MANAJEMEN OPERASIONAL MAINTENANCE DAN REPAIR DEPO PETI KEMAS KOSONG: STUDI KASUS PADA PT GNS JAKARTA

Posma Sariguna Johnson Kennedy[1], Suzanna Josephine L.Tobing[2], Tofik Rahman Hidayat[3], Rutman L.Toruan[4], Arif Fauzan[5], Ratih Anggunsari[6]

[1,2,3,4,5,6] FEB Universitas Kristen Indonesia, Jakarta
Jl. Mayjen Sutoyo No.2, Cawang, 13630 Jakarta Timur, Indonesia
E-mail : posmahutasoit@gmail.com[1], yosephine.tobing@uki.ac.id[2], tofik@gnsjkt.com[3]

ABSTRAK

Kegiatan bisnis depo peti kemas kosong secara garis besar dibagi dalam 2 (dua) jenis yaitu *Equipment Control (EQC)* dan *Maintenance & Repair (M&R)*. Tujuan studi ini adalah ingin mengetahui manajemen kegiatan yang dilakukan di suatu depo peti kemas kosong dalam kegiatan operasional *maintenance and repair*-nya. Metode penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah metode kualitatif, dengan melakukan survey lapangan, wawancara dengan pelaku, diskusi, dan telaah literatur-literatur yang berkaitan. *Maintenance & Repair Container* dalam usaha depo peti kemas tidak kalah pentingnya dengan pelayanan operasional depo seperti bongkar muat, *trucking*, *forwarding* dan lainnya. Kecakapan dan keterampilan sumber daya manusia serta peralatan dalam merawat dan memperbaiki peti kemas harus terus dikembangkan. Perawatan kualitas peti kemas harus dilakukan sesuai dengan standar internasional.

Kata kunci: Peti Kemas, Depo Peti Kemas, *Maintenance and Repair*

ABSTRACT

Empty container depot business activities are broadly divided into 2 (two) types, namely Equipment Quality Control (EQC) and Maintenance & Repair (M & R). The purpose of this study is to find out the management of activities carried out in an empty container depot in its maintenance and repair operations. The research method used in this study is a qualitative method, by conducting field surveys, interviews with actors, discussions, and reviews of relevant literature. Maintenance & Repair Container in container depot business is no less important as depo operational services such as loading and unloading, trucking, forwarding and more. The skills of human resources and equipment in maintaining and repairing containers must continue to be developed. Container quality maintenance must be carried out in accordance with international standards.

Keywords: Container, Container Depot, Maintenance and Repair

1. PENDAHULUAN

Proses pengiriman barang ekspor atau impor banyak dilakukan oleh perusahaan pelayaran dengan media peti kemas atau *container*. Perusahaan-perusahaan pelayaran dan pemilik barang tersebut sangat terbantu dengan adanya terminal/depo peti kemas (depo *container*). Muslan[1] memberikan narasi "Jika tidak ada usaha depo peti kemas ini, *container-container* kosong itu akan disimpan dimana ?" Karena itu depo peti kemas menjadi salah satu penggerak perekonomian nasional yang cukup penting.

Persaingan usaha peti kemas saat ini semakin ketat, karena meningkatnya jumlah depo peti kemas di Jakarta. Kontradiksi yang terjadi adalah, depo peti kemas yang bermunculan saat ini memiliki keunggulan komparatif yang menyamai depot peti kemas yang sudah ada. Misalnya, saat ini terdapat satu depo peti kemas di Jakarta dengan pemilikan asing yaitu *Depo GFC*. Depo ini menjadi ancaman bagi bisnis depot saat ini dikarenakan mereka memiliki akses langsung dengan *head office shipping line.* Karena itu perawatan peti kemas dengan yang dilakukan depo peti kemas dapat

[1] Direktur Utama PT Gema Nawagraha Sejati Jakarta (GNS) dan Ketua Asosiasi Depot Kontainer Indonesia (ASDEKI)

menghadapi persaingan itu melalui kepuasan dari pelanggan.

Indonesia sudah memiliki asosiasi depo peti kemas yang dikenal dengan nama Asosiasi Depot Kontainer Indonesia (ASDEKI). Asosiasi ini khususnya membahas mengenai kesetaraan tarif LOLO (*lift off lift on)* di masing-masing depot yang sudah menjadi anggotanya. Namun untuk saat ini, masih belum ada wadah dalam suatu organisasi/asosiasi depo peti kemas yang membahas mengenai standar pelayanan pada depo peti kemas di Indonesia.

Depo peti kemas merupakan salah satu mata rantai dalam rantai pasok (*supply chain)* yang sangat penting keberadaannya guna melengkapi rangkaian pasokan dari produsen sampai kepada konsumen berjalan dengan lancar. Menurut PP Gubernur No.119/2011, depo peti kemas adalah suatu area terbuka di dalam atau di luar daerah lingkungan kerja pelabuhan (DLKr) sebagai tempat kegiatan penyimpanan dan penumpukan (*storage),* pembersihan atau pencucian (*washing),* perawatan dan perbaikan (*maintenance and repair)* peti kemas, pemuatan (*stuffing*), pembongkaran (*stripping),* serta kegiatan lain yang mendukung kelancaran penanganan peti kemas isi (*full container)* dan/atau peti kemas kosong (*empty container).*

Berdasarkan pemaparan di atas penulis ingin mengetahui kegiatan-kegiatan efisien yang dilakukan di suatu depo peti kemas, khususnya usaha depo peti kemas kosong dalam kegiatan operasional *maintenance and repair*-nya.

2. METODOLOGI

Metode penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah metode penelitian kualitatif. Penelitian ini dilakukan dengan melakukan survey lapangan, wawancara dengan pelaku yaitu direktur perusahaan, para manajer dan pekerja. Lalu dilakukan diskusi dengan metode FGD (*Focus Group Discussion*) dan telaah literatur-literatur yang berkaitan. Obyek penelitian yang ditinjau adalah Depo Peti Kemas PT Gema Nawagraha Sejati Jakarta (GNS).

Perusahaan tersebut, PT GNS memiliki profil sebagai berikut: berdiri sejak tahun 1993, sehingga berpengalaman dalam penanganan peti kemas kosong. Masuk dalam 3 (tiga) besar depo *container* yang baik dalam hal pelayanan terhadap pelanggan, baik ekspor dan impor. Memiliki kualitas yang tinggi dalam hal *Maintenance dan Repair Container* dari awal *Survey in Gate*, Pencucian, Perbaikan dan *Quality Control*-nya berdasar standard IICL (*Institute of Internatiional Container Lessors*), standar tertinggi dalam perawatan dan perbaikan peti kemas di dunia.

Lokasi usaha PT GNS berada dalam Kawasan Berikat Nusantara (KBN) Cakung, di Perkantoran Komersial KBN Jl.Jawa Raya Blok A 12 No.5 dan di Jl. Raya Cakung–Cilincing Jakarta Utara. Keuntungan memiliki lokasi di dalam Kawasan Industri KBN, yaitu: Layanan logistik yang terintegrasi dengan Tol, dan pelabuhan; Didukung oleh sarana dan prasarana yang bagus; Banyak pelanggan potensial dalam kawasan; Tidak ada pesaing dalam kawasan. Selain keuntungan juga terdapat kekurangan dalam pemilihan lokasi di dalam Kawasan Industri KBN, yaitu biaya sewa kantor yang mahal dan lokasi parkir kendaraan yang sempit.

3. LANDASAN TEORI

Pelabuhan termasuk bagian yang penting dari transportasi barang. Pelabuhan merupakan bagian dari infrastruktur dan sistem logistik nasional yang memiliki peranan penting sebagai sarana bongkar dan muat barang untuk diteruskan kepada moda transportasi lainnya seperti angkutan truk, kereta api atau dengan tongkang. Operasi dari transportasi ditentukan dari efisiensi dari perpindahan hasil-hasil produksi. (Tseng, Y.Y. et.all, 2005).

Perkembangan dalam prinsip-prinsip teknik dan manajemen dalam memperbaiki bongkar dan muat, kecepatan pengiriman, kualitas pelayanan, biaya operasi, penggunaan fasilitas dan penghematan energi, transportasi memegang peranan krusial dalam logistik. Bagian proses bisnis yang utama di pelabuhan atau terminal antara lain adalah pengendapan sementara peti kemas terutama untuk barang impor atau disebut *dwell time* (DT). DT dihitung dari waktu datangnya peti kemas di dermaga dari kapal kemudian diangkut ke lapangan penumpukan menunggu peti kemas tersebut diselesaikan urusan administrasinya dan dilakukan pemeriksaan apabila diperlukan oleh bea dan cukai sampai diambil oleh pemiliknya dan keluar dari pintu gerbang (*gate).*[2]

Depo/terminal peti kemas merupakan sistem yang kompleks dengan interaksi yang sangat dinamis antara berbagai penanganan, transportasi dan penyimpanan unit. Terminal peti kemas adalah

[2] Dalam Arief Witjaksono , Marimin , Machfud , dan Sri Rahardjo, 2016, Pengelolaan Waktu Endap dan Tingkat Kepadatan Lapangan Penumpukan Peti Kemas, di PT Jakarta International Container Terminal, Jurnal Manajemen Teknologi, 15(1), 2016, 11-35.

tempat pertemuan antara moda transportasi, Peti kemas diangkut oleh kapal, truk atau kereta akan disimpan sementara di lapangan penumpukan untuk kemudian dikirim dengan transportasi yang sama atau berbeda. Di dalam terminal peti kemas diangkat dengan peralatan yang jenisnya berbeda-beda dan di dalam terminal peti kemas dikelompokan menjadi tiga jenis yaitu peti kemas ekspor/*outbound*, peti kemas impor/*inbound* dan peti kemas *transhipment*. (Kim, K.H. & Gunther, H.O, 2007).

Peran utama terminal/depo peti kemas adalah menurunkan waktu tunggu atau DT dalam perpindahan peti kemas dari pelabuhan. Karena itu perlu tata kelola yang efisien agar peti kemas cepat bergerak dari pelabuhan kepada pelanggannya. Beberapa penelitian mengenai depo/terminal peti kemas dipaparkan berikut ini. Watanabe (2001) menganalisa pembatas kapasitas, produktifitas dan fleksibilitas dari sistem bongkar muat petikemas adalah fungsi dari tipe dan ukuran terminal. Sedangkan Steenken *et al.* (2004) menyangkut perbedaan aspek operasional dari struktur terminal, termasuk penempatan peralatan bongkar muat dengan mensimulasikan urutan proses operasional untuk memperbaiki kinerja terminal. Kinerja terminal pengaruhi oleh DT (*dwelling time*), yaitu waktu yang dibutuhkan peti kemas untuk tinggal di terminal setelah dibongkar dari kapal, DT yang berkepanjangan menghasilkan kepadatan peti kemas di lapangan penumpukan dan menimbulkan efek yang substasial merugikan dalam produktifitas terminal dan kapasitas throughput (lalu lintas) petikemas. Lamanya DT dapat menurunkan produktifitas dari pelabuhan (Holguin, 1998).

Istilah umum, DT peti kemas adalah rata-rata waktu peti kemas tinggal di lapangan penumpukan terminal dan selama menunggu untuk beberapa aktivitas yang dilakukan (Manalytics, 1976). Dari sisi fisik barang DT dari barang-barang didefinisikan sebagai perbedaan antara jumlah dari barang-barang yang memasuki depo untuk jangka waktu tertentu dengan jumlah barang-barang yang keluar dalam periode itu untuk segala alasan. Barang-barang ini dapat digunakan untuk beberapa alasan seperti halnya eksport atau penyerahan kepada pemiliknya. Lebih dari itu inventori barang-barang yang tersisa perlu ditambahkan dengan jumlah tersebut (Sarai, K.H, 1995). Pemakaian sistem teknologi dapat memperbaiki kenerja pelabuhan, khususnya pada terminal peti kemas (Henesey, L. E, 2006).[3]

Pengertian Depo Peti Kemas

Peraturan Menteri Perhubungan No.PM/83/2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas dijelaskan bahwa depo peti kemas adalah suatu tempat di dalam atau di luar Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) pelabuhan yang berfungsi untuk kegiatan penyimpanan, penumpukan, pembersihan ,pencucian, perawatan, perbaikan peti kemas,pemuatan *(stuffing)*, pembongkaran *(stripping)*, serta kegiatan lain yang mendukung kelancaran penanganan peti kemas isi *(full* dan/ atau peti kemas kosong *(empty)*. Usaha Depo Peti Kemas adalah kegiatan usaha yang meliputi penyimpanan, penumpukan, pembersihan, dan perbaikan peti kemas. Kegiatan depo peti kemas dapat dilakukan di dalam atau di luar Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) pelabuhan.

Kegiatan usaha depo peti kemas dilakukan oleh badan usaha yang terdiri atas: Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), Perseroan Terbatas (PT); atau Koperasi yang didirikan khusus untuk usaha depo peti kemas. Kegiatan usaha depo peti kemas wajib memiliki izin usaha dari Gubernur Provinsi pada tempat perusahaan berdomisili. Izin usaha diberikan setelah memenuhi persyaratan administrasi dan teknis.

Kegiatan Usaha Depo Peti Kemas

a. Penyimpanan dan/atau penumpukan peti kemas



Gambar1. Contoh *stack* peti kemas di *container yard*

Tata letak peti kemas di lapangan penumpukan peti kemas atau *Container Yard (*CY) tergantung dari sistem penganganan peti kemas yang digunakan, Karena setiap sistem penanganan peti kemas tergantung pada masing-masing jenis alat penanganan peti kemas yang digunakan pada sistem tersebut, yang

[3] *Ibid,* 2016.

memiliki kemampuan yang berbeda dalam menyusun tinggi tumpukan peti kemas. Selain itu, setiap alat memiliki ukuran yang berbeda sehingga memerlukan lebar jalur yang berbeda dalam beroperasi.

b. Pembersihan atau pencucian, perawatan dan perbaikan peti kemas.



Gambar 2. Area Pembersihan/Pencucian (*container yard)*

Pembersihan peti kemas bergantung pada jenis muatan yang di bawanya. Ada 4 Jenis cara pencucian peti kemas yaitu:

a) *Water Wash* (*Steam Wash),* jika kondisi peti kemas masih dalam keadaan normal.
b) *Detergent Wash*, jika kondisi peti kemas kotor dan perlu untuk di lakukan pencucian dengan menggunakan detergent agar peti kemas bersih dan dapat di pergunakan untuk kegiatan ekspor selanjutnya
c) *Chemical Wash*, jika kondisi peti kemas kotor dan tidak dapat dilakukan pembersihan hanya dengan water dan detergent saja. Contohnya: Peti kemas eks muatan *chicken food*





Gambar 3. Area Perawatan dan Perbaikan Peti Kemas (*container yard)*

Peti kemas dalam keadaan rusak (*damage)* dari survey yang dilakukan saat peti kemas masuk ke dalam depot, di lakukan *stack* terpisah dari peti kemas yang berkondisi baik (*available).* Hal ini di lakukan guna mempermudah dalam proses perbaikan dan saat pen-stakan peti kemas. Hal ini juga termasuk dalam peraturan yang di keluarkan oleh masing-masing *shipping line* atau si pemilik peti kemas agar pemisahan *damage* peti kemas di lakukan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Usaha depo peti kemas kosong dikelola oleh sebuah perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa penitipan peti kemas kosong kegiatan utamanya adalah *lift on* dan *lift off* (LOLO). Peti kemas yang berada di depo bukan merupakan milik dari depo, namun merupakan milik dari *shipping line* yang telah memiliki hubungan bisnis oleh depo agar peti kemasnya dapat disimpan di depo tersebut.

Dalam bisnis usaha depo peti kemas kosong, kegiatannya secara garis besar dibagi dalam 2 (dua) jenis yaitu *Equipment Control (EQC)* dan *Maintenance & Repair (M&R)*. Bagian EQC dikepalai oleh seorang Manajer Operasional,yang bertanggung jawab terhadap proses pelayanan bongkar dan muat *container* di dalam depo, pelayanan laporan *container* kepada *Owner*, dan berbagai pelayanan mengenai ekspor dan impor menggunakan *container*. Sedangkan divisi M&R dikepalai oleh Manajer M&R yang bertanggung jawab atas perawatan dan perbaikan *container* yang rusak, dari proses pencucian *container*, pemeriksaaan/survey, penerbitan *Estimate of Repair (EOR)* sampai pada pengecekan mutu berdasar standar *IICL (Institute of Internatiional Container Lessors)* setelah *container* selesai diperbaiki.

Jadi kegiatan usaha depo peti kemas kosong ini antara lain adalah: penyimpanan dan atau penumpukan *container*;

pembersihan/pencucian , perawatan dan perbaikan *container*; pemuatan dan pembongkaran barang dari dan ke dalam *container*; pemindahan, pengaturan/penataan *container; lift off dan lift on; survey container*, dan lain-lain.

A. Pemuatan dan Pembongkaran Barang dalam *Container (In Gate)*

Pembongkaran peti kemas di kenal dengan nama *Lift off*, yaitu kegiatan yang di lakukan pada saat peti kemas masuk ke dalam depo baik setelah kegiatan *import* (*consignee*) maupun reposition in (*shipping line*). Dokumen-dokumen yang harus di bawa oleh pihak EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) sebelum masuk ke depo adalah sbb:

a) EIR (*Equipment Interchange Receipt) Out* SP2 dari *port*
b) DO (*Delivery Order*) yang menyatakan peti kemas tersebut di pulangkan ke depo tertentu. Biasanya di DO sudah ada stampel depo yang di tuju
c) DO yang dibawa masih dalam masa validasi penerimaan. Apabila DO yang di bawa telah mati/*expired*, maka pihak EMKL harus mengurus terlebih dahulu kepada pihak *shipping line.*



Gambar 4. Area Pemuatan dan Pembongkaran Peti Kemas di CY (*container yard)*

Bentuk dari DO sangat bervariasi, tergantung kepada *template* masing-masing *shipping line* (contoh pada gambar 5).



EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT (EIR)
EIR GATE OUT JICT-KOJA
AND WEIGHT DECLARATION

Certificate No	JICT884424
Container No	UNXU3153660 Sz/Type 22/G1
Kpl	SEASPAN CHIWAN/005E
ETD	
Owner	SSF
Booking No	
POD	IDJKT/
SP Handling	OH OW OL
DC Label	N
DC Code	
Temperature	
Consignee	FOODTECH INDONESIA PT
Customs Doc	SPPB 279690/KPU.01/2018
TAC NO	24178
Police NO	B9760OZ
Trucking	PT WINTAGE LOGISTIC
Seal no	3846223
Loc Stack	T1-KK-12-4-2
In	28/05/2018 23:01:29
Out	29/05/2018 07:36:06
Damage	
Remarks	

WEIGHT DECLARATION

VGM Weight	13000
Issued By	PT JICT
Address	Jl Sulawesi Ujung No
Signature	Gate House Mgr

Disclaimer
"JICT is not responsible for the cargo of the containers. Therefore, JICT shall be free from all risks and responsibilities including but not limited the status/legality condition and quality of the cargo inside the container."
"This document is made automatically and does not require the signature of the authorities in JICT"

Optima

PT. OPTIMA LAUTAN BERSAMA

RECEIPT OF DELIVERY ORDER

TO :

DO : ARJAK15364
DO DATE : 28/05/2018
SHIPMENT TYPE : FCL / FCL

DEAR SIR,
SHALL BE GLAD IF YOU WILL DELIVER THE FOLLOWING GOODS TO M/S :

H B/L # : TRLMAAJKT803617	VSL / VOY: NYK PAULA/172E	LINER : TRANSLINER PTE LTD
LINE # JICT1	FROM CHENNAI	ARRIVED ON 28/05/2018
CARGO 2X20GP CONTAINER(S) SAID TO CONTAIN :		D.O. VALIDITY DATE 07 JUL 2018

ALL DECLARATIONS ABOVE ARE AS PROVIDED BY SHIPPERS, IN THE RELEVANT ORIGINAL BILLS OF LADING.

EMPTY DEPOT

KINDLY PERMIT THE FOLLOWING 2X20GP CONTAINER/S LYING IN THE CFS HAVE TO BE TAKEN OUT FROM TO CONSIGNEE WAREHOUSE AT PT FOODTECH INDONESIA WISMA RMK, 3RD FLOOR, JL. PURI KECANA,BLOK MA, NO. 1 KEMBANGAN SELATAN 11610
CONTAINER DETAILS :
INLU2209618 UNXU3153660

THIS DELIVERY ORDER IS VALID ONLY UPTO AND ALL CHARGES DUE TO BE COLLECTED FROM CONSIGNEE DIRECTLY. NOTE : THE ABOVE EMPTY CONTAINER SHOULD BE OFF LOADED AT OUR EMPTY S/M PLOTS. WHILE RETURNING EMPTY CONTAINERS TO OUR EMPTY PLOTS IF ANY DAMAGE NOTICED OR ENDORSED BY OUR EMPTY PLOTS, THE RELEVANT CHARGES WILL BE INVOICED TO YOU. IF ANY QUERY / INSPECTION REQUIRED, PLEASE CONTACT OUR OFFICE WITH 2 WORKING DAYS.

CONTAINER(S) ARE TO BE RETURNED ON OR BEFORE :

DEPOT
PT. GEMA NAWAGRAHA SEJATI
KBN CAKUNG
JL. JAWA BLOK B-C NO. 9
JAKARTA UTARA 14140
TEL : 021-44820015

CONSIGNEE
PT FOODTECH INDONESIA
WISMA RMK, 3RD FLOOR,
JL. PURI KECANA,BLOK MA, NO. 1
KEMBANGAN SELATAN 11610
JAKARTA,

NOTE : THE OUNCE OF DETENTION LIES ON THE DEPOT ,IF CONTAINERS DOWNLOADED AFTER VALIDITY DATE MENTIONED ON THE D/O

FOR PT OPTIMA LAUTAN BERSAMA

AUTHORIZE SIGNATORY

Gambar 5. EIR dan DO valid

Pemuatan peti kemas untuk kegiatan ekspor*/reposition out/free use/off hire* dinamakan *lift on* yaitu kegiatan menaikkan peti kemas ke atas *chasis trailer.* Biaya yang dibutuhkan tergantung kepada tarif yang telah menjadi kesepakatan depot dan telah di atur di dalam ASDEKI. Tarif ini khusus di berlakukan untuk *importir/consignee.* Sedangkan tarif *principal* antara depo dan *shipping line* guna melakukan kegiatan sesuai instruksi *shipping line* menggunakan tarif kesepakatan bersama yang besarannya dapat berbeda-beda untuk masing-masing pelayaran.

Dokumen-dokumen yang harus di bawa oleh pihak EMKL saat akan mengambil peti kemas untuk kegiatan ekspor adalah sebagai berikut:

a) DO yang telah dikeluarkan oleh *shipping line*. Depo akan melakukan validasi DO,

apakah benar DO yang di bawah oleh EMKL adalah benar telah dikeluarkan oleh *shipping line* via e-mail. *Shipping line* akan mengirimkan kepada depo DO yang telah mereka keluarkan. Apabila terdapat perbedaan dari DO yang di bawa EMKL dengan data yang dikirimkan *shipping line* maka bagian ACC DO akan melakukan *crosscheck* lebih lanjut.

b) KTP

c) Melengkapi data-data diri dengan menyertakan nomor telepon serta tempat dilakukannya *stuffing container*.


Booking Confirmation

CMA CGM

PT Container Maritime Activities

PERMATA KUNINGAN BUILDING 21 22 FL
JL KUNINGAN MULIA KAV 9C
GUNTUR SETIA BUDI
JAKARTA
Phone:
Fax:
Contact: Stephanie Andrea
Customer Service:

Attn:
ON TIME EXPRESS
PERDANA SANDY
RUKO KIRANA BOUTIQUE OFFICE BLOK G2
JL KIRANA AVENUE KELAPA GADING
JAKARTA

Booking Number: DJA0411837 Bkg Pty Ref: Booking Date: 24-MAY-18
Vessel/Voyage: CMA CGM SWORDFISH / 052QYN
Connecting Vessel / Voyage: APL GWANGYANG / 0ME0PW1MA/

Receipt:
Alternate Base Port: Cut-Off Date/Time:
Alternate Base Pool: Cut-Off Date/Time:
Feeder Vessel/Voyage: / ETD:
Port Of Loading: JAKARTA Cut-Off Date/Time: 24-MAY-2018 05:00 AM
Loading Terminal: JICT-UTC 1 VGM Cut-Off Date/Time: 31-MAY-2018 05:01 PM
ETD: 03-JUN-2018 14:00
Transhipment: SINGAPORE ETA: 05-JUN-2018 02:00 AM
Port Of Discharge: BARCELONA ETA: 27-JUN-2018 14:00
Final Place Of Delivery: FPD ETA:
(All times are in local time)

Remarks: FOR ALL DOCS PLEASE USE ACTUAL VOYAGE 011E

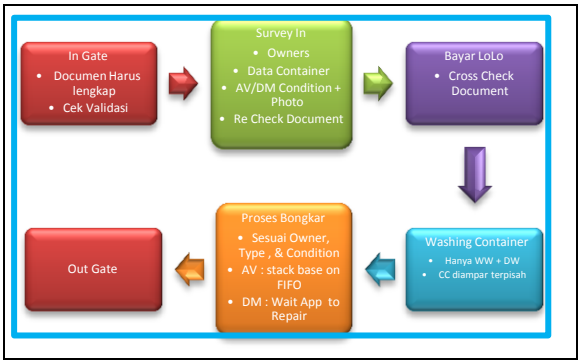
Merchant Haulage By: Road Ecp Available Date: 27-MAY-18 Time:
Quantity: 1 x 40'HC HS Commodity: Furniture (o/than seats & o/th

Net Weight: 8000 KGM Gross Weight: 11900 KGM
Container Number:
Quote: QHOF132087
Service Contract:
HAZ: N
FUM: N
Reefer: N
OverSized Cargo: N
Flexitank: N

Preferred Depot: PT GEMA NAWAGRAHA SEJATI Contact:Sudaryanto, Sutarto
Address: JL. JAYAPURA NO. 1 KBN MARUNDA Phone No: +6221-4410936
JAKARTA UTARA
Contact Fax: +62 21 4405467

Gambar 6. Do *shipping line*

Kegiatan lainnya, antara lain terdiri atas: pemindahan, pengaturan atau angsur, penataan, *lift on lift off* secara mekanik, pelaksanaan survey, pengemasan dan pelabelan.



Gambar 7. Bagan Proses *Container In Depo*

B. Proses *Survey In*

Seorang surveyor harus teliti dan kredibel, artinya dalam melakukan pengecekan peti kemas dibutuhkan ketrampilan dan pengetahuan (*skill*) yang cukup mengenai *container*. Dengan demikian dalam melakukan survey akan mendapatkan hasil yang baik dan akurat. Adapun *skill* yang dikehendaki adalah memahami dan mengerti tentang prosedur pencucian, prosedur survey, kriteria *container*, *container repair* berdasar standard IICL (*Institute of Internatiional Container Lessors*). Surveyor juga harus memahami komponen–komponen *container* beserta code ISO CEDEX (*Container Equipment Data Exchange*)

Surveyor harus memahami berbagai kode–kode tersebut, seperti kode lokasi kerusakan, kode komponen yang rusak, kode kerusakan dan kode cara perbaikannya. Khusus untuk cara perbaikan atau penentuan metode *repair*-nya, surveyor harus menguasai teknik maupun keterampilan mengenai *repair container*. Jika tidak, akan mengakibatkan hasil survey yang kurang akurat.

Langkah-langkah dalam *survey container in gate:*

- Cek kelengkapan dokumen yang dibawa pengemudi truk, terdiri atas SP2 dari pelabuhan /gudang CFS, Surat Pinjam Container , fotocopy manifest yang validasinya masih berlaku
- Pastikan prefik dan nomor peti kemas di dokumen sama dengan di fisik petinya, dan pastikan peti kemas tersebut di tujukan untuk dibongkar di depo sesuai kontrak (misalnya Depo PT GNS)
- Jika validasinya sudah *expired*, tidak akan disurvey, tetapi pengemudi truk diarahkan ke loket kasir untuk menanyakan validasi peti kemas yang dia bawa. Hal ini dimaksudkan untuk meminimalisir kesalahan.
- Survey semua bagian peti kemas, lalu di foto, karena jika peti kemas nya rusak, foto tersebut akan di lampirkan di EOR yang di buat oleh estimator.
- Tulisan harus jelas dan informatif agar tidak ada kesalahan dalam peng-inputan data oleh *Team Equipment Control (EQC)*

Beberapa kriteria dalam *Survey Container*:

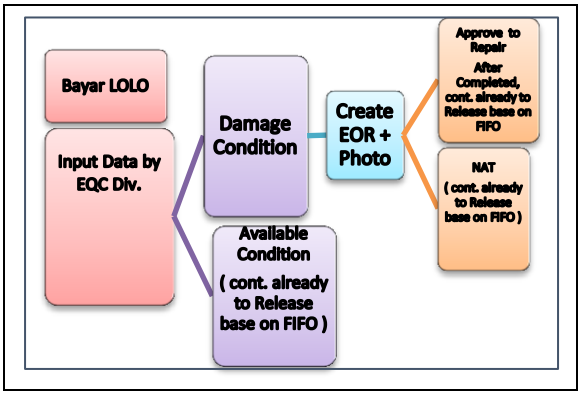
- *Seaworthy* : kriteria ini paling toleran terhadap kerusakan pada peti kemas, artinya selama peti kemas dalam keadaan rapat, tidak ada lobang, maka kerusakan apapun tidak akan di- *repair*.
- *Cargo Worthy* : kriteria apabila ada kerusakan yang mengganggu *cargo* atau akan menyebabkan *cargo*/muatan nya rusak, maka peti kemas akan di repair.
- UCIRC (*Unified Container Inspection and Repair Criteria*) : kriteria ini hampir sama

dengan *cargo worthy*. Untuk perbaikan peti kemas yang rusak menggunakan metode yang paling ekonomis.

– IICL (*Institute of International Container Lessors*) : kriteria internasional yang dipakai hampir semua perusahaan pelayaran dunia, dan mengeluarkan sertifikat keahlian bagi Surveyor yang ikut dan lulus ujian IICL.

C. Proses Input Data

Setelah disurvey, pengemudi truk akan menuju loket kasir membawa dokumen dan kertas hasil survey, untuk membayar biaya *Lift Off*. Petugas Kasir akan cek ulang kelengkapan dokumen, validasi pengembalian peti kemas, dan dokumen lainnya. Setelah membayar akan diberikan kuitansi dan kartu untuk bongkar peti kemas. Jika peti kemas kondisi "*available*" diberikan kartu bongkar berwarna putih, sedangkan jika peti kemas rusak/*damage*, diberikan kartu bongkar berwarna merah. Hal ini bertujuan untuk memudahkan petugas lapangan dalam mengarahkan dan menyusun peti kemas. Petugas *equipment control* akan menginput data *container* berdasarkan dokumen yang dibawa oleh sopir truk dan hasil dari surveyor. Dibutuhkan ketelitian dalam proses input, terutama dalam input detail kerusakan peti kemas, karena jika salah pembuatan EOR juga akan salah kalau tidak teliti.



Gambar 8. Bagan Proses Penanganan Container Rusak (Damage)

D. Langkah – Langkah Pembuatan *Estimate Of Repair (EOR)*

– Team Estimator akan men-*download* data peti kemas yang rusak, yang telah di input oleh *Team Equipment Control.*

– Jika mendapatkan daftar peti kemas yang belum di buat EOR-nya, estimator akan mencari dan mengcopy foto *container damage* yang telah difoto dan di transfer ke PC oleh surveyor.

– Setelah itu, dianalisa foto keadaan peti kemas (seharusnya lengkap semua). Estimator akan memilih dan mengedit foto agar lebih jelas dan informatif gambarnya. Fungsinya adalah agar pihak *Owner*/Pelayaran yakin dan cepat untuk memberi *approval* untuk pengerjaan *repair*-nya.

– EOR dimasukkan dalam sistem depo, dibutuhkan ketenangan, ketelitian yang tinggi dan cekatan dalam membuat EOR. Estimator akan meng-*crosscheck* antara *input*-an *detail damage* dengan hasil foto *damage surveyor*. Fungsinya agar EOR yang dihasilkan akurat sesuai fisik peti kemas, karena ini menyangkut nama baik dan kredibilitas perusahaan.

– EOR yang sudah selesai dibuat, dikirimkan ke *Owner*/Pelayaran masing – masing via email ataupun website mereka, dilampirkan juga foto–foto *damage*-nya.

– Menunggu respon dari pihak *Owner*/Pelayaran, karena mereka yang berhak memutuskan *approve repair*-nya,

– Jika respon nya *NAT (Not Action Taken)*, artinya kerusakan peti kemas tersebut tidak perlu di-*repair*, peti kemas tersebut "*available*" dan boleh di-*release* untuk *export/repo*. Estimator akan merubah status peti kemas di sistem depo, dari "*damage*" menjadi "*available*" beserta tanggal *NAT* dari Pelayaran. Penyebab *container damage* di *NAT*: stok peti kemas untuk tipe tersebut masih banyak, kerusakan masih belum menggangu *cargo*, foto kurang jelas dan informatif, atau memang untuk *saving cost*.

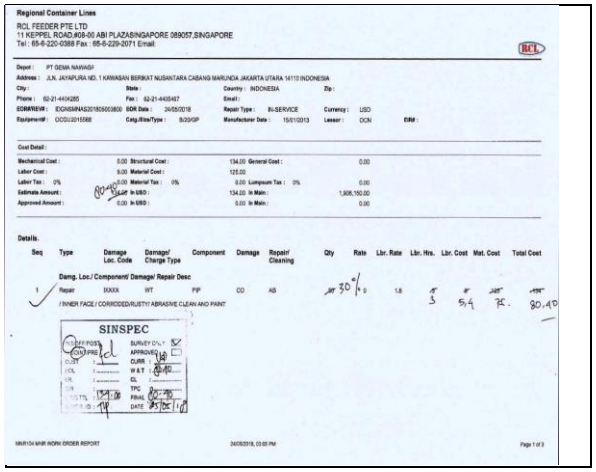
– Jika respon-nya "*approval*": estimator akan merubah status peti kemas tersebut dari DM WA (*Waiting Approve*) menjadi DM–AP (*Approved*), lalu memberikan kepada tim *repair* sebagai dasar mengerjakan perbaikan peti kemas. Selain itu, tidak lupa memberikan informasi kepada tim *stacking* untuk segera mengampar peti kemasnya agar bisa segera di kerjakan oleh tim *repair*. Beberapa pelayaran, seperti pelayaran RCL, mereka hanya memberikan toleransi 3 hari dalam perbaikan peti kemas dihitung sejak tanggal *approve*-nya.

– Jika respon pelayaran adalah *Joint Survey*: artinya pihak pelayaran ingin menggunakan jasa *Surveyor Independent* untuk melakukan *joint survey* dengan pihak depo. Estimator akan menyiapkan EOR beserta foto–foto *damage* dari peti kemas, lalu manghubungi pihak *Survey Independent* (misalnya PT SINSPEC), menginformasikan dan menanyakan jadwal dilakukan *joint survey*. Estimator juga menginformasikan kepada tim *stacking* untuk menyiapkan peti kemas

yang akan disurvei. Pada waktu *joint survey* mungkin akan ada *reduce item* kerusakan atau reduce ukuran kerusakan dari pihak *survey independent*. Untuk itu diharapkan surveyor juga harus bersertifikasi IICL sama dengan *survey independent*, agar dapat beradu argumentasi jika ada *reduce item* kerusakan.

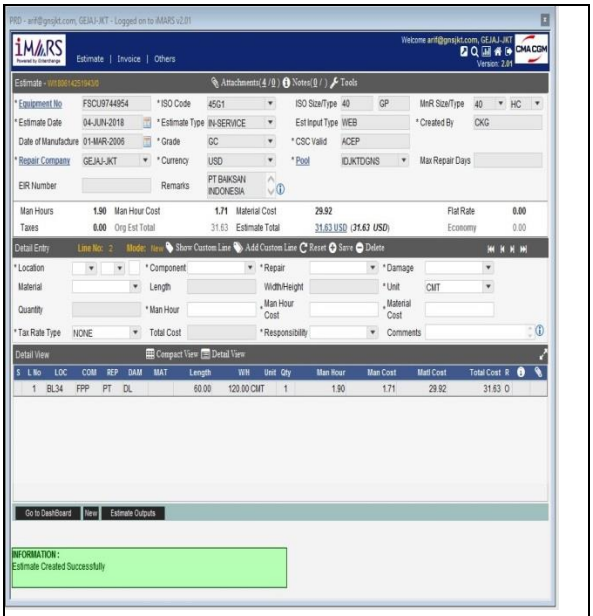
- Setelah selesai melakukan *joint survey*, EOR yang telah di stempel dan ditandatangani oleh *surveyor independent* dikirim via email bahwa telah selesai dilkukannya *joint survey.*
- Respon dari pelayaran satelah dilakukan *join survey* biasanya adalah "*approve*" untuk *repair*,
- Estimator akan meng-*update* peti kemas yang telah selesai di *repair.*
- Estimator akan membuat "*Billing Of Repair*" kepada tiap pelayaran setiap bulan sekali. Beberapa pelayaran dikirim setiap minggu, seperti perusahaan pelayaran MOL dan TS Line.

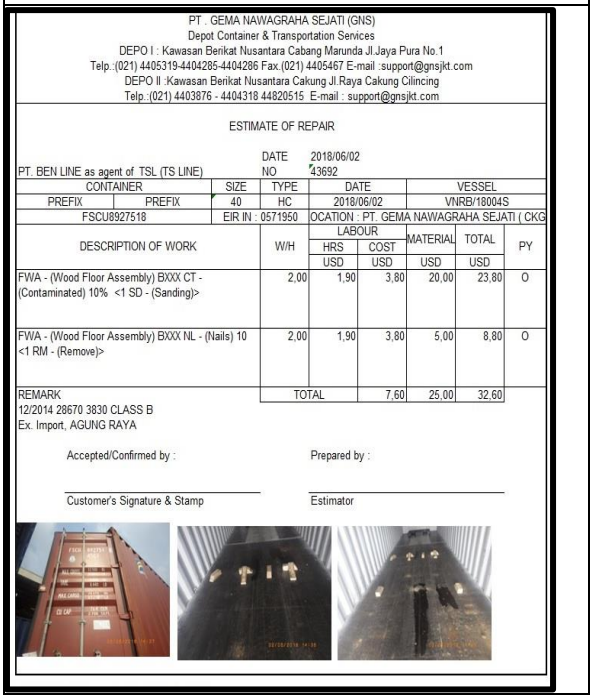
Contoh EOR :


Regional Container Lines

RCL FEEDER PTE LTD
11 KEPPEL ROAD #08-00 ABI PLAZASINGAPORE 089057,SINGAPORE
Tel : 65-6-220-0388 Fax : 65-6-229-2071 Email:

SINSPEC




PT . GEMA NAWAGRAHA SEJATI (GNS)
Depot Container & Transportation Services
DEPO I : Kawasan Berikat Nusantara Cabang Marunda Jl.Jaya Pura No.1
Telp.:(021) 4405319-4404285-4404286 Fax.(021) 4405467 E-mail :support@gnsjkt.com
DEPO II :Kawasan Berikat Nusantara Cakung Jl.Raya Cakung Cilincing
Telp.:(021) 4403876 - 4404318 44820515 E-mail : support@gnsjkt.com

ESTIMATE OF REPAIR

DATE 2018/06/02
PT. BEN LINE as agent of TSL (TS LINE) NO 43692

CONTAINER	SIZE	TYPE	DATE	VESSEL
PREFIX PREFIX	40	HC	2018/06/02	VNRB/18004S
FSCU8927518	EIR IN : 0571950		OCATION : PT. GEMA NAWAGRAHA SEJATI (CKG	

DESCRIPTION OF WORK	W/H	LABOUR HRS USD	LABOUR COST USD	MATERIAL USD	TOTAL USD	PY
FWA - (Wood Floor Assembly) BXXX CT - (Contaminated) 10% <1 SD - (Sanding)>	2,00	1,90	3,80	20,00	23,80	O
FWA - (Wood Floor Assembly) BXXX NL - (Nails) 10 <1 RM - (Remove)>	2,00	1,90	3,80	5,00	8,80	O
REMARK: 12/2014 28670 3830 CLASS B Ex. Import, AGUNG RAYA	TOTAL		7,60	25,00	32,60	

Accepted/Confirmed by :
Customer's Signature & Stamp

Prepared by :
Estimator

5. KESIMPULAN

Depo Peti Kemas Kosong adalah sebuah perusahaan yang bergerak di dalam bidang jasa penitipan peti kemas kosong yang di mana kegiatannya adalah *lift on* dan *lift off*. Peti kemas yang berada di depo bukan merupakan milik dari depo namun, merupakan milik dari *shipping line* yang telah memiliki hubungan bisnis oleh depo agar peti kemasnya dapat di kembalikan di depo tersebut. Dalam membangun sebuah depo peti kemas harus berlandaskan kepada Peraturan Mentri Perhubungan no 83 tahun 2016. Apabila hal-hal yang telah di buat peraturan tidak di lengkapi maka kementrian perhubungan dapat melakukan penutupan usaha.

Maintenance & Repair Container dalam usaha Depo Container tak kalah pentingnya dengan pelayanan Operasional Depo seperti bongkar muat , trucking , forwarding dan lainnya. Kecakapan dan keterampilan SDM nya dalam merawat dan memperbaiki Container harus terus dikembangkan.dengan cara antara lain menjaga kualitas cuci Container dan Repair Container berdasar standard IICL. Maintenance & Repair Container suatu depo menjadi salah satu pertimbangan penting suatu Pelayaran akan menitipkan Container nya di Depo tersebut, karena Maintenance & Repair merepresentasikan suatu Depo di mata para Pelayaran.Jika Maintenance & Repair nya bagus, berkualitas standar IICL , cepat dan akurat , tidak curang/ cheating dalam hal ukuran kerusakan dan pengerjaan Repair, maka otomatis akan menaikkan personal branding Depo tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Henesey, L. E. (2006). *Multi-agent systems for container terminal management* [disertasi]. Sweden (SE): Blekinge Institute of Technology Sweden.

Holguin & Jara, D. (1998). Optimal pricing for priority service and space allocation in container ports. *Journal of Transportation Research Part B 33(2): 81–106.).*

Kim, K.H. & Gunther, H.O. (2007). *Container terminals and cargo systems : design, operations management, and logistics control issues*. Berlin (DE): Springer-Verlag Berlin.

Manalytics. (1976). Methodology for estimating capacity of marine terminals. *Vomule I: Standardized Methodology, February* 1976.

Peraturan Gubernur nomor 119 tahun 2011 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan depo-peti-kemas.

Peraturan Menteri Perhubungan nomor 83 tahun 2016

Sarai, K.H. (1995). *Statistical analysis of good sinports south of the country and predicted Sediment trends*. [Thesis]. Iran : Amirkabir University, Tehran.

Steenken, D. Voß, S., & Stahlbock, R. (2004). Container terminal operation and operations research – a classification and literature review. *OR Spectrum,* , 26(1), 3-49.

Tseng, Y.Y., Yue, W.L.& Taylor, M.A.P. (2005). *The role of transportation in logistic chain*. Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 5, pp. 1657 - 1672, 2005.

Watanabe, I. (2001). *Container terminal planning - a theoretical approach*. World Cargo News Publishing, Leatherhead, UK.

Witjaksono, Arief; Marimin; Machfud , dan Rahardjo, Sri, 2016, Pengelolaan Waktu Endap dan Tingkat Kepadatan Lapangan Penumpukan Peti Kemas, di PT Jakarta International Container Terminal, Jurnal Manajemen Teknologi, 15(1), 2016, 11-35.

Bahan dari Internet

http://www.dephub.go.id/
http://eksporimpor-id.blogspot.co.id/
https://www.iicl.org/
http://gnsjkt.com/

UCAPAN TERIMA KASIH

Penelitian ini dilakukan, berkat dana penelitian dari Simlibtamas Periode 2018 dan LPPM UKI. Terima kasih untuk semua pihak yang telah membantu, PT KBN, dan PT GNS.