

Alur Kegiatan Empty Container dalam Kelancaran Ekspor dan Impor di Depo PT. Citra Prima Container Surabaya

(Empty Container Activity Flow in Smooth Export and Import at Depot PT. Citra Prima Container Surabaya)

Ahmad Wahyu Mas Izudin, Ekka Pujo Ariesanto Akhmad

**Program Studi Manajemen Pelabuhan,
Program Diploma Pelayaran, Universitas Hang Tuah**

Abstrak : Depo kontainer yaitu tempat penyimpanan kontainer atau peti kemas kosong (Empty Container), tempat pembersihan (Cleaning), perbaikan (Repairing) container serta tempat untuk pelaksanaan survey kontainer pada saat kontainer masuk, atau keluar. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui alur kegiatan empty container dalam kelancaran ekspor dan impor di depo PT. Citra Prima Container Surabaya. Metode yang digunakan untuk mengetahui alur kegiatan empty container dalam kelancaran ekspor dan impor di depo PT. Citra Prima Container Surabaya adalah metode kualitatif, yaitu wawancara dengan pihak pekerja Depo Container, observasi (pengamatan), dan dokumentasi. Hasil penelitian yang diperoleh, yaitu, pentingnya kerja sama dan koordinasi antar pihak lapangan dan pihak kantor. Ketika, terjadi kemacetan alat Kalmar di blok kontainer yang biasanya untuk penumpukan di depo dan bongkar, maka koordinasi perlu dioptimalkan antara foreman, krani, dan security untuk mengurangi kemacetan. Pentingnya mengklasifikasi Grade Container dengan tujuan mempermudah kerja karyawan.

Kata Kunci : depo kontainer, container kosong, ekspor, impor

***Abstract :** A container depot is a place for storing empty containers or containers, a place for cleaning, and repairing containers, and a place for conducting container surveys when containers enter or leave. The purpose of this study was to determine the flow of empty container activities in the smooth export and import at the depot of PT. Citra Prima Container Surabaya. The method used to determine the flow of empty container activities in the smooth export and import at the depot of PT. Citra Prima Container Surabaya is a qualitative method, namely interviews with the Depo Container workers, observation, and documentation. The research results were obtained, namely, the importance of cooperation and coordination between the field and the office. When there is a traffic jam on Kalmar's equipment in the container block which is usually for stacking at the depot and unloading, then coordination needs to be optimized between the foreman, crane, and security to reduce congestion. The importance of classifying Grade Container to simplify the work of employees.*

***Keywords :** container depot, empty container, export, import*

Alamat Korespondensi:

Ahmad Wahyu Mas Izudin, Program Diploma Pelayaran, Universitas Hang Tuah, Jalan A. R. Hakim 150, Surabaya. e-mail: jurnal.pdp@hangtuah.ac.id

PENDAHULUAN

Perusahaan depo kontainer memberikan jasa penyimpanan kontainer dengan proses perawatan/perbaikan terhadap kontainer. Sebuah depo kontainer harus memenuhi persyaratan dari Asosiasi Depo Kontainer Indonesia (ASDEKI), pemerintah, dan pemilik kontainer. Pada prosesnya, saat tiba di pelabuhan awal, kontainer dibawa oleh perusahaan trucking dari terminal operator pelabuhan (terminal peti kemas) menuju pabrik atau gudang

pemilik barang (shipper). Selanjutnya, setelah proses bongkar muat barang impor, kontainer akan disimpan di depo kontainer terdekat atau mitra dari shipper itu sendiri untuk dibersihkan, diperbaiki jika rusak, dan dipastikan kelaiklautannya untuk penggunaan selanjutnya.

Kontainer tersebut biasanya disimpan di depo selama rata-rata 4 - 8 minggu, sebelum akhirnya dipakai untuk ekspor. Hal tersebut bertujuan agar shipper tidak perlu lagi mencari kontainer untuk disewa atau digunakan

pada kegiatan ekspor. Setelah dipesan untuk ekspor, kontainer harus kembali menuju pabrik tempat shipper menaikkan barang yang akan diekspor. Kemudian, kontainer dibawa kembali ke pelabuhan tujuan untuk dinaikkan ke kapal.

Hambatan yang sering terjadi ketika penanganan kontainer yaitu, kontainer mengalami kerusakan, stok kontainer terbatas, dan kontainer tidak terdaftar dalam sistem kontainer.

Berdasarkan uraian pada latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah penelitian yang dapat disampaikan adalah sebagai berikut.

1. Bagaimana proses pengembalian empty container (ex impor) di depo CPC Surabaya?
2. Bagaimana proses pengambilan empty container (ex ekspor) di depo CPC Surabaya?
3. Bagaimana cara mengetahui letak posisi kontainer di depo CPC?
4. Bagaimana cara mengklasifikasi Grade Container?

Tujuan dari penelitian ini adalah

1. Untuk mengetahui proses pengembalian empty container (ex impor) di depo CPC Surabaya.
2. Untuk mengetahui proses pengambilan empty container (ex ekspor) di depo CPC Surabaya.
3. Untuk mengetahui letak posisi kontainer di depo CPC.
4. Untuk mengetahui klasifikasi Grade Container.

Pengertian Depo Petikemas (Container Depot)

Depo adalah tempat penumpukan petikemas baik berupa muatan penuh (FCL), maupun kosong yang akan dikapalkan, maupun yang sudah melakukan bongkar dari kapal. Penumpukan dapat dilakukan dari dua sampai lima tingkat (*Tier*), dalam pengambilan petikemas yang ditempatkan di beberapa tingkat (*Tier*) terbawah, maka tingkat (*tier*) di atasnya harus dipindah dahulu depo harus

memiliki gang-gang baik memanjang ataupun melintang sebagai tempat beroperasinya alat berat petikemas untuk memindahkan petikemas selain sebagai penumpukan petikemas. Depo melayani dan mengurus segala sesuatu berkaitan dengan stripping, stuffing, pengajuan container, repair container, dan alat berat.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. PM 83 Tahun 2006, kegiatan usaha di depo Petikemas meliputi

- a. Penyimpanan dan/atau penumpukan petikemas.
- b. Pembersihan atau pencucian, perawatan dan perbaikan petikemas.
- c. Pemuatan dan pembongkaran barang dagang di petikemas yang dimiliki oleh lebih dari satu pemilik barang (*Less than container load cargo*).
- d. Kegiatan lain seperti pemindahan, pengaturan dan angsur, penataan, lo/lo (lift on/lift off), shifting, stacking, pelaksanaan survei, pengemasan, pelabelan, pengikatan/pelepasan, pemeriksaan fisik, penerimaan, tempat penimbunan yang peruntukannya untuk kegiatan depo petikemas.

Kegiatan Pelayanan di Depo

1. Loading adalah suatu perpindahan container dari container yard ke dermaga guna pemuatan container di kapal.
2. Delivery adalah penarikan container dari container yard oleh pemilik barang (ekspedisi atau perusahaan) untuk dibawa ke depo atau gudang pemilik barang.
3. Lift off adalah perpindahan atau pengangkatan container dari casis truk ke container yard atau depo untuk dilakukan penumpukan.
4. Lift on adalah perpindahan atau pengangkatan container dari depo ke casis truk.

5. Stacking adalah memindahkan container untuk mengambil container dari area lapangan penumpukan.
6. Stuffing adalah memasukkan barang/muatan ke dalam container.
7. Stripping adalah mengeluarkan barang dari dalam container.
8. Shifting adalah memindahkan container untuk mengambil container lain yang tertimbun di area.
9. Receiving adalah penerimaan atau kedatangan container dari ekspedisi / perusahaan menuju ke container yard untuk dilaksanakan penumpukan sebelumnya.
10. Repair adalah perbaikan container yang mengalami kerusakan saat proses bongkar muat.

Pengertian lift on / lift off

Menurut (Triatmodjo, 2010) lift on adalah kegiatan menaikkan ke atas sarana pengangkut seperti ke atas kapal (kegiatan ini ada di pelabuhan dalam rangka proses ekspor) dan ke atas trailer (kegiatan di depo container dalam rangka kegiatan ekspor). Lift off adalah kegiatan menurunkan container dari atas kapal (kegiatan ini di pelabuhan dalam rangka kegiatan proses impor) dan dari atas truk trailer (kegiatan di depo container dalam rangka impor).

Data dokumen-dokumen kegiatan lift on/lift off

- a. DWI (Depot Working Instruction)
DWI adalah surat perintah kerja yang digunakan sebagai panduan pengambilan container yang berada di lapangan penumpukan sebelum dilakukan pengangkutan container ke atas chasis truk trailer.
- b. Bay Block
Bay block adalah dokumen yang menunjukkan lokasi penumpukan container yang berada di slot, row,

tier tertentu di area blok muatan atau bongkaran penumpukan petikemas.

- c. Surat Jalan
Surat jalan adalah surat yang berisikan tentang pengantar untuk membawa barang atau container ke tujuan atau depo ke terminal pelabuhan.
- d. Tally Sheet
Tally sheet adalah dokumen atau surat yang isinya adalah tentang data container yang akan dibongkar atau dimuat, di dalam tally sheet terdapat nomer container, ukuran container type, status, serta stowage.
- e. Discharging list
Discharging list adalah dokumen yang berisikan container (cargo) yang akan dibongkar.
- f. Load List
Loading list adalah dokumen yang berisikan daftar nomer container yang akan dimuat ke kapal atau daftar barang yang akan dipindahkan ke CY untuk dilakukan pemuatan kapal.
- g. Delivery order
Delivery Order adalah dokumen yang berfungsi sebagai surat perintah penyerahan barang/pengambilan container kepada pembawa surat tersebut, yang ditujukan kepada bagian penyimpan dokumen.
- h. EIR (Equipment Interchange Receipt)
EIR adalah dokumen pengeluaran container yang berisi riwayat perjalanan container.

Alur Kegiatan Empty Container Kelancaran Ekspor dan Impor

Pihak shipper/eksportir Request Order terlebih dahulu menyerahkan dokumen Shipping Instruction (SI), Packing list, invoice, sesuai tujuan dan muat barang, dan pembayaran setelah itu pihak pelayaran mengeluarkan Delivery Order (DO).

Berdasarkan surat rekomendasi Shipping Instruction ini, shipper meminta Booking Confirmation ke Pelayaran. Booking Confirmation adalah surat pengantar dari pelayaran yang minta kepada Depo Container untuk disediakan container kosong sesuai yang tercantum di Shipping Instruction (SI). Setelah itu pihak shipper membawa dokumen-dokumen Delivery Order dan bukti pembayaran ke Depo, untuk diserahkan ke pihak kasir/ gate out. Pihak Depo menginput/me-release Delivery Order sesuai job order dan bon muat, fungsi bon muat ini sebagai surat jalan untuk supir yang akan mengambil container kosong ke depo. Setelah itu pemilihan container sesuai tipe, barulah ada kegiatan muat container ke trucking, sebelum trucking keluar dari Depo pihak gate out mengeluarkan EIR atau surat jalan kepada supir.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Penelitian kualitatif ini memaksimalkan produktivitas kerja pelayanan petikemas yang memiliki tiga indikator, yakni sumber daya manusia, alat berat, dan pemanfaatan teknologi penginputan data Delivery Order.

Subjek Penelitian

Subjek penelitian ini adalah dua orang pria yang berstatus bekerja tetap maupun outsourcing. Penentuan karakteristik tanpa melibatkan faktor usia dan berapa lama waktu bekerja di PT. Citra Prima Container Surabaya.

Prosedur pengambilan subjek pada penelitian ini adalah secara purposive sampling yaitu menentukan subjek berdasarkan ciri-ciri yang sesuai dengan tujuan penelitian (Herdiansyah, 2010). Melalui metode purposive ini, subjek diambil berdasarkan opini peneliti mengenai siapa yang kira-kira memenuhi kriteria yang sesuai dengan tema penelitian dan bersedia untuk

diambil datanya. Adapun kriteria yang digunakan dalam penelitian ini adalah

1. Pekerja lapangan di PT. Citra Prima Container Surabaya.
2. Berhubungan langsung dengan pekerjaan penumpukan petikemas.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik atau metode pengumpulan data menurut Burhan Bungin (2003:42) adalah dengan cara apa dan bagaimana data yang diperlakukan dapat dikumpulkan, sehingga hasil akhir penelitian mampu menyajikan informasi yang valid dan reliabel. Maka teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah

a. Wawancara

Wawancara dilakukan kepada karyawan (krani) foreman lapangan, supervisor di depo container PT. Citra Prima Container Surabaya.

b. Observasi

Penelitian ini melakukan observasi tentang kegiatan proses pelayanan penumpukan container di depo container PT. Citra Prima Container Surabaya.

c. Dokumentasi

Penelitian ini mengumpulkan data berupa Shipping Instruction, Delivery Order, Invoice, daftar bongkar muat, daftar muat (Load List), BL, dan Equipment Interchange Receipt (EIR).

Operasionalisasi Variabel Penelitian

Variabel penelitian ini adalah Alur Kegiatan Empty Container dalam Kelancaran Ekspor dan Impor di Depo PT. Citra Prima Container Surabaya. Pada kegiatan pengambilan container pihak shipper/eksportir membuat Request Order terlebih dahulu dengan menyerahkan dokumen shipping instruction atau SI, Packing List, invoice, sesuai tujuan dan muat barang, dan pembayaran, setelah itu pihak pelayaran mengeluarkan DO (Delivery Order).

Atas surat rekomendasi shipping instruction ini, shipper meminta Booking Confirmation ke Pelayaran. Booking Confirmation adalah surat pengantar dari pelayaran yang minta kepada depo kontainer untuk di sediakan kontainer kosong sesuai yang tercantum di SI. Setelah itu pihak shipper membawa dokumen-dokumen Delivery Order dan bukti pembayaran ke Depo, untuk diserahkan ke pihak kasir/gate out. Pihak Depo menginput/merilis Delivery Order sesuai job order dan bon muat, fungsi bon muat ini sebagai surat jalan untuk supir yang akan mengambil kontainer kosong ke depo. Setelah itu pemilihan kontainer sesuai tipe kemudian dilakukan kegiatan muat kontainer ke trucking, sebelum trucking keluar dari Depo, pihak gate out mengeluarkan EIR atau surat jalan kepada supir. Setelah itu kontainer sampai di tujuan (Shipper/Consignee).

Indikator variabel penelitian meliputi hal sebagai berikut.

1. Penerimaan Dokumen dari Shipper.
2. Proses pengambilan dan pengembalian Empty Container.
3. Container sampai di tujuan (Shipper/Consignee).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Alur Penumpukan Container di Depo untuk Muat ke Trucking

Transportasi Darat di dalam depo peti kemas, yaitu melibatkan truk maupun kereta api yang disebut dengan container drayage operation, dalam operasi ini truk melewati beberapa titik pemberhentian diantaranya: terminal peti kemas (container terminal), pabrik (factory), depo peti kemas kosong (empty container depo), dan garasi truk peti kemas (pool). Operasional truk peti kemas drayage dapat diklasifikasikan menjadi dua kelompok berdasarkan arahnya, yaitu

1. Peti kemas yang telah dikirim dari daerah atau Negara lain ke terminal untuk selanjutnya dikirim ke pemilik barang atau pabrik disebut inbound (misal: impor).
2. Sebaliknya peti kemas yang harus diambil di lokasi pemilik barang, kemudian dikirim ke terminal peti kemas untuk transportasi laut lebih lanjut disebut ekspor.

Pemilihan pengguna kontainer atau bekas muatan barang menurut (grade container)

Dalam rangka peningkatan fasilitas pengguna kontainer menjaga kualitas kontainer serta mengurangi biaya . di dalam grade container untuk type 20 feet dan 40 feet dibagi menjadi 4 kategori sebagai berikut.

a. Grade C

Grade C adalah secara kondisi ekterior dan interior kurang lebih 25% untuk karat panel ekterior dan interior, floor dalam kondisi layak biasanya kontainer ini, bekas muatan pakan ternak, kulit, dll.

b. Grade B

Grade B adalah kondisi cukup bagus ekterior dan interior, kurang lebih 10% biasanya container ini bekas muatan non pakan ternak, kulit.

c. Food Grade

Food Grade adalah secara kondisi fisik kontainer bagus, interior dan ekterior tidak ada karat stain material asing dan layak untuk muatan cargo makanan.

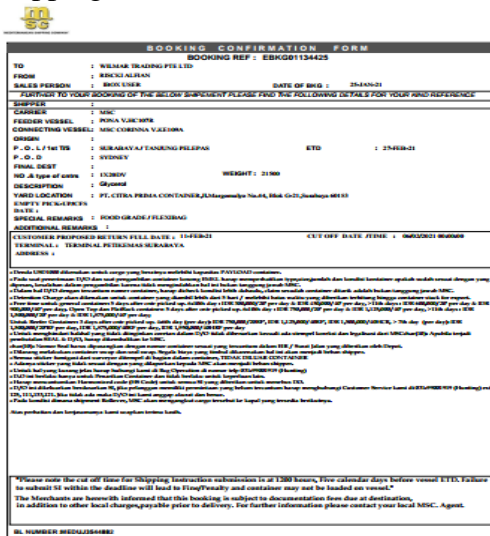
d. Grade A

Grade A adalah kondisi kontainer baru atau bagus, bersih interior dan ekterior tidak ada stain, karat, material asing.

Kegiatan Pengambilan Container Empty

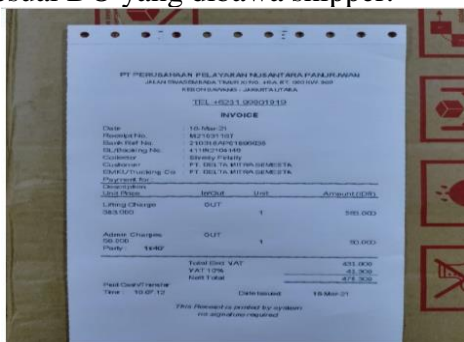
- a. Pihak shipper Request Order ke pihak Pelayaran untuk melakukan order Container Empty. Dalam hal ini pihak shipper dapat mencantumkan jenis terkait cargo dan rencana tujuan. Pengertian surat Delivery Order (DO)

adalah surat atau dokumen yang dikeluarkan oleh shipping carrier, baik melalui jasa pengiriman barang melalui laut atau perusahaan jasa pengiriman barang. Dimana delivery order tersebut menyatakan bahwa muatan serta kepemilikan barang yang diangkut oleh perusahaan shipping line adalah nama milik nama perusahaan. Nama pribadi yang tertera di dalam delivery order yang dikeluarkan/diterbitkan oleh shipping line.



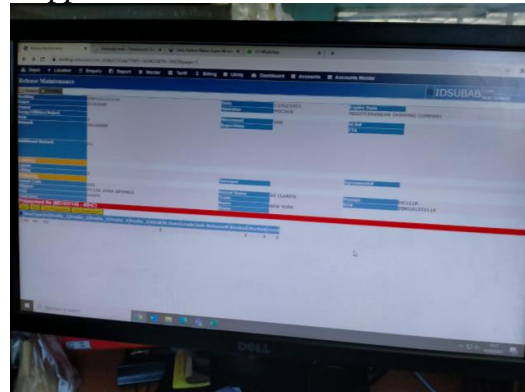
Gambar 1. Delivery Order (DO)

- a. Setelah shipping line menerbitkan DO/ Request Order ke pihak shipper sesuai request, membayar biaya Delivery Order yang biasanya melalui e-mail dari pelayaran kepada eksportir.
- b. Shipper mendapatkan DO Setelah itu melakukan pembayaran Lift On.
- c. Pihak shipper datang langsung ke Depo dengan membawa DO, Bukti transfer Pembayaran dan NPWP.
- d. Pihak Depo menerbitkan Invoice sesuai DO yang dibawa shipper.



Gambar 2. Invoice

- e. Setelah itu Depo merelase Job Order dengan mengentri DO terlebih dahulu. Penggunaan jasa membuat job order, mencetak CEIR (Equipment Interchange Receipt) dan mendistribusikan CEIR kepada shipper.



Gambar 3. Penginputan DO (Delivery Order)

- f. Shipper memilih container sesuai type / size.
- g. Dalam hal ini terjadi kegiatan *lift on container* dilakukan oleh alat Kalmar side loader setelah kontainer dirasa cocok.
- h. Sopir/pengurus membawa DWI ke gate out untuk dibuatkan EIR (Equipment Interchange Receipt) stuffing out yang berdasarkan DWI.



Gambar 4. EIR

Proses Kegiatan Pengembalian Container Empty di Depo PT. Citra Prima Container Surabaya

Pembongkaran peti kemas dikenal dengan nama Lift off, yaitu kegiatan yang dilakukan pada saat peti kemas masuk ke dalam depo baik setelah kegiatan impor (consignee), maupun reposition in (shipping line). Dokumen-dokumen yang harus dibawa oleh pihak EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) sebelum masuk ke depo adalah sebagai berikut.

- a. EIR (Equipment Interchange Receipt) luaran SP2 dari port.
- b. DO (Delivery Order) yang menyatakan peti kemas tersebut dipulangkan ke depo tertentu. Biasanya di DO sudah ada stempel depo yang disetujui.
- c. DO yang dibawa masih dalam masa validasi penerimaan. Apabila DO yang dibawa telah mati/expired, maka pihak EMKL harus mengurus terlebih dahulu kepada pihak shipping line.
- d. Pembayaran, pihak Consignee mengajukan atau mengkonfirmasi pihak Depo dengan membawa interchange / EIR dan membawa bukti transfer pembayaran.

Pihak EMKL atau pengurus pemilik consignee menyerahkan Delivery Order (DO) ke pihak admin gate in untuk menerbitkan Depot Working Instruction.

- e. Setelah itu saat kontainer masuk ke depo, maka dilakukan pemeriksaan dari pihak Depo (survey).

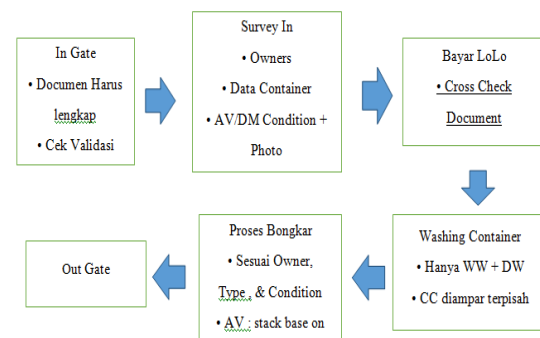
- Survey : Proses Survey In. Seorang surveyor harus teliti dan kredibel, artinya dalam melakukan pengecekan kontainer dibutuhkan ketrampilan dan pengetahuan (*skill*) yang cukup mengenai kontainer. Dengan demikian dalam melakukan survey akan mendapatkan hasil yang baik dan akurat. Adapun skill yang dikehendaki adalah memahami dan mengerti.

- Tentang prosedur pencucian, prosedur kriteria kontainer, Container Repaire berdasarkan standart IICL

(Institute of International Container Lessor), surveyor juga 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. Kegiatan lainnya, antara lain terdiri dari, pemindahan, pengaturan atau alur, penataan, *lift on lift off* secara mekanik, pelaksanaan survey, pengemasan, dan pelabelan.



Gambar 5. Bagan Proses *Container In Depo*

- Cek kelengkapan dokumen yang dibawa pengemudi truk atas SP2 dari pelabuhan atau pabrik. Surat pinjam container (EIR).

- Pastikan nomer container di dokumen sama dengan fisik kontainer, dan pastikan kontainer dibongkar di tujuan sesuai depo tersebut.

- Survey semua bagian kontainer, lalu difoto, karena kontainernya rusak, foto tersebut akan di lampirkan di EOR yang di buat oleh estimator.

- Tulisan harus jelas dan informatif agar tidak ada kesalahan dalam penginputan data oleh tim Equipment

Control (EQC) beberapa macam dalam kriteria survey.

- *Cargo Worthy*: kriteria apabila ada kerusakan yang mengganggu cargo atau akan menyebabkan cargo/muatannya rusak, maka container akan direpair.

- 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. Agar lebih jelas dan informatif gambarnya. Fungsinya adalah agar pihak Owner/Pelayaran yakin dan cepat untuk memberi approval untuk pengerjaan repair-nya.

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

- EIR yang sudah selesai dibuat, dikirimkan ke Owner/Pelayaran masing-masing via e-mail ataupun website mereka, dilampirkan juga foto-foto damage-nya.

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

- Jika responnya NAT (Not Action Taken), artinya kerusakan container tersebut tidak perlu di-repair, container 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 kontainer untuk tipe tersebut masih banyak, kerusakan masih belum mengganggu 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 dikerjakan oleh tim repair. Beberapa pelayaran, seperti pelayaran MSC, 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 container, lalu menghubungi pihak Survey Independent (misalnya PT SINSPEC), menginformasikan dan menanyakan jadwal dilakukan joint survey. Estimator juga menginformasikan kepada tim stacking untuk menyiapkan kontainer.

f. Cleaning, ketika kontainer setelah survey / pemeriksaan, kontainer dilakukan proses pencucian.

g. Setelah pencucian pihak depo menerbitkan EIR bongkar kontainer, bila party dalam satu BL sudah lengkap.

h. Consignee melakukan penyelesaian bila sudah ambil atau menerima EIR dari Depo.

Kendala dan Hambatan yang dapat berpengaruh dalam alur kegiatan empty container dalam kelancaran ekspor dan impor di depo Citra Prima Container Surabaya

Movement atau pergerakan: kondisi pengambilan dan pengembalian empty container secara

bersamaan dapat menyebabkan jalan masuk macet yang mengakibatkan kekacauan dan menghambat alat untuk bongkar muat.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah diteliti mengenai alur kegiatan Empty Container dalam kelancaran Ekspor dan Impor di depo PT. Ctra Prima Container Surabaya dapat ditarik kesimpulan, yaitu

1. Proses pengembalian kontainer dilakukan pembongkaran kontainer yang dikenal dengan lift off, yaitu kegiatan kontainer masuk depo setelah melakukan kegiatan impor maupun reposition in. Pihak EMKL harus membawa dokumen-dokumen untuk melengkapi proses pengembalian, lalu dilakukan survey in oleh para surveyor dengan melihat bagian kontainer dengan kriteria yang sudah di tentukan. Setelah dilakukan survey, data akan diinput oleh tim Equipment Control (EQC) dalam beberapa macam kriteria survey. EIR akan dimasukan ke sistem depo, estimator akan melakukan pengecekan kembali terhadap input detail dengan foto dan surveyor setelah selesai EIR akan akan dikirim ke owner pelayaran via email atau menunggu respon dari pihak owner setelah itu dilakukan proses cleaning setelah melewati proses survey/pemeriksaan dan dilakukan proses pencucian, lalu pihak depo akan menerbitkan EIR Bongkar Container Consignee depo melakukan penyelesaian bila sudah menerima EIR dari depo.

2. Pihak Shipper melakukan request order ke pihak pelayaran untuk melakukan order container empty. Disini pihak Shipper mencantumkan jenis cago dan rencana tujuan. Selanjutnya, pihak pelayaran menerbitkan surat DO (Delivery Order) sesuai request melalui e-mail. Pihak Shipper dapat melakukan pembayaran Lift On, setelah itu pihak Shipper

dating langsung ke pihak depo dengan membawa surat DO, bukti pembaruan dan NPWP. Pihak depo merelease job order, lalu mencetak EIR dan mendistribusikan kepada Shipper, pihak Shipper dapat memilih kontainer sesuai type/size. Dalam hal ini terjadi kegiatan lift on container, shipper membawa Depot Working Instruction (DWI) ke gate out untuk dibuatkan EIR berdasarkan DWI.

3. Untuk mengetahui letak posisi container ada beberapa bagian untuk bisa membedakan letak setiap container TIER, yaitu tanda nomor tegak dimulainya dengan angka, lalu ROW, yaitu tanda nomor melintang dimulai dari tengah dan dilihat dari arah belakang. Yang terakhir bay yaitu tanda nomor yang membujur mulai dari depan ke belakang dengan catatan nomor ganjil untuk container 20 feet dan nomor genap 40 feet, hal ini berguna untuk memudahkan pengetahuan tata letak kontainer sesuai dengan blok.

4. Mengklasifikasikan Grade Container untuk menjaga kualitas kontainer dibagi menjadi 4 kategori

- a. Grade C: kondisi eksterior dan interior kurang lebih 25% untuk karat biasanya bekas muatan pakan ternak, kulit, dll.

- b. Grade B: kondisi eksterior dan interior cukup bagus kurang lebih 10% untuk karat biasanya bekas muatan kertas.

- c. Grade A: kondisi eksterior dan interior bagus tidak ada karat dan baru.

- d. Food Grade: kondisi fisik kontainer bagus secara interior dan eksterior tidak ada karat dan layak untuk muatan cargo makanan.

Saran

Saran bagi penelitian alur kegiatan Empty Container dalam kelancaran Ekspor dan Impor di depo PT. Citra Prima Container Surabaya sebagai berikut.

- a. Pentingnya kerja sama dan koordinasi antar pihak lapangan dan pihak kantor.
- b. Ketika terjadi kemacetan di blok kontainer alat Kalmar yang biasanya buat penumpukan di depo dan bongkar harus mengoptimalkan koordinasi antara foreman, krani, security, untuk mengurangi kemacetan.
- c. Pentingnya mengklasifikasi Grade Container dengan tujuan mempermudah kerja karyawan.

DAFTAR PUSTAKA

- Bungin, Burhan. (2003). Analisis Data Penelitian Kualitatif - "Pemahaman Filosofis dan Metodologis ke Arah Penguasaan Model Aplikasi". Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Herdiansyah, Haris. (2010). Metode Penelitian Kualitatif untuk Ilmu-ilmu Sosial. Jakarta: Salemba Humanika.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. PM 83 Tahun 2006 Tentang Kegiatan Usaha di Depo Peti Kemas.
- Triatmodjo B (2010). Perencanaan Pelabuhan. Penerbit Beta Offset, Edisi Pertama, Yogyakarta.