

Optimalisasi Tempat Penyimpanan Terbuka Kendaraan di PT Indonesia Kendaraan Terminal Jakarta

Optimization of Open Storage's Vehicles in PT Indonesia Kendaraan Terminal Jakarta

Kencana Verawati^{a,1*}, Deri Okta Damawaldi^{b,2}

^a Universitas Negeri Jakarta, Fakultas Teknik, Prodi Transportasi, Jakarta, Indonesia

^{1*} : kencanaverawati25@gmail.com, ² derry.do77@gmail.com

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

The purpose of this study was to determine the optimization of vehicle storage in the open yard area at PT. Indonesia Vehicle Terminal (PT. IKT) which is influenced by the zoning policy towards the use of accumulated fields. The method used in this research is a quantitative method in the form of calculating the use of open storage land which is concluded as Yard Occupancy Ratio (YOR). The research data was analyzed by comparing the data before and after the implementation of the zoning system policy at PT. IKT in the period March 2019 - February 2020. The zoning policy has an impact on the amount of loading and unloading production and the capacity of open storage at PT. Indonesia Vehicle Terminal for domestic part. After processing data for the period September 2019 - February 2020, namely September 2019 at 48.63%, October 2019 at 52.39%, November 2019 at 62.75%, December 2019 at 66.75, January 2020 at 76.20% and February 2020 at 82.25%. From YOR which every month the YOR value of PT. IKT has caused open storage fields in the domestic area to overload for storage of CBUs, trucks and heavy equipment. PT. IKT is advised to add new land, especially in the domestic sector, so that operational activities in the terminal are not hampered by the increase in the number of YOR in the domestic field. Otherwise, overbringing costs will arise and increase.

Keywords : open field; zoning; yard occupancy ratio

ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui optimalisasi dari tempat penyimpanan kendaraan di area lapangan terbuka (open yard) di PT. Indonesia Kendaraan Terminal (PT. IKT) yang dipengaruhi karena adanya kebijakan zonasi terhadap penggunaan lapangan penumpukan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif berupa perhitungan penggunaan lahan penyimpanan terbuka yang disimpulkan menjadi Yard Occupancy Ratio (YOR). Data penelitian ini di analisis dengan membandingkan data sebelum dan setelah penerapan kebijakan sistem zonasi di PT. IKT pada periode Maret 2019 – Februari 2020. Kebijakan zonasi berdampak pada jumlah produksi bongkar muat dan kapasitas lahan penyimpanan terbuka di PT. Indonesia Kendaraan Terminal bagian domestik. Setelah dilakukan pengolahan data untuk periode September 2019 – Februari 2020 yaitu September 2019 sebesar 48,63%, Oktober 2019 sebesar 52,39%, November 2019 sebesar 62,75%, Desember 2019 sebesar 66,75, Januari 2020 sebesar 76,20% dan Februari 2020

sebesar 82,25%. Dari YOR yang setiap bulan semakin meningkat nilai YOR PT. IKT sehingga menyebabkan lapangan penyimpanan terbuka di area domestik menjadi *overload* untuk penyimpanan CBU, truk dan alat berat. PT. IKT disarankan untuk menambah lahan baru khususnya di bagian domestik agar pelaksanaan kegiatan operasional di dalam terminal tidak terhambat akibat meningkatnya jumlah YOR di lapangan domestik. Jika tidak akan mengakibatkan biaya overbengen timbul dan meningkat.

Kata Kunci : lapangan terbuka; zonasi; yard occupancy ratio

A. Pendahuluan

PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) atau IPC II sebagai operator pelabuhan terbesar di Indonesia mempunyai visi untuk menjadi pengelola pelabuhan kelas dunia yang unggul dalam operasional dan pelayanan. Maka sehubungan dengan implementasi Corporate Roadmap PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) terkait “Strengthening and Enchancing Business” diperlukan penataan segmentasi bisnis cabang pelabuhan dan anak perusahaan IPC II yang difokuskan pada kompetensi yang dimiliki oleh anak perusahaan.

Salah satu roadmap tersebut yakni IPC II pada tanggal 22 Desember 2017 mengeluarkan surat keputusan NO PU.02.01/22/12/2/RBI/UT/PI.II-17 yang mengatur tentang zonasi bisnis anak perusahaan di cabang pelabuhan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero). Tujuan pelaksanaannya adalah agar fokus bisnis cabang pelabuhan dan anak perusahaan diharapkan dapat mengoptimalisasi fasilitas, peningkatan produksi, efisiensi proses serta meningkatkan pangsa cabang pelabuhan. Zonasi menurut KKBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) adalah pembagian atau pemecahan suatu areal menjadi beberapa bagian, sesuai dengan fungsi dan tujuan pengelolaannya sementara dalam Surat keputusan No. 15PU.02.01/22/12/2/RBI/UT/PI.II-17 tentang zonasi bisnis anak perusahaan di cabang pelabuhan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) pasal 1 ayat 3 berbunyi zonasi adalah pembagian atau pemecahan suatu wilayah di cabang pelabuhan menjadi beberapa bagian, sesuai dengan fungsi dan tujuan pengelolaannya.

Namun bukan berarti penerapan sistem

zonasi ini tidak memiliki masalah. Implementasi dari sistem zonasi juga memiliki kendala di beberapa anak perusahaan. Salah satunya pada PT. IKT bagian terminal domestik yang mana proses bisnis dari PT. IKT yaitu terminal yang secara khusus diusahakan secara komersial untuk memberikan jasa pelayanan terminal kendaraan. Adapun pelayanan jasanya meliputi Stevedoring, Cargodoring, Receiving, dan Delivery. Selain itu juga melayani pelayanan jasa lainnya Vehicle Processing Center (VPC) dan Equipment Processing Center (EPC). Pada bagian domestik, kendaraan seperti truk, CBU dan alat berat yang dikirim, terima dan simpan di lapangan terbuka.

Berdasarkan kebijakan yang telah diimplementasikan maka terdapat pengaruh positif dan negatif terhadap proses bisnis PT. IKT di bagian domestik secara langsung. Kebijakan tersebut mempunyai sisi positif yaitu PT. IKT bagian domestik dapat menarik semua kapal ro-ro yang dahulu bersandar di Tanjung Priok tepatnya di terminal Multipurpose, dan setelah adanya kebijakan ini diharuskan menggunakan layanan jasa kepelabuhanan milik PT. IKT sehingga kendaraan (truk, CBU dan alat berat) yang dibawa oleh kapal ro-ro untuk dikirim selanjutnya ke alamat tujuan akhir maka akan terlebih dahulu disimpan di lapangan terbuka (open yard) PT. IKT. Dampak negatif dari penerapan sistem zonasi adalah di kegiatan operasional terjadi peningkatan jumlah penggunaan lapangan terbuka (open yard) sehingga membuat jumlah Yard Occupancy Ratio (YOR) meningkat tinggi dan juga berpengaruh langsung terhadap peningkatan Biaya Overbengen (biaya perpindahan kendaraan

ke lokasi penyimpanan lainnya).

Pengertian YOR atau tingkat pemakaian lapangan penumpukan adalah perbandingan antara jumlah pemakaian ruangan lapangan penumpukan dengan kapasitas penumpukan yang dinyatakan dalam persentase. Tingkat penggunaan lapangan penumpukan atau sering disebut dengan yard occupancy ratio (YOR) adalah perbandingan antara jumlah penggunaan ruang penumpukan dengan ruang penumpukan yang tersedia (siap operasi) yang dihitung dalam satuan ton hari atau m^3 hari dinyatakan dalam prosen sebagai indikator kinerja pelabuhan menurut Mulyono (Rekayasa fasilitas pelabuhan, 2016). Inovasi-inovasi dalam bidang ilmu pelabuhan dan logistik banyak diterapkan di Industri seperti perkapalan, industri pelayaran peti kemas, jaringan antarpelabuhan, serta perusahaan jasa logistik. Hal ini terjadi karena perkembangan dunia yang semakin maju dan pesat yang mengharuskan pelabuhan dan perusahaan logistik untuk berinovasi mengembangkan ide yang dimiliki dalam bersaing di dunia logistik dan transportasi. Penelitian ini, merujuk pada salah satu penelitian yang telah dilakukan sebelumnya yaitu evaluasi kinerja yard occupation ratio (YOR) di Pelabuhan Tenau, Kupang (Pakpahan, 2019) yang menjelaskan tingginya arus petikemas dan keterbatasan luas fasilitas lapangan petikemas perlu diimbangi dengan manajemen pelayanan yang baik yang dapat melancarkan proses keluar dan masuknya petikemas di lingkungan terminal petikemas, sehingga tidak menyebabkan tingginya utilisasi dari lapangan penumpukan (Yard Occupancy Ratio/ YOR). Tingginya YOR di sebuah pelabuhan akan menyebabkan kongesti di areal terminal petikemas dan dapat menyulitkan pihak terminal mendapat ruang pada saat kegiatan bongkar dan muat. Selain itu, tingginya YOR dapat menimbulkan inefisiensi di lingkungan terminal petikemas karena banyaknya kegiatan shifting pada saat pelayanan petikemas. Sehingga pada penelitian ini akan membahas tentang operasi penyimpanan /

tata letak dan rasio lahan yang ada dengan aktual di lapangan. Oleh karena itu penelitian ini difokuskan untuk “Optimalisasi Tempat Penyimpanan Terbuka (Open Yard) Kendaraan Guna Mengurangi Biaya Overbrengen Di PT. Indonesia Kendaraan Terminal Jakarta”.

Tujuan penggunaan lapangan penumpukan peti kemas (yard occupancy ratio) yakni untuk menghitung penggunaan tambatan yang tersedia di suatu pelabuhan (Somadi et al., 2020). Untuk itu perusahaan perlu melakukan pengendalian perencanaan untuk lapangan kontainer. Hal ini disebabkan jika perusahaan tidak memperhatikan pengendalian khususnya arus kontainer, maka akan menyebabkan terjadinya overcapacity. Analisis kebutuhan container yard akan berdampak pada upaya peningkatan kapasitas saat ini dan masa mendatang (Aryandi & Widyastuti, 2015).

Seirima dengan PT. IKT yang notabene adalah salah satu perusahaan BUMN, hal ini juga terjadi di perusahaan swasta. YOR dianggap sangat penting dalam menentukan optimal dari penggunaan kapasitas atau lahan penyimpanan dan berdampak pada biaya yang dikeluarkan terkait perpindahan barang dalam penyimpanan atau disebut overbrengen (pindah lokasi) (Somadi et al., 2020), analisis ini terkait pengukuran kapasitas lapangan container yard dengan menggunakan metode yard occupancy ratio (YOR) pada PT. XYZ untuk mencapai tingkat optimal penyimpanan kontainer. Optimalisasi terhadap kapasitas container yard perusahaan akan dilakukan dengan penerapan skema skenario. Skema skenario ini digunakan sebagai kemungkinan yang dapat di ambil oleh perusahaan untuk mengoptimalkan container yard agar dapat mengurangi atau menghilangkan terjadinya overcapacity pada perusahaan dengan optimal penumpukan dan menekan *dwelling time* (Rafi & Purwanto, 2016). Sama hal nya menurut (Pakpahan, 2019) bahwa untuk mencapai utilisasi lapangan penumpukan dapat dilakukan dengan mengoptimalkan jumlah container atau peti kemas yang masuk kedalam

lapangan penumpukan.

(Witjaksono et al., 2016) Namun demikian pada kenyataannya pengendapan atau penumpukan petikemas dapat berlangsung lama sehingga mempengaruhi tingkat kepadatan lapangan penumpukan atau yard occupancy ratio (YOR). YOR adalah rasio antara kapasitas lapangan yang terpakai dan kapasitas lapangan yang tersedia dalam satuan persen, apabila YOR melebihi kapasitas, maka dapat terjadi antara lain: 1) terjadi kongesti di terminal maka kinerja akan menurun, 2) terjadi kemacetan truk pengangkut di dalam maupun diluar terminal, 3) bahan baku terlambat sampai tujuan sehingga pabrik-pabrik/industri tidak dapat berproduksi sesuai skedul, 4) pengiriman barang ekspor akan terganggu sehingga dapat mengecewakan pembeli di luar negeri, 5) complain/claim dari stakeholder, 6) ekonomi biaya tinggi, 7) karena terlambat kapal-kapal akan kesulitan menyesuaikan skedul ke pelabuhan berikutnya, 8) mengurangi kepercayaan investor dan 9) membutuhkan waktu yang lama untuk menurunkan YOR tersebut.

Terminal Peti Kemas memegang peranan yang strategis dalam menjamin kelancaran arus keluar-masuk peti kemas pada suatu wilayah. Oleh sebab itu perlu adanya penilaian indikator untuk menilai kinerja operasional sebuah terminal peti kemas.

Menurut Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 52 Tahun 1987 tentang Terminal Peti Kemas Pasal 1 menjelaskan bahwa Terminal Peti Kemas adalah tempat tertentu didaratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan prasarana dan sarana angkutan barang untuk tujuan ekspor dan impor dengan cara pengemasan khusus, sehingga dapat berfungsi sebagai pelabuhan dan di dalam pasal yang sama juga dijelaskan bahwa Peti Kemas (Cargo Container) adalah peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan standar internasional (Internasional Standard Organization) sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang. Terminal Peti Kemas merupakan pertemuan antara angkutan laut

dan angkutan darat yang menganut sistem unitisasi (Unit of Cargo System), dan peti kemas (container) sebagai wadah/gudang, alat angkut yang dilayani oleh Terminal/Pelabuhan Peti Kemas (Situmorang & Buchari, 2015).

Tujuan dari penelitian ini yaitu (1) apakah ada pengaruh dengan penerapan kebijakan zonasi terhadap jumlah kapal sandar area domestik di PT. Indonesia Kendaraan Terminal? (2) Bagaimana pengaruh kebijakan zonasi terhadap YOR di PT. Indonesia Kendaraan Terminal? Dari uraian-uraian tersebut, maka penelitian ini akan mengoptimalkan lapangan terbuka (open yard) dalam penyimpanan kendaraan dampak dari kebijakan zonasi wilayah terhadap peningkatan pemakaian lapangan penumpukan di terminal domestik.

B. Metode Penelitian

Metode penelitian ini termasuk penelitian kuantitatif untuk menggambarkan berapa YOR setiap bulan dan mengetahui adanya peningkatan atau penurunan YOR. Pengumpulan data dilakukan melalui penelitian lapangan (field research) yaitu memaparkan dan menggambarkan keadaan serta fenomena yang lebih jelas mengenai situasi yang terjadi. Penelitian ini dilakukan dengan cara observasi dan wawancara yang melibatkan pihak PT. IKT, sedangkan pengumpulan data sekunder dilakukan untuk mendapatkan data tertulis dari PT. IKT maupun melalui studi pustaka. Penelitian ini juga dapat dikatakan sebagai penelitian sosilogis yaitu suatu penelitian yang cermat dilakukan peninjauan secara langsung.

Untuk menemukan makna dan menghindari pemaknaan yang salah terhadap hasil analisis yang telah diidentifikasi dalam peneliti ini, maka peneliti menggunakan wawancara dengan *key informan* untuk mengetahui kondisi aktual lapangan penumpukan di PT. IKT serta untuk mendapatkan solusi dari akar permasalahan yang terjadi. Dalam penentuan *key informan* atau narasumber dalam pengumpulan data primer pada penelitian ini menggunakan metode *non-probability sampling* yaitu

merupakan metode pengambilan *key* informan yang dilakukan secara tidak acak (sengaja), tetapi dipilih dengan pertimbangan-pertimbangan tertentu berdasarkan tujuan penelitian, umumnya pertimbangan tersebut melalui kesepakatan antara peneliti dengan *key* informan. *Sampling* yang diambil berasal dari karyawan yang ada di PT. IKT.

Teknik pengolahan data dengan tahapan sebagai berikut: (1) Pemeriksaan data (Editing). Tahap pertama dilakukan untuk meneliti kembali data-data yang telah diperoleh terutama dari kelengkapannya, kejelasan makna, kesesuaian serta relevansinya dengan kelompok data yang lain dengan tujuan apakah data-data tersebut sudah mencukupi untuk memecahkan permasalahan yang diteliti termasuk mengurangi kesalahan dan kekurangan data dalam penelitian serta untuk meningkatkan kualitas data.

Berikutnya (2) Klasifikasi (classifying). Klasifikasi adalah usaha mengklasifikasikan jawaban-jawaban kepada responden baik yang berasal dari interview maupun yang berasal dari observasi. Klasifikasi ini digunakan untuk menandai jawaban-jawaban dari informan karena setiap jawaban pasti ada yang tidak sama atau berbeda, oleh karena itu klasifikasi berfungsi memilih data-data yang diperlukan serta untuk mempermudah kegiatan analisa selanjutnya.

Selanjutnya (3) Verifikasi (verifying). Verifikasi data adalah pembuktian kebenaran data untuk menjamin validitas data yang telah terkumpul. Verifikasi ini dilakukan dengan cara menemui sumber data (informan) dan memberikan hasil wawancara dengannya untuk ditanggapi apakah data tersebut sesuai dengan yang di informasikan olehnya atau tidak. Tahap berikutnya (4) Analisis Data (analysing). Dalam hal ini analisa data yang digunakan oleh peneliti adalah deskriptif kualitatif, yaitu analisis yang menggambarkan keadaan atau status fenomena dengan kata-kata atau kalimat, kemudian dipisahkan menurut kategorinya untuk memperoleh kesimpulan. Terakhir (5)

Kesimpulan (concluding). Sebagai tahapan akhir dari pengolahan data adalah concluding. Adapun yang dimaksud dengan concluding adalah pengambilan kesimpulan dari data-data yang diperoleh setelah dianalisa untuk memperoleh jawaban kepada pembaca atas kegelisahan dari apa yang dipaparkan pada latar belakang masalah.

YOR (Yard Occupancy Ratio) adalah ukuran yang digunakan untuk memonitor utilisasi Container Yard (CY) atau lapangan penumpukan. Secara ringkas YOR menunjukkan berapa persen kapasitas tersedia terminal yang dimanfaatkan untuk penumpukan petikemas per periode tertentu misalnya per hari, per minggu, per bulan atau per tahun. Teknik pengolahan dan analisis data dalam penelitian ini menggunakan perhitungan luas eksisting lapangan penumpukan atau Yard Ocupacy Ratio (YOR) yang terpakai dengan rumus perhitungan sebagai berikut (Pakpahan, 2019):

$$YOR = \frac{\text{Kapasitas Terpakai}}{\text{Kapasitas Tersedia}} \times 100$$

C. Hasil dan Pembahasan

Pada penelitian ini, setelah dilakukannya pengambilan data dengan teknik wawancara, observasi, penelitian dan realisasi di lapangan serta berdasarkan data yang ada, maka dapat dijabarkan dari kebijakan dari sistem zonasi akan meningkatkan jumlah kedatangan kapal yang akan melakukan bongkar muat dengan bertambahnya kapal yang akan melakukan bongkar muat, maka secara otomatis jumlah pemasukkan CBU (Completely Build Up), truk dan alat berat juga mengalami peningkatan sehingga berpengaruh pada penggunaan lahan penumpukan di PT. Indonesia Kendaraan Terminal bagian domestik. Berikut ini adalah perbandingan jumlah kapal di terminal domestik sebelum dan sesudah diterapkan kebijakan sistem zonasi.

Tabel 1 Realisasi Jumlah Kapal Domestik PT. Indonesia Kendaraan Terminal Bulan Maret 2019 – Februari 2020

No.	Bulan	Jumlah Kapal
1	Maret 2019	22 kapal
2	April 2019	18 kapal
3	Mei 2019	22 kapal
4	Juni 2019	16 kapal
5	Juli 2019	30 kapal
6	Agustus 2019	31 kapal
7	September 2019	32 kapal
8	Oktober 2019	34 kapal
9	November 2019	49 kapal
10	Desember 2019	53 kapal
11	Januari 2020	24 kapal
12	Februari 2020	36 kapal

Sumber: Divisi *Planning and controlling* domestik

Tabel 1 adalah jumlah peningkatan kapal yang masuk ke kawasan terminal kendaraan bagian domestik pada bulan Maret 2019 - Februari 2020 yang merupakan sebelum dan sesudah kebijakan sistem zonasi diterapkan di PT. IKT. Jika dilihat dari peningkatannya, jumlah kapal sebelum zonasi yakni di bulan Maret – Agustus 2019 adalah 139 Kapal dan setelah zonasi menjadi 239 kapal. Jika terjadi peningkatan jumlah produksi (CBU, truk dan alat berat) setiap

bulan karena jumlah kedatangan kapal yang tiap bulannya terus bertambah akan berpengaruh pada peningkatan pemakaian lapangan penumpukan di PT. Indonesia Kendaraan Terminal sehingga perlu diperhatikan YOR agar kebijakan ini bisa berjalan sesuai tujuan peraturan ini dibuat yaitu dalam rangka mengoptimalkan fasilitas / lokasi lahan terbuka (open yard).

Tabel 2 Data Produksi domestik PT. Indonesia Kendaraan Terminal Bulan Maret 2019 – Februari 2020

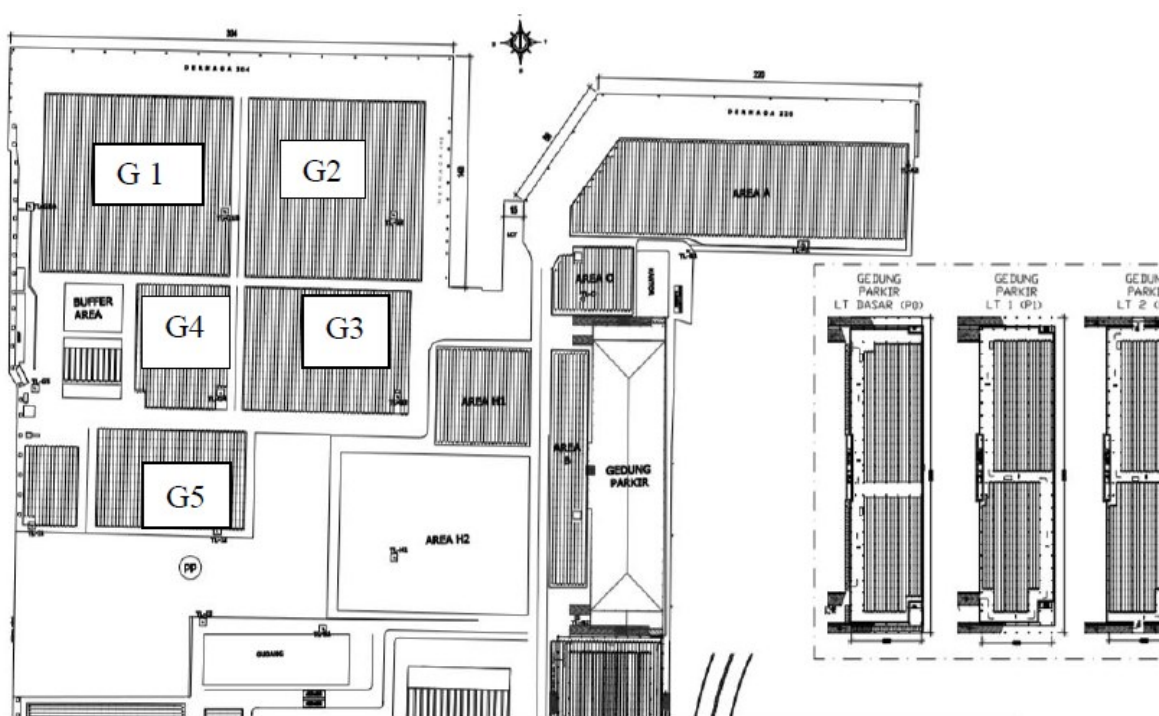
No.	Bulan	Jumlah Produksi yang Masuk
1	Maret 2019	11.777 Unit
2	April 2019	8.481 Unit
3	Mei 2019	10.188 Unit
4	Juni 2019	7.655 Unit
5	Juli 2019	16.136 Unit
6	Agustus 2019	14.340 Unit
7	September 2019	15.703 Unit
8	Oktober 2019	19.729 Unit
9	November 2019	29.000 Unit
10	Desember 2019	28.219 Unit
11	Januari 2020	12.216 Unit
12	Februari 2020	19.508 Unit

Berdasarkan tabel 1 dan 2 dapat disimpulkan bahwa pengaruh dari zonasi membuat lapangan terbuka PT. IKT semakin padat. Perhitungan Yard Occupancy Ratio (YOR) menjadi sangat penting karena akan memberikan gambaran perusahaan untuk menambah lahan penyimpanan atau tidak. YOR merupakan perbandingan kapasitas lapangan terhadap jumlah unit di lapangan.

Setelah kebijakan zonasi diberlakukan maka akan ada peningkatan produksi pada

kegiatan bongkar muat dan akan berpengaruh pada peningkatan penggunaan lapangan penumpukan di PT. Indonesia Kendaraan Terminal. Untuk melancarkan arus kegiatan operasional dan pelayanan di terminal kendaraan, PT. Indonesia Kendaraan Terminal harus memperhatikan keseimbangan YOR di lapangan penumpukan.

Kapasitas Lapangan domestik PT. Indonesia Kendaraan Terminal



Gambar 1 Layout Lapangan Domestik PT. Indonesia Kendaraan Terminal

Tabel 3 Kapasitas Lapangan Domestik Untuk Menyimpan Kendaraan (CBU, Truk, Alat Berat)

No.	ITEM	Kapasitas (Unit)
1	G1	769
2	G2	769
3	G3	332
4	G4	308
5	G5	178
TOTAL		2.356

Dari tabel tersebut adalah jumlah keseluruhan total kapasitas Terminal adalah kapasitas lapangan penumpukan di PT. 2.356 unit yang digunakan sebagai tempat Kendaraan Terminal bagian domestik, jadi kegiatan operasional atau penyimpanan

kendaraan (CBU, Truk dan alat berat).

perhitungan YOR dapat disimpulkan YOR periode Maret 2019 – Februari 2020 seperti table dibawah ini.

Perhitungan YOR Domestik PT. Indonesia Kendaraan Terminal

Dari hasil pengolahan data dan

Tabel 4 YOR Periode Maret 2019 – Februari 2020

No.	Bulan	YOR (%)
1	Maret 2019	33,50
2	April 2019	26,43
3	Mei 2019	41,94
4	Juni 2019	62,40
5	Juli 2019	33,49
6	Agustus 2019	29,34
7	September 2019	48,63
8	Oktober 2019	52,39
9	November 2019	62,75
10	Desember 2019	66,75
11	Januari 2020	76,20
12	Februari 2020	82,25

Jika dilihat pada table 4 bahwa perbulannya peningkatan YOR terus terjadi setiap bulannya setelah kebijakan zonasi yang dimulai pada September 2019. Maka harus ada solusi yang tepat agar kegiatan operasional di PT. Indonesia Kendaraan Terminal bagian domestik berjalan lancar untuk waktu kedepannya. Berdasarkan ketentuan untuk kondisi lapangan yang telah dibahas pada bab 2 bahwa didapat YOR Januari dan Februari 2020 mencapai 76,20 % dan 82,25 % sehingga artinya PT. IKT dalam menghadapi kondisi seperti ini harus

melakukan penambahan luas lapangan penumpukan untuk menampung lebih banyak lagi unit CBU, truk dan alat berat.

Mengambil lahan Kalibaru (Proyek Pembangunan) yang nantinya akan dijadikan sandar kapal untuk PT. IKT. Dari pembangunan proyek tersebut ada lahan sekitar 2 Hektar yang bisa dimanfaatkan dan ambil alih untuk bisa menampung unit kendaraan sekitar 1538. Lapangan G2 yang luasnya 1 Hektar dan dapat menampung 769 Unit kendaraan.



Gambar 5.2 Peta Proyek Pembangunan Kalibaru

Perhitungan YOR Periode Februari 2020 Setelah Penambahan Lahan

Jika PT. IKT menambah lahan / lapangan penyimpanan sebesar 2 hektar maka berikut jumlah data lahan PT. IKT:

Tabel 5 Kapasitas Lapangan Domestik Untuk Menyimpan Kendaraan (CBU, Truk, Alat Berat) dengan Penambahan Lahan 2 Hektar

No.	ITEM	Kapasitas (Unit)
1	G1	769
2	G2	769
3	G3	332
4	G4	308
5	G5	178
6	G6	1538
TOTAL		3.761

Tabel 6 Perhitungan YOR Periode Februari 2020 Setelah Penambahan 2 Hektar

NO	TANGGAL	STOK AKHIR												YOR	
		CBU	TRUK					ALAT BERAT							
			< 28	>28 - 33	>33 - 40	>40 - 50	>50 - 120	< 28	>28 - 33	>33 - 40	>40 - 50	>50 - 120	>120		
1	1 2 2020	1,152	130	-	-	-	78	66	-	54	48	96	18	43.66%	
2	2 2 2020	453	118	-	-	-	65	66	-	54	42	90	12	23.93%	
3	3 2 2020	886	115	-	-	-	68	66	-	54	42	66	12	34.81%	
4	4 2 2020	991	121	-	-	-	92	66	36	60	72	150	18	42.70%	
5	5 2 2020	934	84	-	-	-	38	72	-	54	42	84	6	34.94%	
6	6 2 2020	1,718	126	-	-	-	53	78	6	54	42	90	6	57.78%	
7	7 2 2020	2,001	159	-	-	-	103	90	6	72	66	258	12	73.58%	
8	8 2 2020	1,036	100	-	-	-	61	90	-	78	72	168	12	43.00%	
9	9 2 2020	653	102	-	-	-	47	78	-	72	78	120	6	30.74%	
10	10 2 2020	1,295	129	-	-	-	46	108	18	78	108	174	12	52.33%	
11	11 2 2020	1,953	94	-	-	-	53	108	24	78	108	192	12	69.72%	
12	12 2 2020	1,793	104	-	-	-	53	96	24	72	42	210	24	64.30%	
13	13 2 2020	2,027	102	-	-	-	71	96	12	72	36	126	12	67.91%	
14	14 2 2020	2,176	136	-	-	-	94	96	6	84	36	156	12	74.35%	
15	15 2 2020	1,957	99	-	-	-	93	84	12	84	36	156	12	67.35%	
16	16 2 2020	1,216	72	-	-	-	68	66	6	72	66	144	12	45.79%	
17	17 2 2020	1,762	89	-	-	-	96	66	24	72	78	168	18	63.10%	
18	18 2 2020	1,919	100	-	-	-	101	96	24	96	114	150	24	69.77%	
19	19 2 2020	1,945	101	-	-	-	100	102	24	96	120	156	24	70.94%	
20	20 2 2020	1,889	69	-	-	-	91	66	12	84	102	96	18	64.54%	
21	21 2 2020	2,583	89	-	-	-	107	66	30	84	102	114	18	84.90%	
22	22 2 2020	2,369	85	-	-	-	92	72	42	90	78	90	12	77.91%	
23	23 2 2020	788	60	-	-	-	56	66	42	90	78	48	6	32.81%	
24	24 2 2020	1,225	60	-	-	-	90	66	48	84	66	54	6	45.18%	
25	25 2 2020	1,041	60	-	-	-	86	66	36	84	72	66	18	40.66%	
26	26 2 2020	1,234	65	-	-	-	64	66	42	78	72	90	12	45.82%	
27	27 2 2020	1,806	70	-	-	-	62	72	66	90	84	114	42	63.98%	
28	28 2 2020	1,296	77	-	-	-	55	66	42	78	72	30	12	45.95%	
29	29 2 2020	1,860	87	-	-	-	68	66	48	78	132	78	24	64.91%	
30															
31															
JUMLAH		47,678	2,977	-	-	-	2,287	2,394	726	2,352	2,370	3,690	480	55.08%	

Dari hasil pengolahan data dengan penambahan lahan G6 dihasilkan YOR sebesar 55,08% yang artinya bisa mereduksi YOR PT. IKT sebesar 33% pada bulan Februari 2020.

D. Simpulan

Simpulan juga menjelaskan kebaruan (*novelty*) temuan dan implikasi penelitian.

Kebijakan sistem zonasi berdampak pada perubahan arus kegiatan bongkar muat di wilayah pelabuhan Tanjung

Priok khususnya untuk kapal ro-ro. Sebelum diterapkan kebijakan tersebut, kapal ro-ro bisa bersandar di Pelabuhan Tanjung Priok tepatnya di terminal Multipurpose dan kegiatan bongkar muat kendaraan maupun alat berat bisa

- di lakukan di Tanjung Priok, tetapi setelah di berlakukannya sistem zonasi seluruh kapal ro-ro yang hendak melakukan bongkar muat harus memakai jasa kepelabuhanan milik PT. Indonesia Kendaraan Terminal.
1. Kebijakan zonasi juga berdampak pada jumlah produksi bongkar muat dan kapasitas lahan penyimpanan terbuka di PT. Indonesia Kendaraan Terminal bagian domestik. Setelah dilakukan pengolahan data untuk periode September 2019 – Februari 2020 yaitu September 2019 sebesar 48,63%, Oktober 2019 sebesar 52,39%, November 2019 sebesar 62,75%, Desember 2019 sebesar 66,75%, Januari 2020 sebesar 76,20% dan Februari 2020 sebesar 82,25%. Dari YOR yang setiap bulan semakin meningkat nilai YOR di PT. IKT sehingga menyebabkan lapangan penyimpanan terbuka di area domestik menjadi overload untuk penyimpanan CBU, truk dan alat berat. Saran yang dapat diberikan kepada PT. IKT yaitu untuk menambah lahan baru khususnya di bagian domestik agar pelaksanaan kegiatan operasional di dalam terminal tidak terhambat akibat meningkatnya jumlah YOR di lapangan domestik. Jika tidak akan mengakibatkan biaya overbrengen timbul dan meningkat
- Time Management (Antara Harapan dan Kenyataan Di Indonesia). *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 2(2), 220-228.
- Situmorang, A. M., & Buchari, E. (2015). Analisis Kapasitas Terminal Peti Kemas Pelabuhan Boom Baru Palembang. *Fakultas Teknik Sipil Universitas ...*, 1–15. <http://eng.unila.ac.id/wp-content/uploads/2015/08/RT017.pdf>
- Somadi, S., Permatasari, I. D., & Chintia, R. (2020). Pengukuran Kapasitas Container Yard Menggunakan Yard Occupancy Ratio dalam Upaya Optimalisasi Penggunaan Lapangan Penumpukan Kontainer di PT XYZ. *Jurnal Logistik Indonesia*, 4(1), 1–11. <http://ojs.stiami.ac.id/index.php/logistik/article/view/868>
- Witjaksono, A., Marimin, & Rahardjo, S. (2016). Pengelolaan Waktu Endap dan Tingkat Kepadatan Lapangan Penumpukan Peti Kemas di PT Jakarta International Container Terminal. *Jurnal Manajemen Teknologi*, 15(1), 11–35. <https://doi.org/10.12695/jmt.2016.15.1.2>

E. Daftar Pustaka

- Aryandi, S. K., & Widyastuti, H. (2015). Analisis Kebutuhan Container Yard Terminal Multipurpose Teluk Lamong. *Jurnal Teknik POMITS*, 1(1), 1–6.
- Mulyono, T. (2016). Rekayasa Fasilitas Pelabuhan: Dasar-Dasar Perencanaan. Program Studi D3- Transportasi FT-UNJ. Jakarta
- Pakpahan, H. M. (2019). Evaluasi Kinerja Yard Occupancy Ratio (YOR) Pelabuhan Tenau, Kupang. *ReTII*, 2019(November), 449–456. <https://journal.itny.ac.id/index.php/ReTII/article/view/1526>
- Rafi, S., & Purwanto, B. (2016). Dwelling

