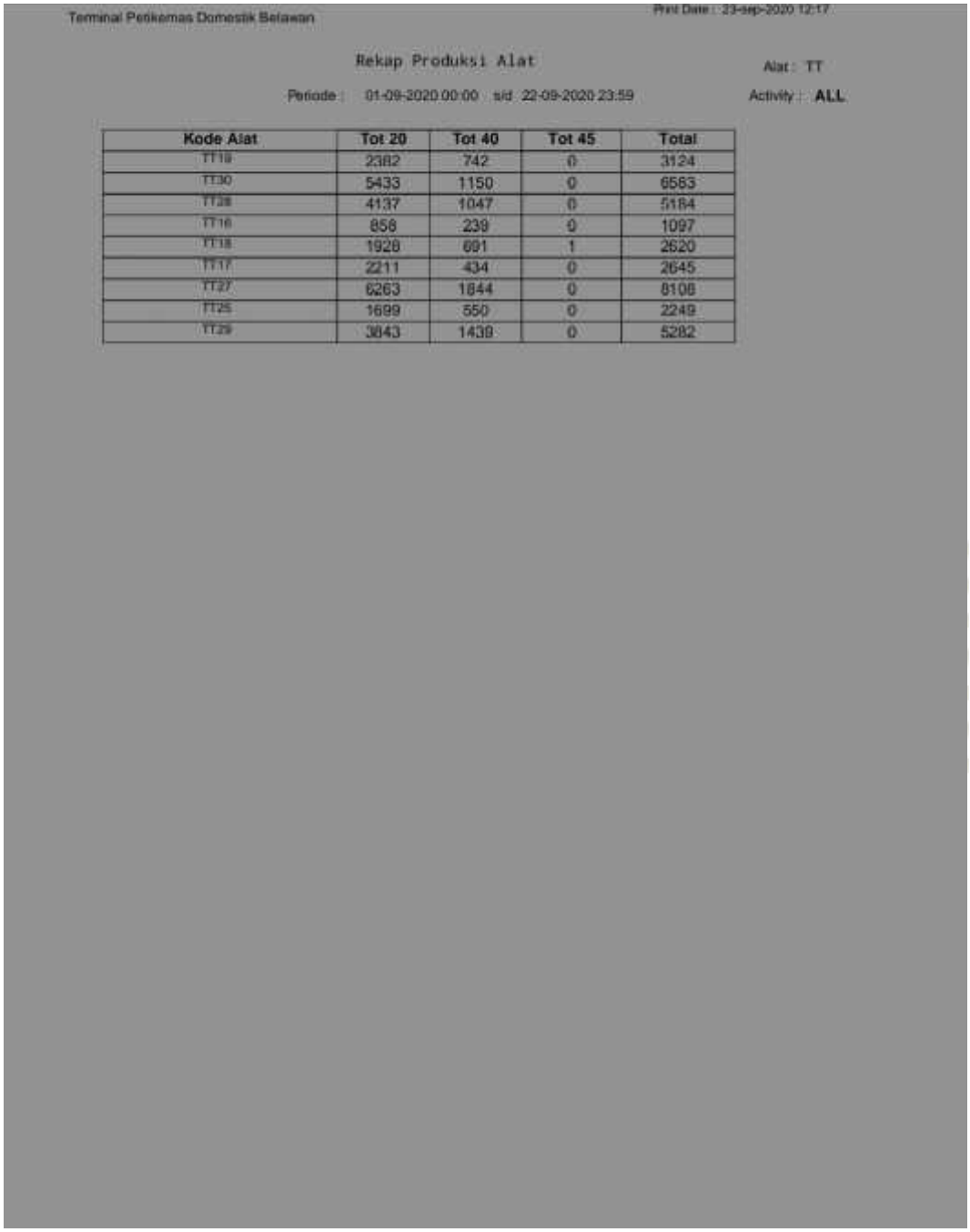
Periode : 01-sep-2020 00:00 s/d 22-sep-2020 16:00 — Kode Alat : SW03

No	Container No	Vessel Name	Sz	Type	Sts	Kode Alat	Operator Alat	Activity	User	Update Time

Activity	Bongkar				Muat				Receiving				Delivery				Shifting			
	FCL		MTY		FCL		MTY		FCL		MTY		FCL		MTY		FCL		MTY	
Kode Alat	20	40	20	40	20	40	20	40	20	40	20	40	20	40	20	40	20	40	20	40
SW03	379	107	62	3	52	63	223	224	55	24	113	213	644	169	37	10	684	178	1	2

Activity	Stack Relokasi				Unstack Relokasi				TOTAL
	FCL		MTY		FCL		MTY		
Kode Alat	20	40	20	40	20	40	20	40	
SW03	1	1	0	0	1	3	0	0	3271

Lampiran 5: Laporan produksi RTG



Terminal Petikemas Domestik Belawan

Print Date : 23-sep-2020 12:17

Rekap Produksi Alat

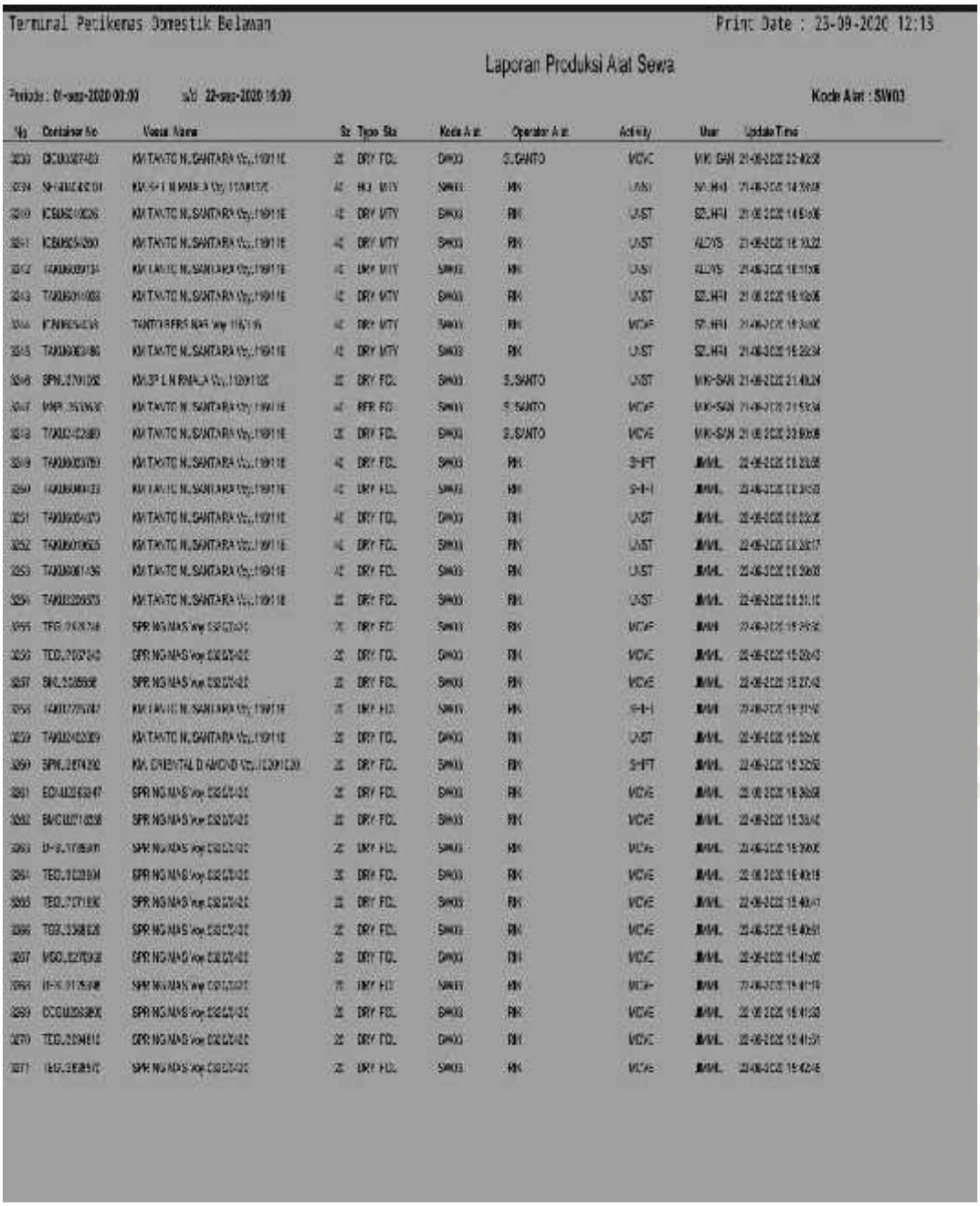
Alat : TT

Periode : 01-09-2020 00:00 sld 22-09-2020 23:59

Activity : ALL

Kode Alat	Tot 20	Tot 40	Tot 45	Total
TT19	2382	742	0	3124
TT30	5433	1150	0	6583
TT28	4137	1047	0	5184
TT16	858	239	0	1097
TT18	1928	691	1	2620
TT17	2211	434	0	2645
TT27	6263	1844	0	8106
TT25	1699	550	0	2249
TT29	3843	1439	0	5282

Lampiran 6: Laporan produksi



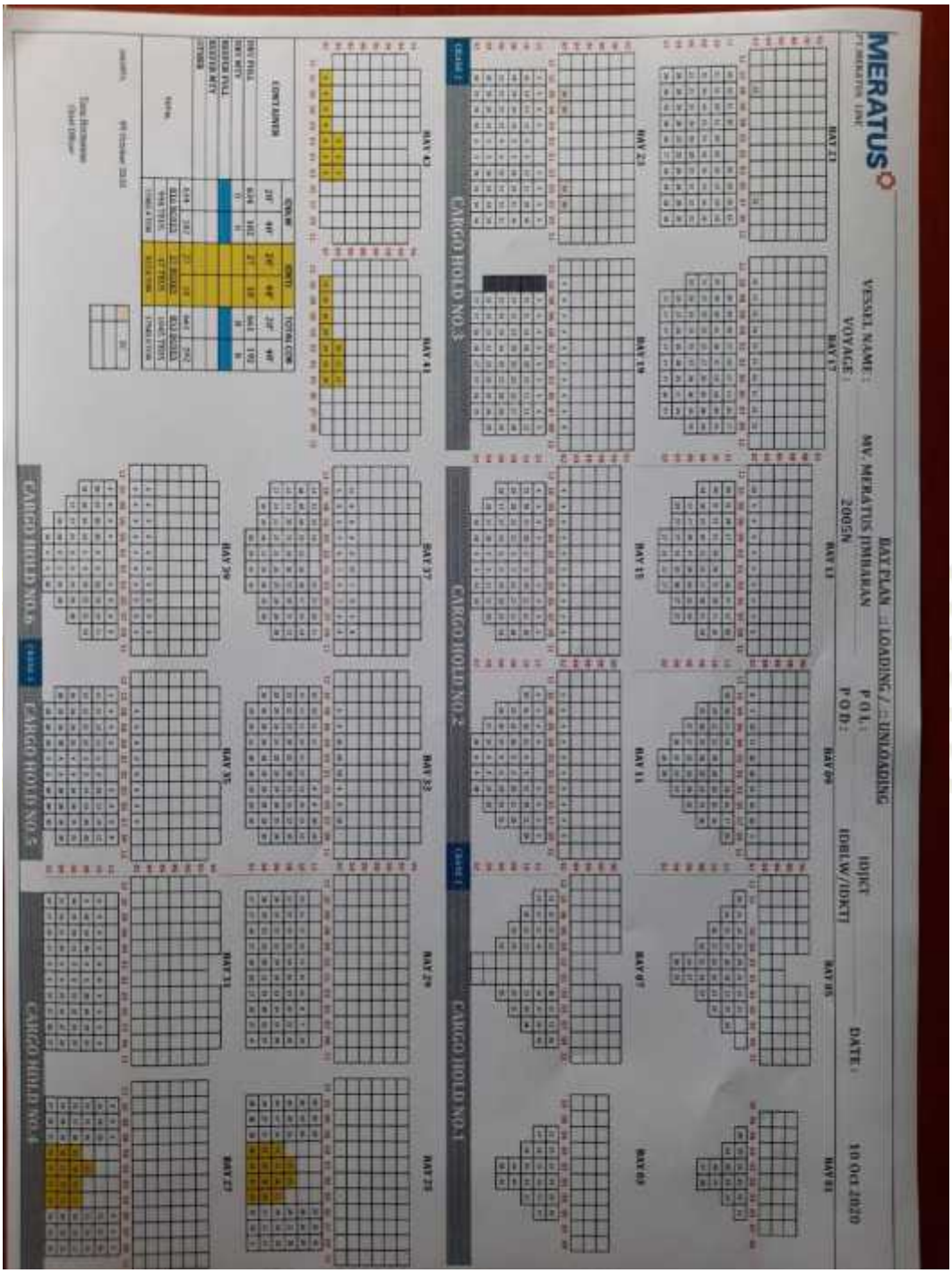
Terminal Petikemas Domestik Belawan — Print Date : 23-09-2020 12:13

Laporan Produksi Alat Sewa

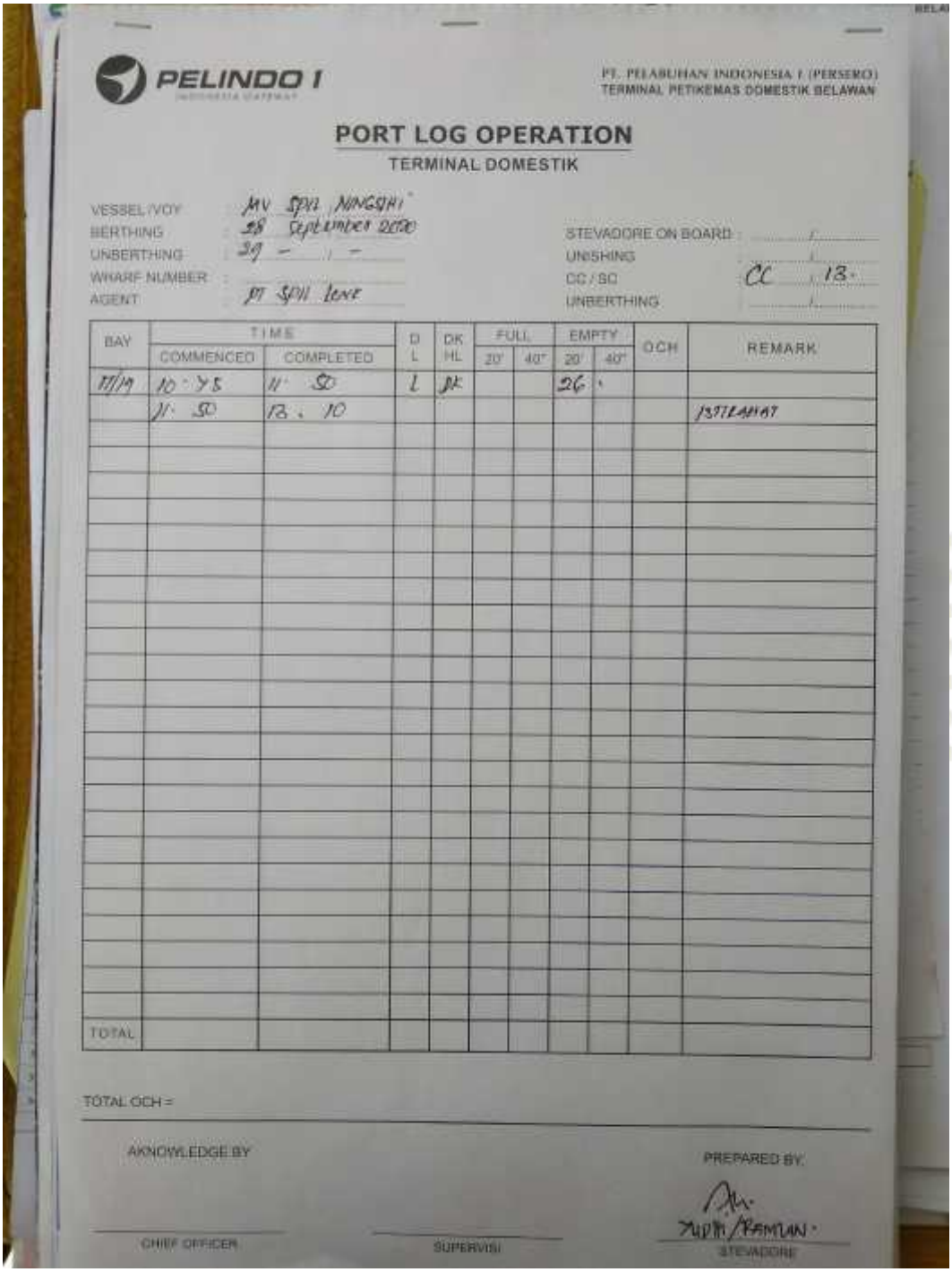
Periode : 01-sep-2020 00:00 s/d 22-sep-2020 16:00 — Kode Alat : SW03

No	Container No.	Vessel Name	Sz	Type	Sts	Kode Alat	Operator Alat	Activity	User	Update Time
3230	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	20	DRY	FCL	SW03	S.SANTO	MOVE	MK SAN	21-09-2020 23:40:28
3231	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	40	HIG	MTY	SW03	MK	LAST	[illegible]	21-09-2020 14:39:08
3240	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	40	DRY	MTY	SW03	RIK	LAST	SZ_HRJ	21-09-2020 14:51:08
3241	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	40	DRY	MTY	SW03	RIK	LAST	ALDYS	21-09-2020 15:10:22
3242	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	40	DRY	MTY	SW03	MK	LAST	ALDYS	21-09-2020 15:11:06
3243	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	40	DRY	MTY	SW03	RIK	LAST	SZ_HRJ	21-09-2020 15:19:06
3244	[illegible]	TANTO BERS NAP Voy [illegible]	40	DRY	MTY	SW03	RIK	MOVE	SZ_HRJ	21-09-2020 15:34:00
3245	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	40	DRY	MTY	SW03	RIK	LAST	SZ_HRJ	21-09-2020 15:39:34
3246	[illegible]	KM.SPIL M RINALA V[illegible]	20	DRY	FCL	SW03	S.SANTO	LAST	MK-SAN	21-09-2020 21:40:24
3247	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	40	REF	FCL	SW03	S.SANTO	MOVE	MK-SAN	21-09-2020 21:57:34
3248	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	20	DRY	FCL	SW03	S.SANTO	MOVE	MK-SAN	21-09-2020 23:50:08
3249	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	40	DRY	FCL	SW03	RIK	SHIFT	JMAL	22-09-2020 08:23:08
3250	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	40	DRY	FCL	SW03	MK	SHIFT	JMAL	22-09-2020 08:24:58
3251	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	40	DRY	FCL	SW03	RIK	LAST	JMAL	22-09-2020 08:32:26
3252	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	40	DRY	FCL	SW03	RIK	LAST	JMAL	22-09-2020 08:36:17
3253	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	40	DRY	FCL	SW03	RIK	LAST	JMAL	22-09-2020 08:39:00
3254	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RIK	LAST	JMAL	22-09-2020 08:31:10
3255	[illegible]	SPR NG MAS Voy [illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RIK	MOVE	JMAL	22-09-2020 15:20:42
3256	[illegible]	SPR NG MAS Voy [illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RIK	MOVE	JMAL	22-09-2020 15:20:43
3257	[illegible]	SPR NG MAS Voy [illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RIK	MOVE	JMAL	22-09-2020 15:27:42
3258	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	20	DRY	FCL	SW03	MK	SHIFT	JMAL	22-09-2020 15:31:42
3259	[illegible]	KM.TAKITO M. SANTARA V[illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RIK	LAST	JMAL	22-09-2020 15:32:06
3260	[illegible]	KM. ORIENTAL DIAMOND V[illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RIK	SHIFT	JMAL	22-09-2020 15:32:52
3261	[illegible]	SPR NG MAS Voy [illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RIK	MOVE	JMAL	22-09-2020 15:36:08
3262	[illegible]	SPR NG MAS Voy [illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RIK	MOVE	JMAL	22-09-2020 15:38:42
3263	[illegible]	SPR NG MAS Voy [illegible]	20	DRY	FCL	SW03	MK	MOVE	JMAL	22-09-2020 15:39:00
3264	[illegible]	SPR NG MAS Voy [illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RIK	MOVE	JMAL	22-09-2020 15:40:18
3265	[illegible]	SPR NG MAS Voy [illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RIK	MOVE	JMAL	22-09-2020 15:40:47
3266	[illegible]	SPR NG MAS Voy [illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RIK	MOVE	JMAL	22-09-2020 15:40:51
3267	[illegible]	SPR NG MAS Voy [illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RIK	MOVE	JMAL	22-09-2020 15:41:02
3268	[illegible]	SPR NG MAS Voy [illegible]	20	DRY	FCL	SW03	MK	MOVE	JMAL	22-09-2020 15:41:19
3269	[illegible]	SPR NG MAS Voy [illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RIK	MOVE	JMAL	22-09-2020 15:41:53
3270	[illegible]	SPR NG MAS Voy [illegible]	20	DRY	FCL	SW03	RIK	MOVE	JMAL	22-09-2020 15:41:57
3271	[illegible]	SPR NG MAS Voy [illegible]	20	DRY	FCL	SW03	MK	MOVE	JMAL	22-09-2020 15:42:45

Lampiran 7: Bay Plan



Lampiran 8: Dokumen *port log*



PELINDO I

PT. PELABUHAN INDONESIA I (PERSERO)
TERMINAL PETIKEMAS DOMESTIK BELAWAN

PORT LOG OPERATION

TERMINAL DOMESTIK

VESSEL/VOY : MV SPIL NINGSHI
BERTHING : 28 September 2020
UNBERTHING : 29 - / -
WHARF NUMBER :
AGENT : PT SPIL Line

STEVADORE ON BOARD : /
UNISHING : /
CC / SC : CC . 13.
UNBERTHING : /

BAY	TIME		D/L	DK/HL	FULL		EMPTY		OCH	REMARK
	COMMENCED	COMPLETED			20'	40'	20'	40'		
11/19	10 : 35	11 : 50	L	DK			26			
	11 : 50	13 . 10								ISTILAHAT
TOTAL										

TOTAL OCH =

AKNOWLEDGE BY

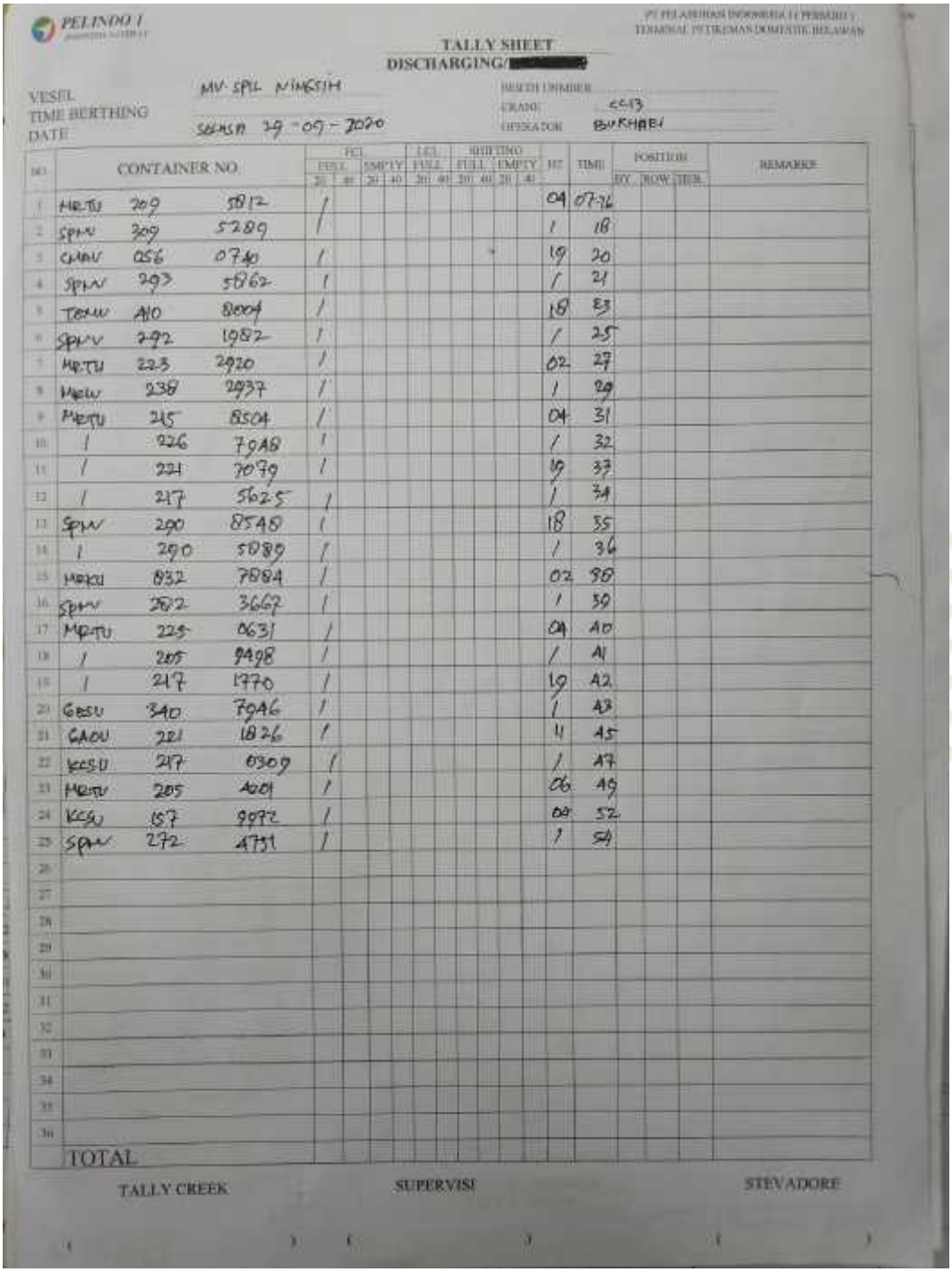
CHIEF OFFICER

SUPERVISI

PREPARED BY

STEVADORE

Lampiran 9: Dokumen *time sheet*



PELINDO I

PT PELABUHAN INDONESIA I (PERSERO)
TERMINAL PETIKEMAS DOMESTIK BELAWAN

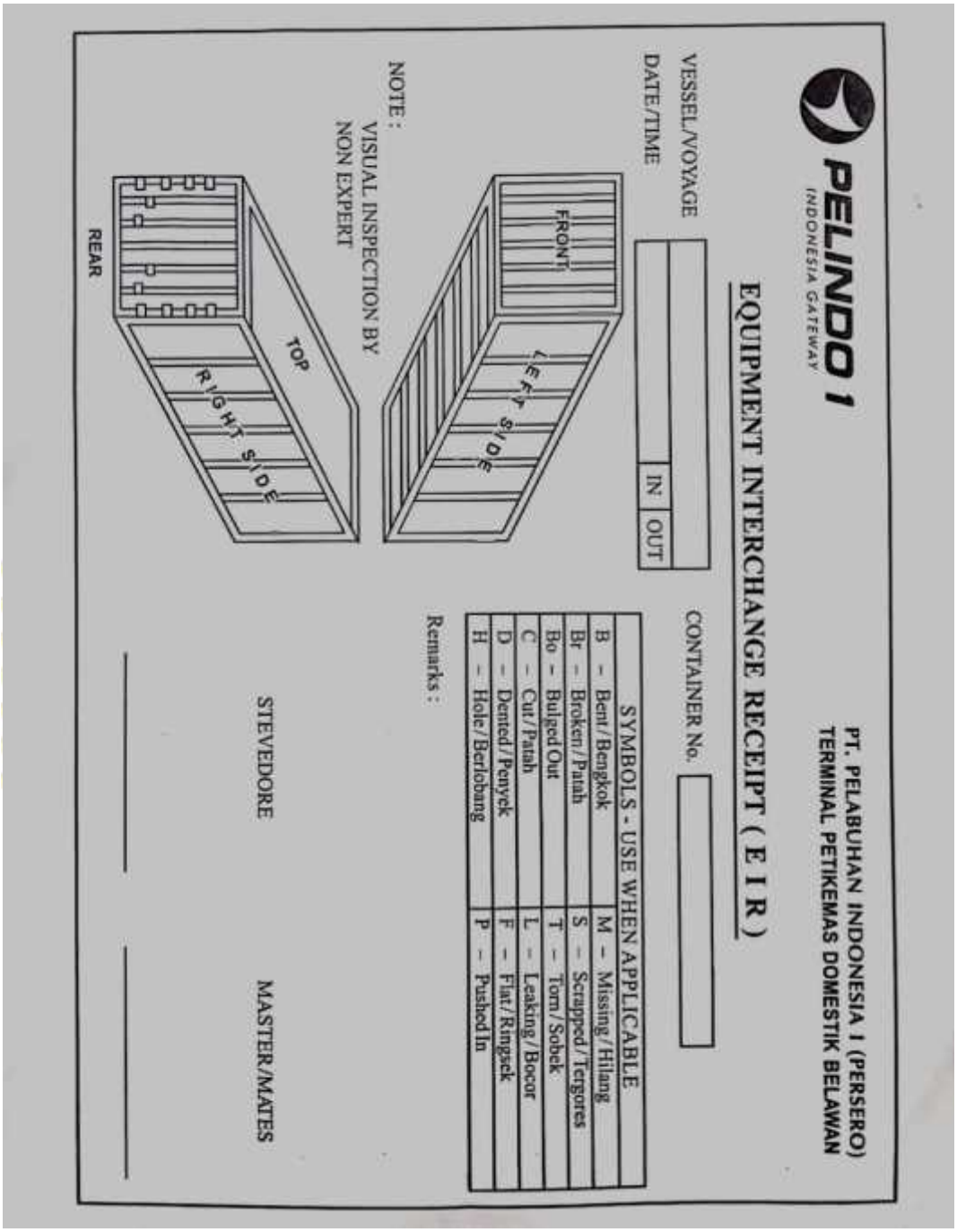
TALLY SHEET
DISCHARGING/[redacted]

VESEL : MV. SPIL NINGSIH
TIME BERTHING : SELASA 29-09-2020
DATE : CC-13
OPERATOR : BURHABI

NO	CONTAINER NO			FCL FULL 20	FCL FULL 40	FCL EMPTY 20	FCL EMPTY 40	LCL FULL 20	LCL FULL 40	LCL EMPTY 20	LCL EMPTY 40	HT	TIME	POSITION BAY	POSITION ROW	POSITION TIER	REMARKS
1	MRTU	209	5812	/								04	07-16				
2	SPLN	209	5289	/								/	18				
3	CMAU	056	0740	/								19	20				
4	SPLN	293	5862	/								/	21				
5	TCNU	410	8009	/								18	23				
6	SPLN	292	1982	/								/	25				
7	MRTU	223	2920	/								02	27				
8	MRKU	238	2937	/								/	29				
9	MRTU	215	8504	/								04	31				
10	/	226	7948	/								/	32				
11	/	221	7079	/								19	33				
12	/	217	5625	/								/	34				
13	SPLN	290	8548	/								18	35				
14	/	290	5089	/								/	36				
15	MRKU	832	7884	/								02	38				
16	SPLN	262	3667	/								/	39				
17	MRTU	229	0631	/								04	40				
18	/	205	9498	/								/	41				
19	/	217	1770	/								19	42				
20	GESU	340	7946	/								/	43				
21	CAOU	221	1826	/								11	45				
22	KCSU	217	0309	/								/	47				
23	MRTU	205	4001	/								06	49				
24	KCSU	157	9092	/								04	52				
25	SPLN	272	4751	/								/	54				
26																	
27																	
28																	
29																	
30																	
31																	
32																	
33																	
34																	
35																	
36																	
	TOTAL																

TALLY CREEK ( ) SUPERVISI ( ) STEVADORE ( )

Lampiran 10: Dokumen EIR



PELINDO 1
INDONESIA GATEWAY

PT. PELABUHAN INDONESIA I (PERSERO)
TERMINAL PETIKEMAS DOMESTIK BELAWAN

EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT (E I R)

VESSEL/VOYAGE
DATE/TIME

IN | OUT

CONTAINER No.

FRONT
LEFT SIDE
TOP
RIGHT SIDE
REAR

NOTE :
VISUAL INSPECTION BY
NON EXPERT

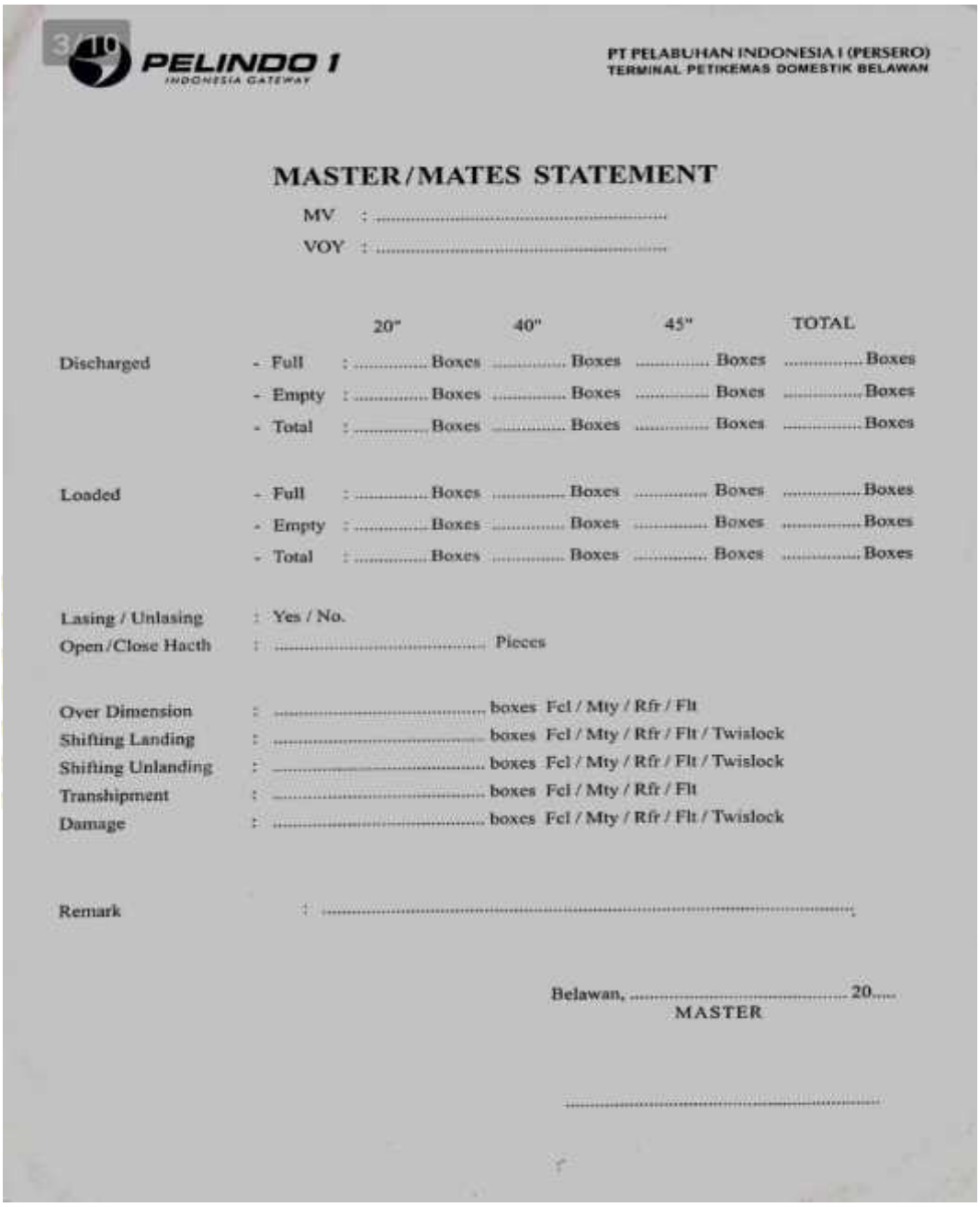
SYMBOLS - USE WHEN APPLICABLE			
B – Bent / Bengkok	M – Missing / Hilang		
Br – Broken / Patah	S – Scrapped / Tergores		
Bo – Bulged Out	T – Torn / Sobek		
C – Cut / Patah	L – Leaking / Bocor		
D – Dented / Penyek	F – Flat / Ringsek		
H – Hole / Berlobang	P – Pushed In		

Remarks :

STEVEDORE

MASTER/MATES

Lampiran 11: Dokumen *master statement*



PELINDO 1
INDONESIA GATEWAY

PT PELABUHAN INDONESIA I (PERSERO)
TERMINAL PETIKEMAS DOMESTIK BELAWAN

MASTER/MATES STATEMENT

MV : .....

VOY : .....

		20"	40"	45"	TOTAL
Discharged	- Full	: ..... Boxes	..... Boxes	..... Boxes	..... Boxes
	- Empty	: ..... Boxes	..... Boxes	..... Boxes	..... Boxes
	- Total	: ..... Boxes	..... Boxes	..... Boxes	..... Boxes
Loaded	- Full	: ..... Boxes	..... Boxes	..... Boxes	..... Boxes
	- Empty	: ..... Boxes	..... Boxes	..... Boxes	..... Boxes
	- Total	: ..... Boxes	..... Boxes	..... Boxes	..... Boxes

Lasing / Unlasing : Yes / No.
Open/Close Hacth : ..... Pieces

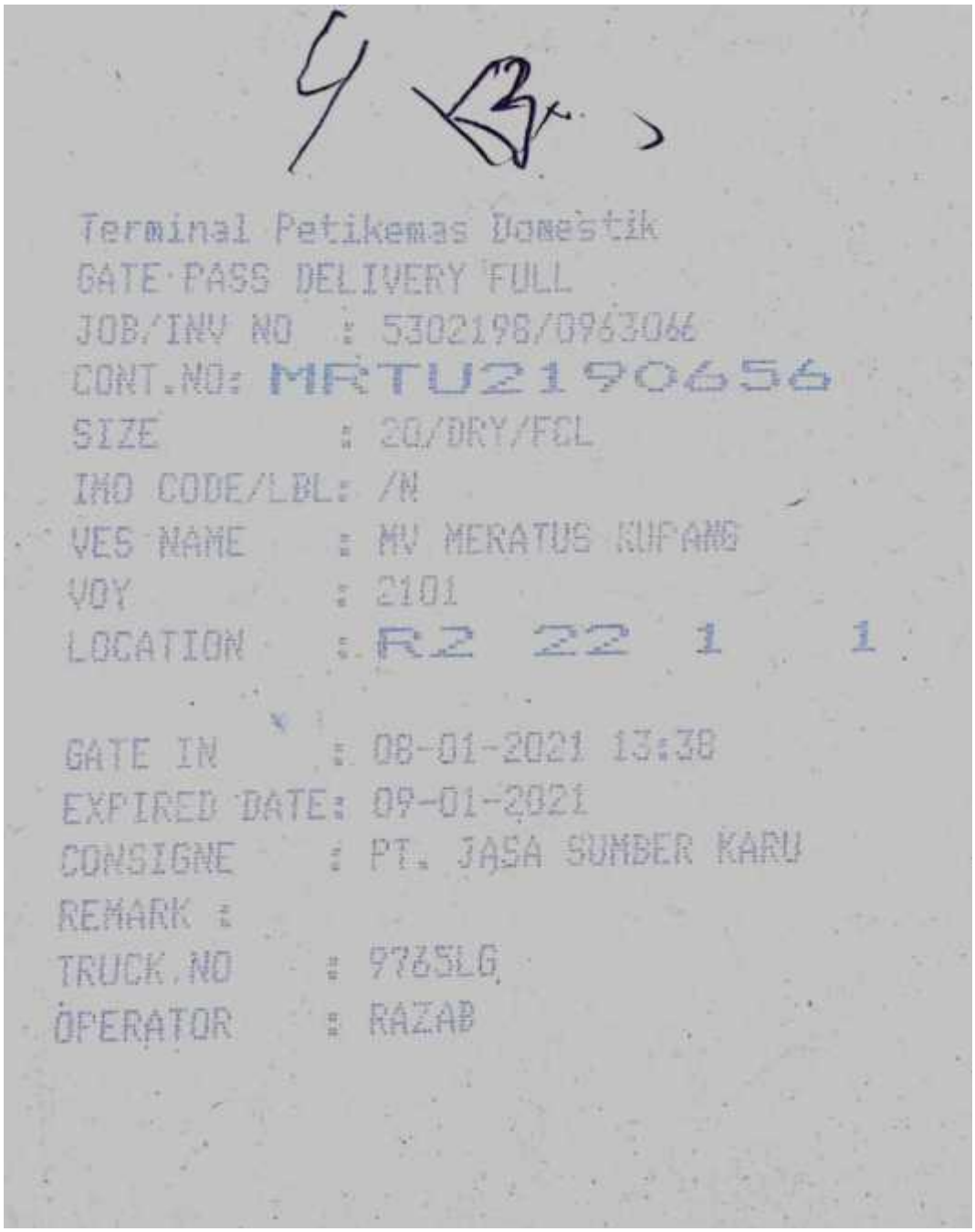
Over Dimension : ..... boxes Fcl / Mty / Rfr / Flt
Shifting Landing : ..... boxes Fcl / Mty / Rfr / Flt / Twislock
Shifting Unlanding : ..... boxes Fcl / Mty / Rfr / Flt / Twislock
Transhipment : ..... boxes Fcl / Mty / Rfr / Flt
Damage : ..... boxes Fcl / Mty / Rfr / Flt / Twislock

Remark : .....

Belawan, ... 20.....
MASTER

.....

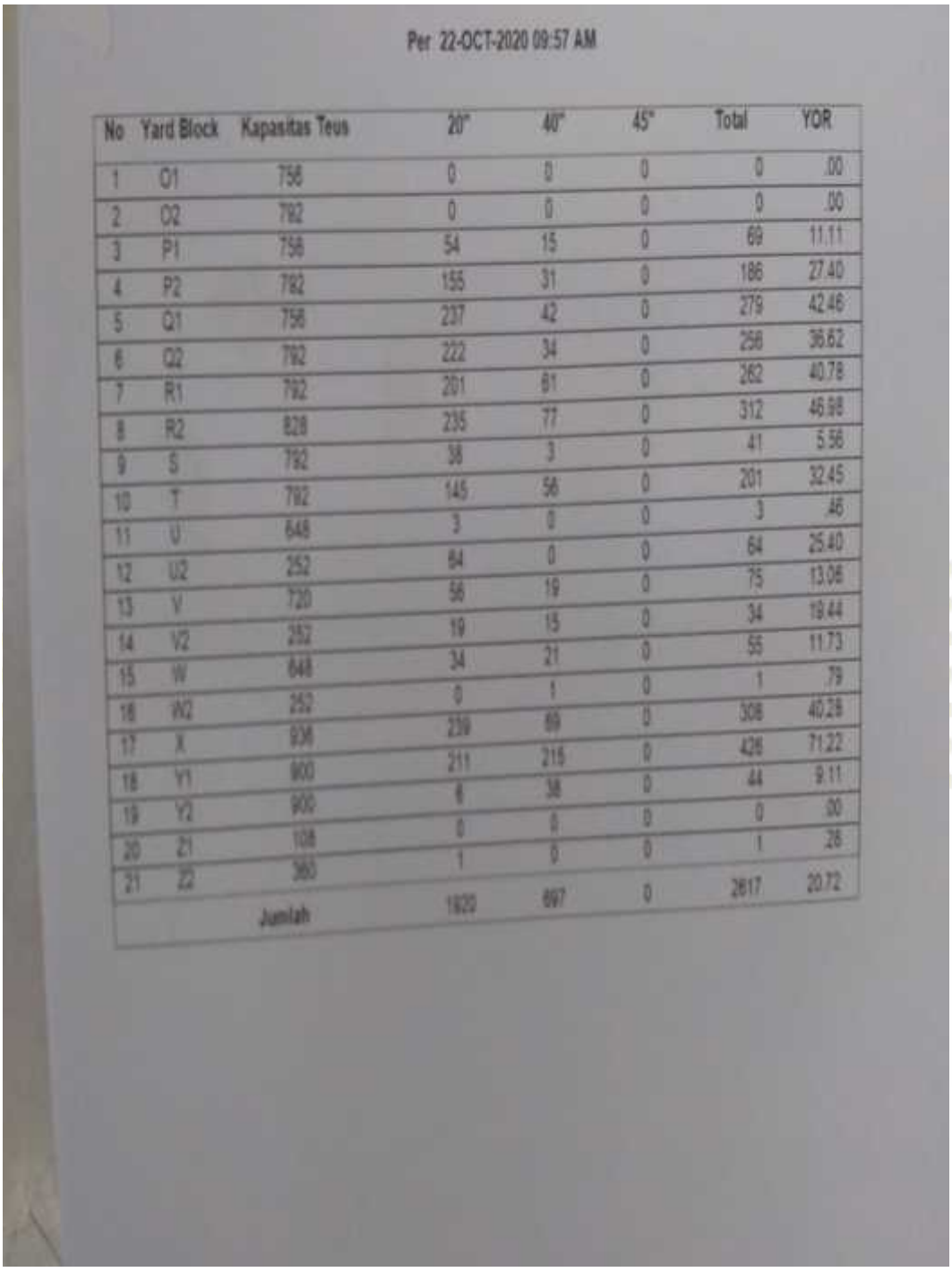
Lampiran 12: Dokumen *gate pass*



Terminal Petikemas Domestik
GATE PASS DELIVERY FULL
JOB/INV NO : 5302198/0963066
CONT.NO: MRTU2190656
SIZE : 20/DRY/FCL
IMO CODE/LBL: /N
VES NAME : MV MERATUS KUPANG
VOY : 2101
LOCATION : R2 22 1 1

GATE IN : 08-01-2021 13:38
EXPIRED DATE: 09-01-2021
CONSIGNE : PT. JASA SUMBER KARU
REMARK :
TRUCK NO : 9765LG
OPERATOR : RAZAB

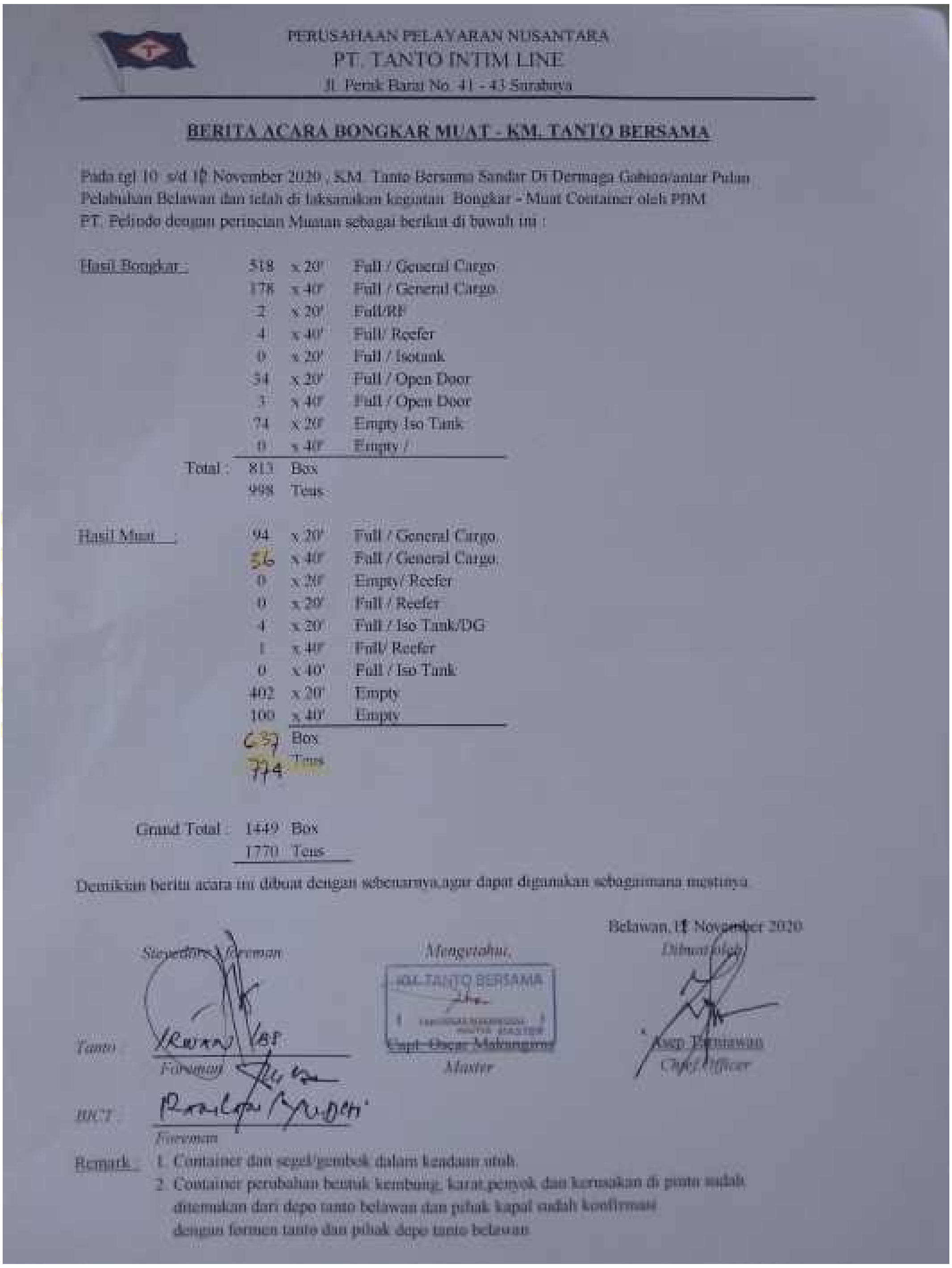
Lampiran 13: Kapasitas CY



Per 22-OCT-2020 09:57 AM

No	Yard Block	Kapasitas Teus	20"	40"	45"	Total	YOR
1	O1	756	0	0	0	0	.00
2	O2	792	0	0	0	0	.00
3	P1	756	54	15	0	69	11.11
4	P2	792	155	31	0	186	27.40
5	Q1	756	237	42	0	279	42.46
6	Q2	792	222	34	0	256	36.62
7	R1	792	201	61	0	262	40.78
8	R2	828	235	77	0	312	46.68
9	S	792	38	3	0	41	5.56
10	T	792	145	56	0	201	32.45
11	U	648	3	0	0	3	.46
12	U2	252	64	0	0	64	25.40
13	V	720	56	19	0	75	13.06
14	V2	252	19	15	0	34	19.44
15	W	648	34	21	0	55	11.73
16	W2	252	0	1	0	1	.79
17	X	936	239	69	0	308	40.29
18	Y1	900	211	215	0	426	71.22
19	Y2	900	6	38	0	44	9.11
20	Z1	108	0	0	0	0	.00
21	Z2	360	1	0	0	1	.28
		Jumlah	1820	697	0	2617	20.72

Lampiran 14: Berita acara bongkar muat



PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA
PT. TANTO INTIM LINE
Jl. Perak Barat No. 41 - 43 Surabaya

BERITA ACARA BONGKAR MUAT - KM. TANTO BERSAMA

Pada tgl 10 s/d 1[illegible] November 2020 , KM. Tanto Bersama Sandar Di Dermaga Gabion/antar Pulau Pelabuhan Belawan dan telah di laksanakan kegiatan Bongkar - Muat Container oleh PBM PT. Pelindo dengan perincian Muatan sebagai berikut di bawah ini :

Hasil Bongkar :	518	x 20'	Full / General Cargo
	178	x 40'	Full / General Cargo
	2	x 20'	Full/RF
	4	x 40'	Full/ Reefer
	0	x 20'	Full / Isotank
	34	x 20'	Full / Open Door
	3	x 40'	Full / Open Door
	74	x 20'	Empty Iso Tank
	0	x 40'	Empty /
Total :	813	Box	
	998	Teus	

Hasil Muat :	94	x 20'	Full / General Cargo
	56	x 40'	Full / General Cargo
	0	x 20'	Empty/ Reefer
	0	x 20'	Full / Reefer
	4	x 20'	Full / Iso Tank/DG
	1	x 40'	Full/ Reefer
	0	x 40'	Full / Iso Tank
	402	x 20'	Empty
	100	x 40'	Empty
	637	Box	
	774	Teus	

Grand Total : 1449 Box
1770 Teus

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenarnya,agar dapat digunakan sebagaimana mestinya

Belawan, 1[illegible] November 2020

Stevedore / Foreman — *Mengetahui,* — *Dibuat oleh,*

KM. TANTO BERSAMA

Tanto : IRWAN / IBS — Capt. Oscar Makanginis — Asep Permiawan

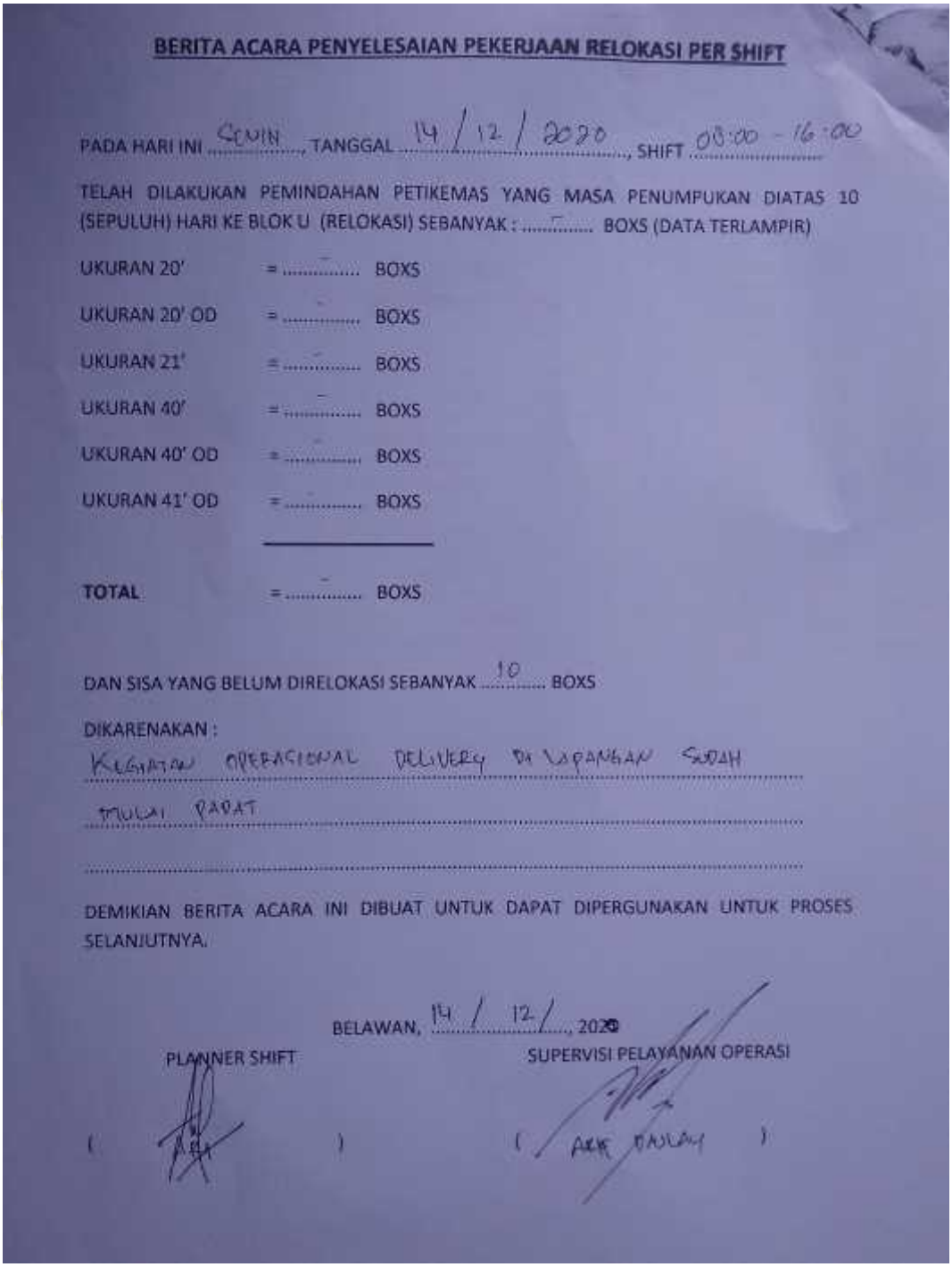
Foreman — *Master* — *Chief Officer*

BICT : Ronaldo Nugroho

Foreman

Remark : 1. Container dan segel/gembok dalam keadaan utuh.
2. Container perubahan bentuk kembung, karat,penyok dan kerusakan di pintu sudah ditemukan dari depo tanto belawan dan pihak kapal sudah konfirmasi dengan formen tanto dan pihak depo tanto belawan

Lampiran 15: Berita acara relokasi



BERITA ACARA PENYELESAIAN PEKERJAAN RELOKASI PER SHIFT

PADA HARI INI SENIN, TANGGAL 14 / 12 / 2020, SHIFT 08:00 - 16:00

TELAH DILAKUKAN PEMINDAHAN PETIKEMAS YANG MASA PENUMPUKAN DIATAS 10 (SEPULUH) HARI KE BLOK U (RELOKASI) SEBANYAK : - BOXS (DATA TERLAMPIR)

UKURAN 20'	= -	BOXS
UKURAN 20' OD	= -	BOXS
UKURAN 21'	= -	BOXS
UKURAN 40'	= -	BOXS
UKURAN 40' OD	= -	BOXS
UKURAN 41' OD	= -	BOXS
TOTAL	= -	BOXS

DAN SISA YANG BELUM DIRELOKASI SEBANYAK 10 BOXS

DIKARENAKAN :

KEGIATAN OPERASIONAL DELIVERY DI LAPANGAN SUDAH MULAI PADAT

DEMIKIAN BERITA ACARA INI DIBUAT UNTUK DAPAT DIPERGUNAKAN UNTUK PROSES SELANJUTNYA.

BELAWAN, 14 / 12 / 2020

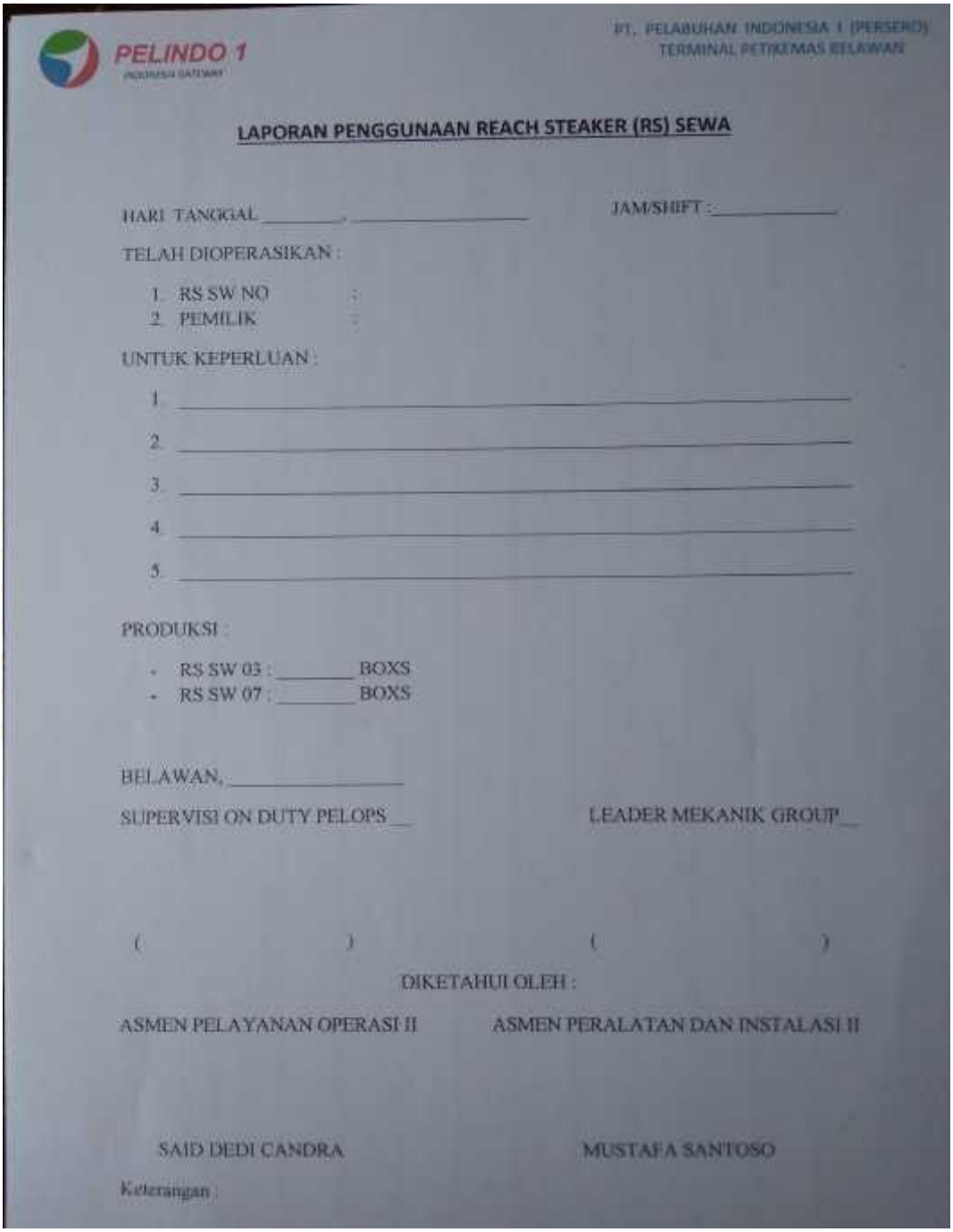
PLANNER SHIFT

( )

SUPERVISI PELAYANAN OPERASI

(AEK DALAM)

Lampiran 16: Dokumen penggunaan alat sewa



PELINDO 1

PT. PELABUHAN INDONESIA I (PERSERO)
TERMINAL PETIKEMAS BELAWAN

LAPORAN PENGGUNAAN REACH STEAKER (RS) SEWA

HARI TANGGAL _____, _____ JAM/SHIFT :_____

TELAH DIOPERASIKAN :

1. RS SW NO :
2. PEMILIK :

UNTUK KEPERLUAN :

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____

PRODUKSI :

- RS SW 03 : _____ BOXS
- RS SW 07 : _____ BOXS

BELAWAN, _____

SUPERVISI ON DUTY PELOPS__ LEADER MEKANIK GROUP__

( ) ( )

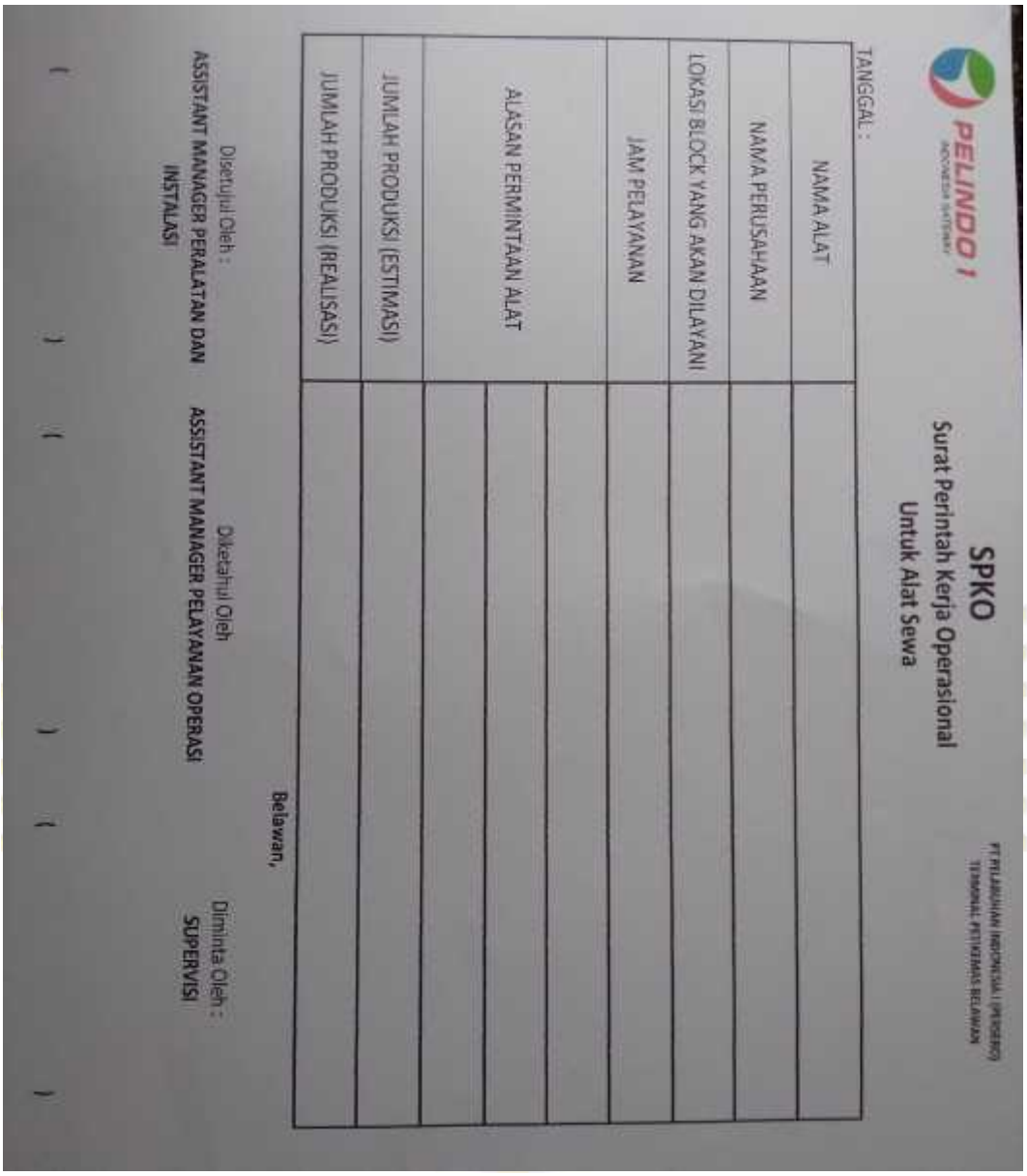
DIKETAHUI OLEH :

ASMEN PELAYANAN OPERASI II ASMEN PERALATAN DAN INSTALASI II

SAID DEDI CANDRA MUSTAFA SANTOSO

Keterangan :

Lampiran 17: Dokumen SPKO



PELINDO I

PT PELABUHAN INDONESIA I (PERSERO)
TERMINAL PETIKEMAS BELAWAN

SPKO

Surat Perintah Kerja Operasional
Untuk Alat Sewa

TANGGAL :

NAMA ALAT	
NAMA PERUSAHAAN	
LOKASI BLOCK YANG AKAN DILAYANI	
JAM PELAYANAN	
ALASAN PERMINTAAN ALAT	
JUMLAH PRODUKSI (ESTIMASI)	
JUMLAH PRODUKSI (REALISASI)	

Belawan,

Disetujui Oleh :
ASSISTANT MANAGER PERALATAN DAN INSTALASI

( )

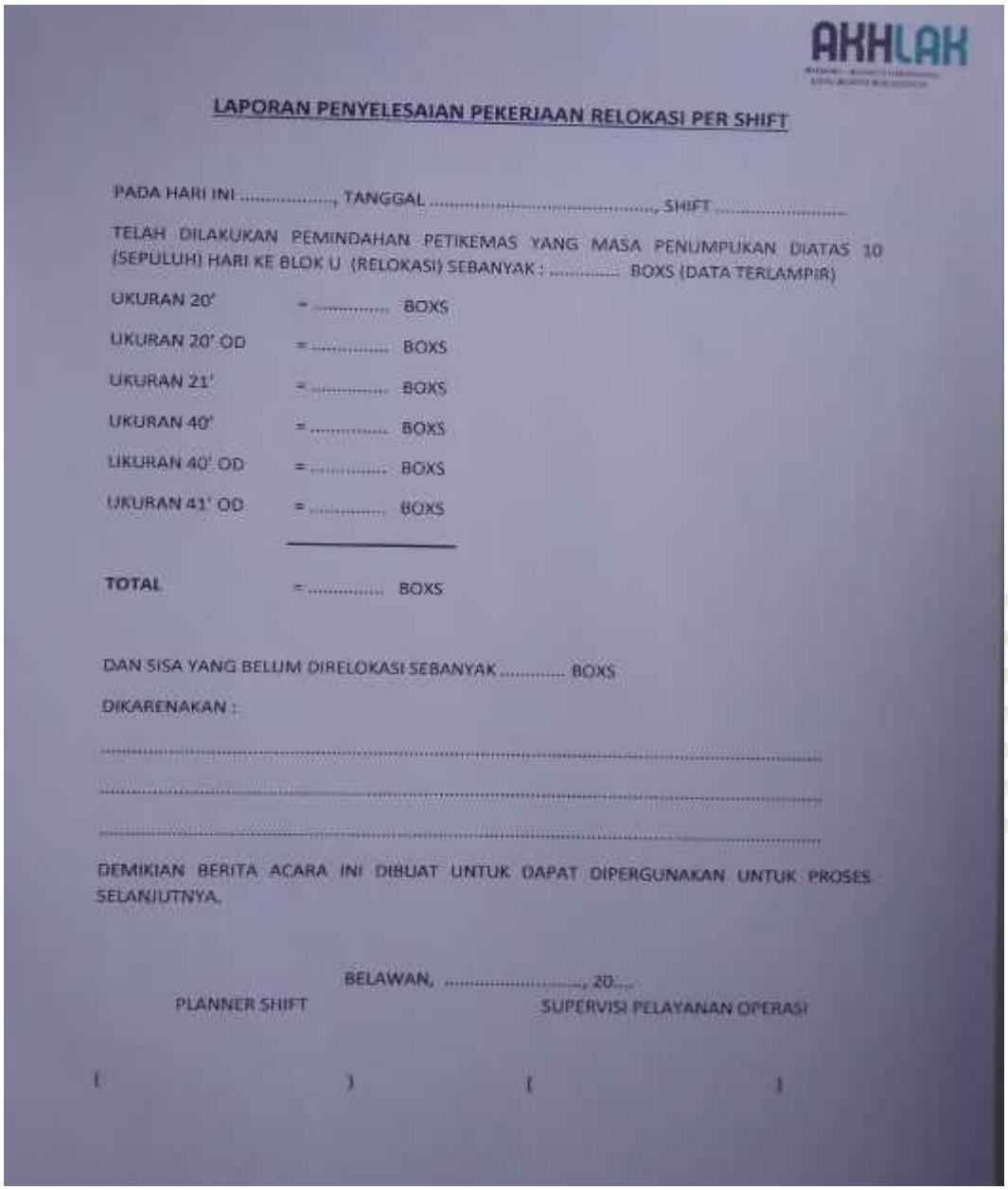
Diketahui Oleh
ASSISTANT MANAGER PELAYANAN OPERASI

( )

Diminta Oleh :
SUPERVISI

( )

Lampiran 18: Dokumen relokasi



AKHLAK

LAPORAN PENYELESAIAN PEKERJAAN RELOKASI PER SHIFT

PADA HARI INI ....., TANGGAL ....., SHIFT .....

TELAH DILAKUKAN PEMINDAHAN PETIKEMAS YANG MASA PENUMPUKAN DIATAS 10 (SEPULUH) HARI KE BLOK U (RELOKASI) SEBANYAK : ..... BOXS (DATA TERLAMPIR)

UKURAN 20'	=	BOXS
UKURAN 20' OD	=	BOXS
UKURAN 21'	=	BOXS
UKURAN 40'	=	BOXS
UKURAN 40' OD	=	BOXS
UKURAN 41' OD	=	BOXS
TOTAL	=	BOXS

DAN SISA YANG BELUM DIRELOKASI SEBANYAK ..... BOXS

DIKARENAKAN :

.....

.....

.....

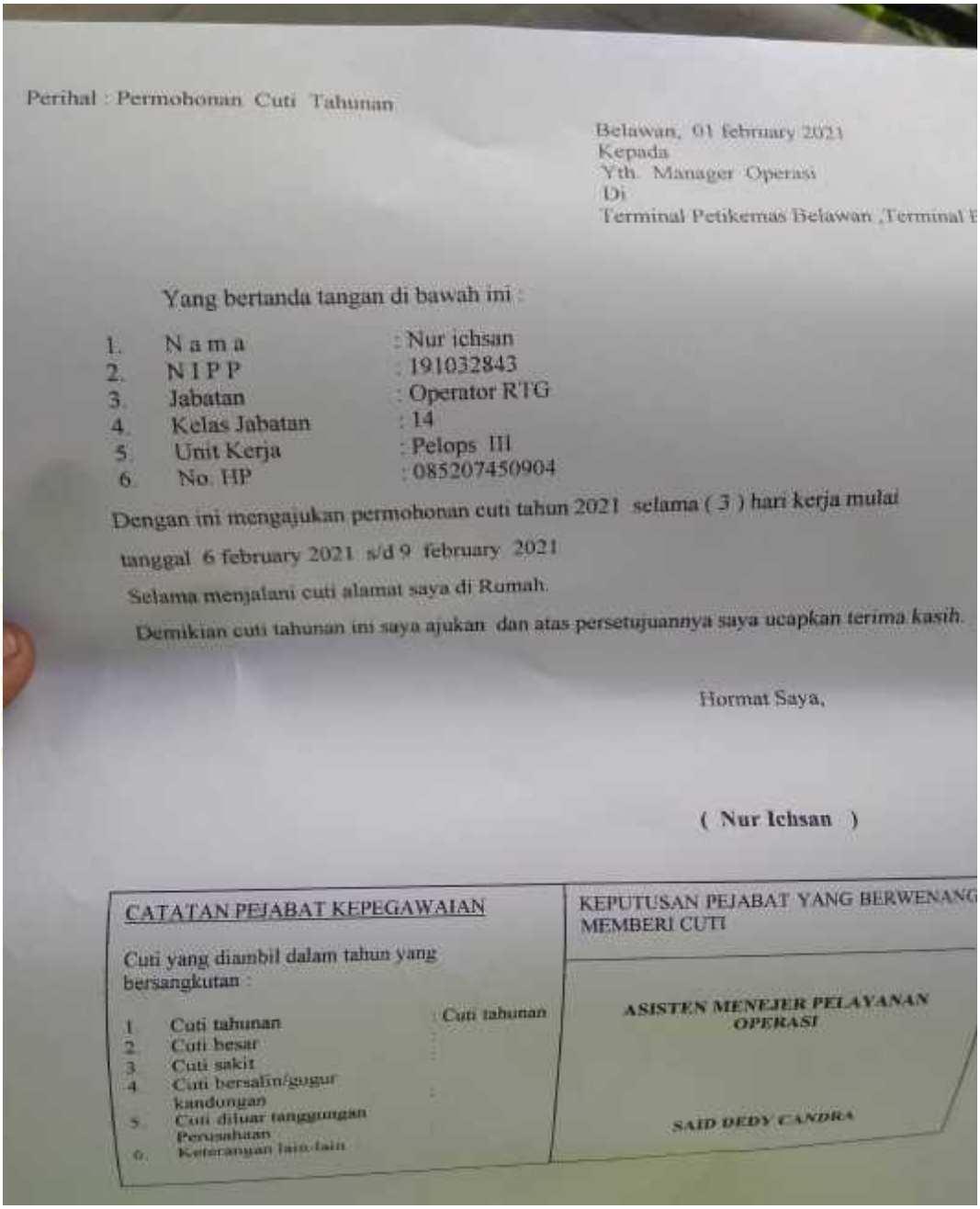
DEMIKIAN BERITA ACARA INI DIBUAT UNTUK DAPAT DIPERGUNAKAN UNTUK PROSES SELANJUTNYA.

BELAWAN, ..., 20....

PLANNER SHIFT | SUPERVISI PELAYANAN OPERASI

( ) ( )

Lampiran 19: Permohonan cuti



Perihal : Permohonan Cuti Tahunan

Belawan, 01 february 2021
Kepada
Yth. Manager Operasi
Di
Terminal Petikemas Belawan ,Terminal

Yang bertanda tangan di bawah ini :

1.	N a m a	: Nur ichsan
2.	N I P P	: 191032843
3.	Jabatan	: Operator RTG
4.	Kelas Jabatan	: 14
5.	Unit Kerja	: Pelops III
6.	No. HP	: 085207450904

Dengan ini mengajukan permohonan cuti tahun 2021 selama (3) hari kerja mulai tanggal 6 february 2021 s/d 9 february 2021

Selama menjalani cuti alamat saya di Rumah.

Demikian cuti tahunan ini saya ajukan dan atas persetujuannya saya ucapkan terima kasih.

Hormat Saya,

(Nur Ichsan)

CATATAN PEJABAT KEPEGAWAIAN		KEPUTUSAN PEJABAT YANG BERWENANG MEMBERI CUTI
Cuti yang diambil dalam tahun yang bersangkutan :		
1 Cuti tahunan	Cuti tahunan	ASISTEN MENEJER PELAYANAN OPERASI
2 Cuti besar	:	
3 Cuti sakit	:	
4 Cuti bersalin/gugur kandungan	:	
5 Cuti diluar tanggungan Perusahaan		SAID DEDY CANDRA
6. Keterangan lain-lain		

Lampiran 20: *List* barang transit

BARANG TRANSIT KM. TANTO SETIA TUJUAN PONTIANAK

TAKU2409478	STATUS 50	
TAKU2392009	20	P2 18 6 4
TAKU2335797	20	P2 18 6 3
TAKU2550758	20	P1 15 6 1
TAKU2473142	20	P1 15 2 1
ICBU6055332	40	P2 14 4 2
TAKU6059125	40	Q2 3 6 1
TAKU6034831	40	Q2 3 6 2
ICBU6053730	40	P2 14 3 3
TAKU6058514	40	P1 12 1 1
TAKU6055860	40	P2 14 6 1
TAKU2261740	20	P1 15 4 4

BARANG TRANSIT KM. TANTO SETIA TUJUAN MAKASSAR

TAKU2464310	20	P1 16 4 4
TAKU2425191	20	P1 16 4 2
TAKU2465722	20	P2 10 2 4
TAKU2428523	20	P2 10 2 3
TAKU2381642	20	P2 10 3 2
TAKU2467751	20	P2 10 3 1
ICBU2494532	20	P2 21 5 5
TAKU2433793	20	P2 21 6 5
TAKU2420184	20	Q2 2 1 1
TAKU2474869	20	P2 11 2 1
TAKU2426407	20	P2 21 4 5
TAKU2386393	20	P2 21 3 5
TAKU2421880	20	P1 15 5 1
CLHU3256410	20	P1 15 3 5
TAKU2315738	20	P1 15 6 2
ICBU2491404	20	P1 15 2 3

Lampiran 21: Dokumen SP2

SP2 - DOMESTIK

Re-Print : 11/01/2021 10:06
User : RIZA_@CC

PELINDO I
TPKDB

53064640963578

Expired Date : 13/01/2021

No Proforma : 082101002217 Berthing: 10/01/2021 23:00
Job /Inv No : 5306464 / 0963578 OD/21/41 : -
Container No : SPNU2737450 20/DRY/FCL
DO No : 2220677212VD
Vessel : KM SPIL NITA / 0121
Location : T 4 5 4
Customer : PT. SAWINDO INTI PERKASA
Pengurus : RIZA_@CC IMO CODE :
No Truck : 9138 DH

Paraf	Remark

Lampiran 22: *Briefing*

Lampiran 23: Dokumentasi wawancara

Lampiran 24: Lembar wawancara

Nama : Said D Candra

Jabatan : Asisten manajer

Tanggal : 09-11-2020

Instansi : TPKD Belawan

Hasil wawancara sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan kegiatan yang terjadi di terminal peti kemas domestik Belawan?

   Jawab:

   Pelaksanaan kegiatan bongkar muat yang dilaksanakan pada terminal peti kemas domestik Belawan dapat berjalan dengan lancar baik itu kegiatan *receiving* dan *delivery*. *Receiving* merupakan kegiatan penerimaan *container* untuk di ekspor yang nantinya akan dimuat ke atas kapal atau akan disusun pada *container yard*, sedangkan *delivery* merupakan pengambilan *container* impor yang kemudian dibawa keluar daerah terminal untuk diantarkan kepada *consignee*. Namun, kegiatan *receiving* atau penataan *container* ekspor sering terkendala terutama pada hari selasa dan kamis terjadi kemacetan dan antrian panjang trado pengangkut *container* maupun trado yang akan melakukan kegiatan *delivery*. Kemacetan ini terjadi karena area *interchange* yang digunakan untuk tempat antrian trado tersebut

sebagian kecil areanya digunakan untuk kegiatan para pengguna jasa yang sengaja memasukan *container* tersebut mendekati waktu *closing time* dan secara bersamaan sedang terjadi kegiatan *delivery*.

2. Apa kendala yang terjadi saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat peti kemas?

   Jawab:

   Terjadinya kemacetan atau *crowded* tersebut sangat berdampak pada perusahaan, sehingga area *interchange* menjadi sempit dan secara bersamaan trado yang akan melakukan kegiatan *receiving* dan *delivery* juga sedang padat. Maka terjadilah kemacetan tersebut, dan kemudian karena akses jalan menuju area *container yard* hanya terdapat satu jalur atau ODD yakni kegiatan *receiving* dan *delivery* menjadi satu, terjadi pula kemacetan atau *crowded* sepanjang jalan menuju *container yard.*

3. Bagaimana pengendalian kegiatan yang terjadi di terminal peti kemas domestik Belawan?

   Jawab:

   Upaya untuk mengatasi dampak yang ditimbulkan dari terhambatnya penataan *container* ekspor tersebut, yakni dengan memberi instruksi agar operator trado berkomunikasi dengan petugas *yard planner* karena terkadang sopir trado tidak memperhatikan nomor antriannya sendiri dan dengan memperluas area *interchange* serta memisahkan jalur antara kegiatan *receiving* dan *delivery*, karena area *interchange*

sendiri terkadang tidak mampu menampung jumlah antrian trado pada waktu mendekati *closing time*.

4. Bagaimana perencanaan kegiatan yang terjadi di terminal peti kemas domestik Belawan?

   Jawab:

   Kemacetan yang terjadi dapat dihindari dengan memanfaatkan alokasi waktu yang efektif karena pihak pelabuhan akan melayani kegiatan selama 24 jam. Pembagian waktu akan diberikan terhadap trado yang akan melakukan *receiving* maupun *delivery* supaya mengurangi tingkat antrian di gerbang masuk.

Nama : M. Arif kaulani

Jabatan : Supervisi grub

Tanggal : 14-12-2020

Instansi : TPKD Belawan

Hasil wawancara sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan kegiatan yang terjadi di terminal peti kemas domestik Belawan?

   Jawab:

   kepadatan antrian trado di lapangan penumpukan akan terjadi ketika mendekati waktu *closing time* terutama bagi peti kemas *reefer*, hal ini terjadi karena para pengguna jasa tidak ingin peti kemas muatan miliknya berada terlalu lama di lapangan penumpukan karena ingin mengurangi biaya penumpukan peti kemas di *container yard*. Ini akan mengakibatkan area *interchange* yang merupakan tempat antrian trado yang akan melakukan penataan peti kemas akan mengalami kemacetan.

2. Apa kendala yang terjadi saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat peti kemas?

   Jawab:

   container crane 05 dan 06 yang sudah tidak berfungsi dan memakan banyak tempat di dermaga serta bisa membahayakan para pegawai operasional lebih baik dilakukan *scrub* untuk memudahkan

pengalokasian tempat di dermaga karena jika akan di tarik setiap kali maka besar kemungkinan *container crane* akan ambruk karena kondisi alat yang sudah tua.

3. Bagaimana pengendalian kegiatan yang terjadi di terminal peti kemas domestik Belawan?

   Jawab:

   Sebelum memasuki area *gate in* perlu diadakannya pengecekan dokumen peti kemas yang dibawa oleh sopir trado agar memastikan sopir trado sudah siap dalam kegiatannya dan bila ditemukan belum membawa dokumen maka akan diarahkan agar tidak masuk ke dalam jalur masuk antrian trado.

4. Bagaimana perencanaan kegiatan yang terjadi di terminal peti kemas domestik Belawan?

   Jawab:

   Pada saat *briefing* sebelum melakukan kegiatan operasional maka perlu diadakan pengecekan kelengkapan anggota yang mana untuk mengetahui kondisi kesiapan masing-masing pegawai sesuai tugasnya dan *update* informasi terbaru yang diperoleh dari shift sebelumnya agar meminimalisir kesalahan.

Lampiran 25: Hasil Cek Plagiasi

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 941/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2022

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

Nama	:	MUHAMMAD ARIFIN
NIT	:	551811336992 K
Prodi/Jurusan	:	TALK
Judul	:	MANAJEMEN OPERASI PETI KEMAS DI TERMINAL PETI KEMAS DOMESTIK BELAWAN SUMATERA UTARA

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, 1 Agustus 2022
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN

ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:
> 30 % : *Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)*

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Muhammad Arifin
2. Tempat, Tanggal lahir : Kab. Semarang, 16 November 1999
3. Alamat : Langkap, Papringan, Kaliwungu, Kab. Semarang
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
   a. Ayah : Suwarto
   b. Ibu : Suratinem
6. **Riwayat Pendidikan**
   a. SD Negeri 03 Papringan Lulus Tahun 2011
   b. SMP Negeri 02 Kaliwungu Lulus Tahun 2014
   c. SMA Negeri 02 Boyolali Lulus Tahun 2017
   d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Darat (Prada)**
   a. Perusahaan : TPK Domestik Belawan
      Alamat : Gabion, Bagan Deli, Medan Kota Belawan, Kota Medan, Sumatera Utara
   b. Perusahaan : PT Dinara Samudera Nusantara
      Alamat : Cilegon, Banten