



ISSN. 2716-2656 (Print)

E-Journal Marine Inside

<https://ejournal.polteknepel-banten.ac.id/index.php/ejmi/>

Vol. 1, Issue. 1, July 2019

doi.org/10.56943/ejmi.v1i1.7

Kajian Peranan Depo Petikemas Guna Mereduksi Penumpukan Petikemas di PT Jakarta International Container Terminal Pelabuhan Tanjung Priok

Agus Pramono, Kusharyanto, Yunke Setya Devianti, Ageng Premadi, Niky Asih Winarno

Politeknik Pelayaran Banten

ABSTRAK

Berdasarkan data tahun 2018 Pelabuhan Tanjung Priok menangani bongkar muat sekitar 4.000.000 teus per tahun, 70% merupakan arus bongkar muat petikemas. Salah satu terminal khusus petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok yang sangat padat tingkat penumpukannya adalah terminal petikemas yang dikelola oleh PT. Jakarta International Container Terminal (JICT). Setiap harinya diperkirakan 11.281 petikemas yang dibongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok. Tingkat kepadatan penumpukan petikemas di PT. JICT sudah sangat tinggi. Secara teoritis dilihat dari indikator YOR melebihi 65% seharusnya sudah Overbremen, namun Overbremen di PT. JICT dilakukan setelah mencapai 85%, rata-rata setiap hari OB 50 box/teus. Tingkat kepadatan tersebut, bila tidak dilakukan Overbremen ke depo petikemas, akan mengganggu kelancaran arus bongkar muat, akhirnya akan terjadi stagnasi di terminal JICT. Dengan demikian peranan depo petikemas sangat penting karena dapat mengurangi tingkat kepadatan petikemas di PT. JICT. Depo petikemas harus ditunjang dengan dukungan fasilitas baik berupa fasilitas aspek administrasi maupun aspek peralatan operasional. Fasilitas kewajiban untuk mendapatkan izin usaha bagi depo petikemas yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 47 Tahun 2008 dan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 119 Tahun 2011. Sumber daya manusia dalam mengelola depo petikemas mutlak dipenuhi, kualifikasi sumber daya manusia untuk menjamin beroperasinya peralatan dengan selamat, guna meningkatkan efisiensi dan produktivitas kinerja depo petikemas. Penelitian ini dilakukan sebagai bahan masukan untuk mengatasi kepadatan di terminal petikemas di JICT dan menata keberadaan depo petikemas dalam menjalankan fungsinya dan menghindari kemacetan lalu lintas.

Kata Kunci: *Bongkar Muat, Overbremen, Peti Kemas*

PENDAHULUAN

Saat ini Indonesia memiliki empat pelabuhan utama yaitu Pelabuhan Belawan (Medan), Pelabuhan Tanjung Priok (Jakarta), Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya), Pelabuhan Makassar. Empat pelabuhan utama tersebut merupakan pintu gerbang arus lalu lintas barang baik ekspor maupun impor. Pelabuhan Tanjung Priok berdasarkan data tahun 2014 merupakan pelabuhan terbesar di Indonesia yang menangani bongkar muat 4.061.176 teus pertahun yang merupakan 70% arus bongkar muat petikemas di Indonesia.

Salah satu terminal khusus petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok yang sangat padat tingkat penumpukannya adalah terminal petikemas yang dikelola oleh PT. Jakarta International Container Terminal (JICT) yang merupakan usaha patungan antara perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia II dengan Hutchison Port Holding Group (HPH Group).

Untuk menunjang kelancaran arus bongkar muat petikemas tersebut maka sangat diperlukan dukungan fasilitas di dalam pelabuhan itu sendiri dan di luar pelabuhan yaitu, lahan penumpukan petikemas yang saat ini disebut dengan depo petikemas. Fungsi depo petikemas ini sangat membantu mengurangi tingkat kepadatan penumpukan petikemas yang pada akhirnya akan dapat menghambat kelancaran arus bongkar muat petikemas karena lahan penumpukan di pelabuhan tidak mencukupi dengan kebutuhan bongkar muat petikemas yang terjadi, yang diperkirakan setiap harinya 11.281 petikemas yang di bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok. Apabila tidak didukung oleh lapangan penumpukan/depo petikemas maka akan terjadi stagnasi kegiatan bongkar muat, khususnya di PT. JICT. Saat ini di wilayah Jakarta terdapat dua depo petikemas yang lokasinya berpusat di Marunda dan Cakung yang wilayah penyelesaian administrasi kepabeanannya dibawah bea cukai Cakung untuk depo petikemas di Cakung dan bea cukai Marunda untuk depo petikemas di Marunda.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan, dapat dirumuskan beberapa masalah sebagai berikut: (1) keterbatasan lapangan penumpukan petikemas di pelabuhan; (2) kemacetan akses jalan dari lokasi depo petikemas ke PT. JICT; (3) keterbatasan dukungan alat pengangkut (trailer) yang mengangkut petikemas sesuai dengan tingkat kelaikan dan rendahnya tingkat kedisiplinan pengemudi truk; (4) keterbatasan fasilitas yang dipersyaratkan bagi depo petikemas; (5) hambatan administrasi pengurusan perizinan depo petikemas dan dokumen kepabeanan bagi depo petikemas yang berstatus interpo (tempat penumpukan sementara); (6) kuantitas dan kualitas SDM dalam pengelolaan depo petikemas.

Masalah utama penelitian ini adalah untuk mengurangi tingkat kepadatan penumpukan petikemas khususnya di terminal PT. JICT sehingga dapat meningkatkan arus perdagangan nasional, karena terminal PT. JICT memberikan kontribusi yang sangat besar yaitu lebih kurang 50% bongkar muat petikemas di Indonesia.

Berdasarkan identifikasi permasalahan dalam penelitian yang dilakukan, maka peneliti merumuskan pokok permasalahannya sebagai berikut: (1) bagaimana tingkat kepadatan penumpukan petikemas di PT. JICT; (2) bagaimana dukungan fasilitas depo petikemas yang ada dalam menunjang efisiensi dan kelancaran fungsi depo petikemas; dan bagaimana dukungan sumber daya manusia pengelola depo petikemas.

Tujuan dari penelitian ini diuraikan sebagai berikut: (a) untuk mengetahui tingkat kepadatan penumpukan di PT. Jakarta International Container Terminal; (b) untuk mengetahui dukungan fasilitas depo petikemas yang ada dalam menunjang efisiensi dan kelancaran fungsi depo petikemas; dan (c) untuk mengetahui dukungan sumber daya manusia pengelola depo petikemas.

Sedangkan manfaat penelitian digolongkan menjadi 2 golongan yaitu, (a) bagi perusahaan, bagi perusahaan sebagai bahan pertimbangan perusahaan untuk pengambilan keputusan dan sebagai bahan evaluasi untuk peningkatan kualitas dan mutu pelayanan perusahaan khususnya dan kegiatan depo petikemas yang ada di Jakarta serta sebagai masukan bagi Asosiasi Perusahaan Depo Dan Pergudangan Indonesia (APDEPI) untuk membina anggota-anggotanya; dan (b) bagi lembaga STIP, bagi lembaga STIP sebagai bahan informasi tambahan diperlukannya materi tambahan pembelajaran mengenai depopetikemas yang sudah tumbuh dengan pesat di wilayah DKI Jakarta yang berdampak kemacetan bila tidak ditangani dengan baik.

Penelitian ini sangat penting dilakukan dalam rangka sebagai bahan masukan dalam mengatasi kepadatan petikemas di terminal petikemas di JICT dan menata keberadaan depo petikemas dalam menjalankan fungsinya dan menghindari kemacetan lalu lintas.

KAJIAN PUSTAKA

Manajemen Transportasi dan Depo Petikemas

Manajemen adalah suatu proses atau kerangka kerja, yang melibatkan bimbingan atau pengarahan suatu kelompok orang-orang ke arah tujuan-tujuan organisasional atau maksud-maksud yang nyata. Dari pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa Manajemen adalah suatu proses dalam mengatur sekelompok orang untuk melakukan suatu tujuan bersama. Menurut George R. Terry, terdapat lima fungsi utama manajemen yaitu:

1. Perencanaan (*Planning*), menentukan tujuan-tujuan yang hendak dicapai selamasuatu masa yang akan datang dan apa yang harus diperbuat agar dapat mencapai tujuan-tujuan itu.
2. Pengorganisasian (*Organizing*), mengelompokkan dan menentukan berbagai kegiatan penting dan memberikan kekuasaan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan itu.
3. *Staffing*, menentukan keperluan-keperluan sumber daya manusia, penyaringan, latihan dan pengembangan tenaga kerja.

4. *Motivating*, mengarahkan atau menyalurkan perilaku manusia kearah tujuan-tujuan.
5. *Controlling*, mengukur pelaksanaan dengan tujuan-tujuan menentukan sebab-sebab penyimpangan-penyimpangan dan mengambil tindakan-tindakan korektif yang diperlukan.

Dengan demikian manajemen transportasi atau manajemen perusahaan pada prinsipnya merupakan manajemen secara umum. Manajemen transportasi dan perusahaan khususnya dalam mengelola depo petikemas juga merupakan serangkaian kegiatan perencanaan, pengorganisasian, *staffing*, *motivating*, dan *controlling*.

Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Pelabuhan merupakan kompleks yang luas yang terdiri dari bagian di air dan bagian di darat, sementara dermaga adalah tempat kapal-kapal bersandar atau merapat ke arah daratan. Bagian di air dari pelabuhan di antaranya adalah kolam pelabuhan, fasilitas navigasi, kolam putar kapal, dok (galangan kapal atau bengkel kapal) dan lain-lain. Sementara itu, bagian di darat adalah gedung terminal penumpang, gudang penyimpanan barang, lapangan parkir, gedung kantor otorita pelabuhan (pengelola pelabuhan) seperti kantor PT. (Persero) PELINDO, kesyahbandaran (administrator pelabuhan, bea cukai, karantina, pelabuhan dan kantor-kantor perusahaan pelayaran baik pemerintah atau swasta semacam PT. (Persero) PELNI, Samudera Indonesia dan lain-lain.

Dilihat dari sisi pandang tata ruang kota dan wilayah, pelabuhan dapat dikatakan sebagai zona, kawasan atau titik simpul yang berupa tata guna lahan yang dapat juga membangkitkan perjalanan. Pelabuhan dapat juga dijadikan sebagai pintu gerbang sebuah kota, wilayah atau negara yang memiliki daerah belakang tempat keluar masuknya arus orang, barang, kendaraan lewat jalur laut, sungai (danau) dari dan ke daerah (wilayah) di belakang pelabuhan itu. Sebagai contoh, pintu gerbang untuk keluar masuk dari dan ke Surabaya dan Jawa Timur adalah pelabuhan Tanjung Perak yang mana sekaligus berperan sebagai zona yang dapat membangkitkan perjalanan untuk kota Surabaya dan kota lainnya. Pelabuhan juga dapat dijadikan sebagai titik simpul ganti moda (transit) dari kapal ke transportasi darat, apakah itu kendaraan jalan raya atau kereta api.

Pelabuhan juga memiliki kelas-kelas tertentu sesuai dengan jumlah penduduk, luas wilayah, arus lalu lintas air (orang dan kapal dan kendaraan jalan

raya yang hendak menyeberang juga) atau jumlah kebutuhan perjalanan dengan kapal laut. Uraian sebagaimana tersebut diatas merupakan pandangan dari Fidel Miro mengenai terminal (Miro, 2012).

Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.

Berdasarkan pandangan Fidel Miro, dermaga adalah merupakan bagian pelabuhan yang berfungsi sebagai jembatan penghubung antara bagian darat dan bagian air pelabuhan. Di samping dijadikan sebagai fasilitas tempat berdiri untuk menunggu proses turun naik penumpang dan bongkar muat barang dari dan ke kapal, dermaga juga digunakan sebagai fasilitas bersandar dan bertambatnya kapal. Kalau dilihat dari segi konstruksi fisiknya, dermaga terdiri dari dermaga beton permanen, dermaga berkonstruksi kayu yang biasanya dijumpai pada pelabuhan-pelabuhan kecil dipelairan pedalaman seperti sungai dan danau. Di samping itu, sesuai dengan kemajuan teknologi, ada juga dermaga bergerak yang dapat dijumpai pada pelabuhan-pelabuhan penyeberangan laut besar seperti di Merak, Bakauheni, Surabaya, Madura, Ketapang, dan Gilimanuk.

Angkutan Petikemas

Berdasarkan katagori yang dipindahkan moda transportasi sesuai pendapat Fidel Miro dapat dibedakan atas:

1. Moda Transportasi Penumpang;
2. Moda Transportasi Barang;
3. Moda Transportasi Benda Cair; dan
4. Moda Transportasi Benda Curah.

Moda transportasi barang yang dirancang untuk memindahkan barang dalam jumlah besar, efisien, dan aman adalah dengan kapal petikemas.

Petikemas

Angkutan laut yang menggunakan *container* sejak tahun lima puluhan berkembang dengan sangat cepat. Kapal *container* penuh (*full container ship*) pertama adalah kapal *Sea Land "ideal-X"*, sebuah kapal tanki yang dirombak menjadi kapal *container*, dan melakukan "perjalanan *container*" pertama tahun 1996 dari Port Newark ke Houston, Texas.

Service container transport pertama dari Amerika Serikat ke Eropa telah dibuka oleh *Sea Land* tahun 1966 dengan kecepatan rendah menggunakan kapal-kapal yang telah dirombak, kebanyakan berukuran 10.000 dwt dan dapat memuat kl. 500 *container*.

Container transport antara negara-negara industri berkembang sangat cepat, dan begitu pula pembangunan kapal-kapal khusus *container* mulai berkembang dengan ukuran-ukuran dan kecepatan yang terus ditingkatkan.

Petikemas (*Cargo Container*) adalah petikemas kotak yang memenuhi

persyaratan teknis sesuai dengan Standar Internasional (*International Standard Organization*), sebagai alat atau perangkat pengangkut barang.

Selanjutnya menurut Abbas Salim, pelayanan sistem petikemas digunakan dalam mengangkut barang-barang yang menggunakan “box/kotak” berukuran 20 feet dan 40 feet, Teu’s (Salim, 2016). Pengoperasian petikemas dilaksanakan pada angkutan darat maupun angkutan laut yaitu:

1. Angkutan darat menggunakan truk.
2. Angkutan kereta api menggunakan box yang memakai gerbong khusus untuk petikemas contoh: dari stasiun Gede Bage petikemas dikirim sampai ke Pelabuhan Tanjung Priok.
3. Angkutan laut memakai kapal-kapal petikemas, pengoperasian melalui Pelabuhan Petikemas di Tanjung Priok.

Sebagian besar petikemas pemanfaatannya menggunakan kapal-kapal petikemas. Perkembangan petikemas terutama permintaan akan jasa petikemas meningkat cepat disebabkan oleh pertumbuhan teknologi angkutan laut (sistem angkutan petikemas).

Untuk menghadapi globalisasi dunia saat ini dibutuhkan sarana penunjang maupun prasarana dibidang angkutan laut yang terdiri dari kapal-kapal petikemas dan terminal petikemas. Pelabuhan-pelabuhan yang telah mengoperasikan petikemas dewasa ini:

- a. Pelabuhan Belawan.
- b. Pelabuhan Tanjung Priok.
- c. Pelabuhan Panjang.
- d. Pelabuhan Surabaya (Tanjung Perak).
- e. Pelabuhan Semarang.
- f. Pelabuhan Ujung Pandang.

Selanjutnya menurut Abbas Salim, Pelayanan B/M dengan sistem petikemas berbeda dengan sistem B/M konvensional. Untuk mengenal operasi petikemas perlu dimengerti beberapa istilah yang ada kaitannya dengan sistem B/M yang menggunakan petikemas:

- a. Pelayanan peti kemas, yaitu sistem B/M dengan menggunakan jasa/fasilitas peti kemas.
- b. *Dwelling time* yaitu hari rata-rata tiap ton atau meter kubik atau petikemas barang yang ditumpuk selama satu bulan.
- c. Kongesti, bertimbun-timbunnya barang di pelabuhan yang melebihi kapasitas maksimum.
- d. BOR (*Berth Occupancy Ratio*) tingkat pemanfaatan dermaga yang tersedia dengan jumlah waktu siap operasi selama satu tahun yang dinyatakan dalam persen (%).
- e. TRT (*Turn Round Time*) yaitu jumlah waktu jam kapal selama berada di

pelabuhan yang dihitung sejak kapal tiba pada lokasi lego jangkar (dalam batas perairan).

- f. *Throughput* (daya lalu) jumlah tonage kapal/barang yang lewat persatuan fasilitas/per satuan waktu.
- g. TEU (*Tweenty Feet Equipment Unit*) yaitu standard ukuran petikemas 20 *feet*, ukuran 40 *feet* berarti 2 (dua) TEU'S.
- h. *Container*, sistem pengangkutan barang yang menggunakan petikemas.
- i. *Container Yard*, adalah lapangan penumpukan petikemas.
- j. FCL (*Full Container Load*) pengiriman barang oleh satu eksportir ditujukan kepada satu importir.
- k. LCL (*Less than Container Load*) pengiriman barang oleh beberapa eksportir ditujukan kepada beberapa importir.
- l. CFS (*Container Freight Station*) gudang tempat menimbun barang yang dikeluarkan dari dalam container atau sebaliknya.

Depo Petikemas dan Usaha Depo Petikemas

Depo petikemas adalah suatu tempat di dalam atau di luar Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan (DLKr) yang berfungsi untuk kegiatan penyimpanan, penumpukan, pembersihan/pencucian, perawatan, perbaikan petikemas, pemuatan (*stuffing*), pembongkaran (*stripping*), serta kegiatan lain yang mendukung kelancaran penanganan petikemas isi (*full*) dan/atau petikemas kosong (*empty*).

Usaha Depo Petikemas adalah kegiatan usaha yang meliputi penyimpanan, penumpukan, membersihkan, dan memperbaiki petikemas serta kegiatan lain yang berkaitan dengan pengurusan petikemas.

Menurut H.K. Martono & Eka Budi Tjahjono, usaha depo petikemas merupakan salah satu usaha yang termasuk usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan sebagaimana di atur dalam Pasal 31 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 (Martono & Tjahjono, 2011).

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan perizinan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan diatur dengan peraturan pemerintah, karena itu berdasarkan Pasal 353 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 berlaku Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 (Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia, 2008). Menurut peraturan pemerintah tersebut, kegiatan usaha depo petikemas dapat dilakukan oleh badan usaha, yang dapat berupa Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), Badan Usaha Milik Swasta (BUMS) yang berbentuk Perseroan Terbatas (PT) atau koperasi yang didirikan khusus untuk usaha itu. Badan usaha tersebut wajib memiliki izin usaha untuk melakukan kegiatan depo petikemas. Izin usaha depo petikemas diberikan selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya dan dievaluasi setiap 2 tahun sekali oleh gubernur. Izin usaha depo petikemas yang telah diberikan harus dilaporkan oleh gubernur secara berkala setiap 6 bulan kepada Dirjen. Perhubungan Laut untuk dijadikan bahan penyusunan sistem informasi

angkutan di perairan (Menteri Negara Sekretaris Negara Republik Indonesia, 1996). Kegiatan usaha depo petikemas bukan hanya sekedar untuk kegiatan penumpukan dan penyimpanan yang merupakan bagian dari perdagangan.

Kegiatan usaha depo petikemas juga meliputi pembersihan dan pencucian, perawatan, dan perbaikan petikemas yang merupakan bagian dari alat angkut, khususnya kapal. Disamping itu, terdapat kegiatan pemuatan dan pembongkaran dan kegiatan lainnya antara lain, pemindahan, pengaturan atau angsur, penataan, *lift on, lift off* secara mekanik, pelaksanaan survei, pengemasan, pelabelan, pengikatan/pelepasan, pemeriksaan fisik barang, penerimaan, penyampaian, dan tempat penimbunan yang peruntukannya untuk kegiatan depo petikemas dalam pengawasan kepabeanan. Kegiatan usaha depo petikemas dapat dilakukan di dalam atau di luar daerah lingkungan kerja pelabuhan.

Izin usaha depo petikemas diperoleh setelah memenuhi persyaratan administrasi dan teknis. Persyaratan administrasi yang harus dipenuhi meliputi:

1. Memiliki akte pendirian perusahaan;
2. Memiliki nomor pokok wajib pajak perusahaan;
3. Memiliki modal usaha;
4. Memiliki penanggung jawab;
5. Memiliki surat keterangan domisili perusahaan;
6. Memiliki persetujuan studi lingkungan dari instansi pemerintah daerah kabupaten/kota setempat dan provinsi untuk Daerah Khusus Ibukota Jakarta, termasuk didalamnya kajian lalu lintas;
7. Memiliki rekomendasi kesesuaian dengan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dari bupati/walikota setempat; dan
8. Memiliki izin gangguan dan perlindungan masyarakat yang diterbitkan oleh pejabat yang berwenang.

Persyaratan teknik yang harus dipenuhi meliputi:

- a. Menguasai lahan yang dibuktikan dengan:
 1. Hak menguasai atas kepemilikan untuk usaha depo petikemas yang berada diluar daerah lingkungan kerja daratan pelabuhan;
 2. Kerja sama dengan penyelenggara pelabuhan untuk usaha depo petikemas yang berada di dalam daerah lingkungan kerja daratan pelabuhan.
- b. Memiliki peralatan paling sedikit meliputi *reach steaker, top loader*, dan *fork lift*;
- c. Memiliki tenaga ahli dengan kualifikasi ahli nautika, ahli ketata-laksanaan pelayaran niaga atau ahli manajemen transportasi laut.

Permohonan izin usaha depo petikemas diajukan kepada gubernur disertai dokumen persyaratan. Permohonan yang diajukan tersebut dilakukan penelitian atas persyaratan permohonan izin usaha depo petikemas dalam jangka waktu paling lama 14 hari sejak permohonan diterima secara lengkap. Apabila

persyaratan belum terpenuhi, gubernur mengembalikan secara tertulis permohonan kepada pemohon untuk melengkapi persyaratan. Permohonan yang dikembalikan dapat diajukan kembali kepada gubernur setelah permohonan dilengkapi. Apabila persyaratan telah dipenuhi, gubernur menerbitkan izin usaha depo petikemas. Hal tersebut sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 47 Tahun 2008 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Petikemas.

Overbengen

Overbengen petikemas adalah kegiatan memindahkan petikemas dari dermaga konvensional kelapangan penumpukan di dalam atau di luar pelabuhan. *Overbengen* tidak hanya dilakukan dari dermaga konvensional tapi juga dilakukan di dermaga khusus petikemas (terminal petikemas) dalam hal ini di PT.JICT. *Overbengen* dilakukan ketika tingkat kepadatan petikemas di PT. JICT sudah mencapai 65%.

Tarif

Tarif adalah harga yang harus dibayar oleh pengguna jasa sesuai dengan jasa yang diberikan oleh penyedia jasa. Tarif terdiri dari tarif angkutan laut, tarif jasa ke pelabuhanan, dan tarif jasa penunjang (Departemen Perhubungan, 2009).

Sebelum bicara mengenai tarif depo petikemas maka perlu dikemukakan konsepsi mengenai tarif jasa ke pelabuhanan secara umum. Tarif jasa ke pelabuhanan umum ditetapkan oleh penyelenggara pelabuhan (PT. Pelindo I, II, III, IV) berdasarkan jenis struktur dan golongan yang ditetapkan oleh pemerintah dalam hal ini oleh Menteri Perhubungan. Penetapan tarif jasa ke pelabuhanan termasuk tarif terminal petikemas di PT. JICT harus dilakukan konsultasi. Besaran tarif tersebut diusulkan oleh penyelenggara pelabuhan disertai dengan pertimbangan kebutuhan penyesuaian tarif, dan sudah dilakukan pembahasan dengan pemangku kepentingan (*stakeholder*) yaitu perusahaan pelayaran dalam hal ini INSA (*Indonesia Nation Ship Owner Assosiated*), asosiasi perusahaan bongkar muat Indonesia (APBNI), gabungan eksportir dan importir Indonesia (GPEI/GIMSI), asosiasi *freight forwarder*, dan asosiasi pemilik barang.

Tarif yang diusulkan oleh penyelenggara pelabuhan harus berdasarkan pertimbangan adanya peningkatan pelayanan, karena penyesuaian tarif harus mempunyai dampak terhadap peningkatan pelayanan jasa ke pelabuhanan. Usulan yang disampaikan oleh penyelenggara pelabuhan dianalisis dan dievaluasi oleh Pemerintah berdasarkan perhitungan biaya pokok yang wajar sehingga Pemerintah akan memberikan persetujuan apabila tarif tersebut sesuai dengan hasil analisis Pemerintah untuk menghasilkan tarif yang wajar. Apabila perhitungan yang disampaikan oleh penyelenggara pelabuhan belum sesuai dengan analisis dan evaluasi Pemerintah maka agar dilakukan penyesuaian oleh penyelenggara pelabuhan. Mekanisme seperti yang peneliti kemukakan mekanisme konsultasi penetapan tarif jasa ke pelabuhanan yang telah diatur melalui peraturan Menteri

Perhubungan.

Tarif depo petikemas merupakan salah satu tarif penunjang. Berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 19 Tahun 2011 Pasal 13 Ayat 1 diatur bahwa besaran tarif pelayanan jasa usaha depo petikemas, ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa dan pengguna jasa. Selanjutnya struktur tarif pelayanan jasa usaha depo petikemas terdiri atas:

1. Bidang Depo Petikemas Kosong (*Empty*).
 - a. Penyimpanan atau penumpukan petikemas (*storage*);
 - b. Menaikkan (*lift on*);
 - c. Menurunkan (*lift off*);
 - d. Pemeriksaan (*survey*);
 - e. Pembersihan/pencucian (*cleaning/washing*);
 - f. Perawatan dan perbaikan petikemas (*maintenance and repair*);
 - g. Pemindahan petikemas (*reposition/over brengen*);
 - h. Pemeriksaan awal petikemas pendingin (*reefer pre trip inspection*);
 - i. Pemantauan petikemas pendingin (*reefer monitoring*);
 - j. Pencucian, pemeriksaan kebocoran (*leak test*), pengetesan 2,5 tahun (*periodic test*) dan 5 tahun (*hidrolic test*) untuk petikemas tangki (*isotank*); dan
 - k. Jasa pelayanan lainnya yang diberikan sesuai dengan kebutuhan.
2. Bidang Depo Petikemas Isi (*Full*)
 - a. Penyimpanan atau penumpukan petikemas (*storage*);
 - b. Menaikkan (*lift on*);
 - c. Menurunkan (*lift off*);
 - d. Pengaturan;
 - e. Pemeriksaan fisik barang (*behandle*);
 - f. Penanganan petikemas barang berbahaya, barang karantina, pendingin (*reefer*), petikemas tangki (*isotank*), dan petikemas khusus; dan
 - g. Jasa pelayanan lainnya yang diberikan sesuai dengan kebutuhan.

Untuk menghindari penumpukan yang berlaku lama di PT. JICT sehingga menyebabkan stagnasi di lapangan, diatur pula cara preventatifnya dengan menentukan pola penumpukan sebagai berikut:

1. Untuk petikemas impor isi dan kosong :
 - a. Masa I
Hari Pertama sampai hari ketiga tidak dikenakan biaya. Hari keempat sampai dengan hari kesepuluh dikenakan tarif per harinya 200% dari tarif dasar.
 - b. Masa II

Hari kesebelas dan seterusnya dikenakan tarif per harinya 300% dari tarif dasar.

2. Untuk petikemas ekspor isi dan kosong :

a. Masa I

Hari pertama sampai hari kelima dikenakan 1 hari dari tariff dasar. Hari keenam sampai hari kesepuluh dikenakan tarif per harinya 200% dari tarif dasar.

b. Masa II

Hari kesebelas dan seterusnya dikenakan tarif per harinya 300% dari tarif dasar.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan menggunakan analisis deskriptif berupa kajian terminal JICT sebagai variable dipengaruhi dan depo-depo petikemas yang ada diwilayah Jakarta sebagai variable berpengaruh. Dalam penelitian ini, peneliti memperoleh bahan-bahan masukan dengan berbagai cara yakni sebagai berikut: (1) riset lapangan (field research) yaitu memperoleh data dengan cara mengadakan penelitian langsung ke perusahaan yang terkait dan asosiasi depo petikemas di Jakarta. Data yang diperoleh melalui penelitian ini merupakan data sekunder dan primer yang dilakukan dengan mendatangi objek yang akan diteliti; (2) pengamatan (observation) yaitu pengamatan langsung para pembuat keputusan berikut lingkungan fisiknya dan atau pengamatan langsung suatu kegiatan yang sedang berjalan; (3) wawancara (interview) yaitu teknik pengumpulan data dengan jalan mengadakan komunikasi dengan sumber data. Komunikasi tersebut dilakukan dengan dialog (tanya jawab) secara lisan baik langsung maupun tidak langsung terkait dengan objek penelitian; (4) kuesioner atau angket yaitu suatu teknik pengumpulan data yang diajukan kepada responden secara tertulis. Data yang diinginkan dikumpulkan tersebut dijabarkan dalam bentuk pertanyaan tertulis dan responden memberikan jawaban secara tertulis; (5) riset kepustakaan (library research) yaitu mengumpulkan dengan cara membaca dan mengutip dari buku laporan dari jurnal ilmiah, dan tulisan yang mengandung informasi dan mendukung landasan teori mengenai masalah yang diteliti (Supardi, 1993).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tingkat kepadatan penumpukan petikemas di terminal PT. Jakarta International Container Terminal

1. Terminal Petikemas PT. JICT
 - a. Dermaga

Tabel 1. Deskripsi Dermaga

	Terminal I	Terminal II
Panjang Dermaga	1650 meter	510 meter
Lebar Dermaga	26.5-349 meter	16 meter
Kedalaman Kolam	11-14 meter	8.6 meter
Jumlah Dermaga	8	2

Sumber: Profile Layout PT. JICT

- b. Lapangan Penumpukan Petikemas (*Container Yard*)

Tabel 2. Fasilitas Lapangan Penumpukan

Container Yard	Terminal I	Terminal II	Total
Luas Lapangan	36.90 ha	9.24 ha	46.14 ha
Kapasitas (teus)	30.299 teus	5.894 teus	36.193 teus
Lapangan Eksport	13.656 teus	2.598 teus	16.254 teus
Lapangan Import	17.376 teus	3.296 teus	20.762 teus
Ground Slot	4614 teus	960 teus	5.574 teus
Reefer Plug 380 V	452 plug	68 plug	520 plug

Sumber: Yard Capacity Layout PT. JICT

c. Suprastruktur

Tabel 3. Fasilitas Peralatan Terminal I dan Terminal II

Equipment	Terminal I	Terminal II	Total
Container Crane	16 unit	4 unit	20 unit
RTGC	51 unit	11 unit	62 unit
Forklift Diesel	18 unit	9 unit	27 unit
Head Truck	110 unit	16 unit	126 unit
Chasis	124 unit	21 unit	145 unit
Spreader CC	20 unit	5 unit	25 unit
Spreader RTGC	58 unit	11 unit	69 unit

Sumber: Equipment Report PT. JICT

Berdasarkan data dari PT. JICT kunjungan kapal ke dermaga pada tahun 2012 sebanyak 2.000 kapal dengan kecenderungan naik rata-rata setiap tahun 8% sehingga pada tahun 2014 diperkirakan sebanyak 2.320 kapal. Arus bongkar muat petikemas di PT. JICT pada tahun 2012 sebanyak 2,4 juta teus dengan kecenderungan naik rata-rata 8% setiap tahun, maka pada tahun 2014 diperkirakan sebanyak 2,78 juta teus. Luas lapangan di terminal I dan II seluas 46,14 hektar dengan kapasitas atau daya tampung sebanyak 36.193 teus. Perkembangan lalu lintas kapal dan petikemas sebagaimana tabel dibawah ini.

Tabel 4. Perkembangan Arus Lalu Lintas Kapal dan Petikemas

No.	Kapal	Unit	Petikemas	Box
1	2010	1.670	2010	2 juta
2	2011	1.830	2011	2.2 juta
3	2012	2.000	2012	2.4 juta
4	2013	2.160	2013	2.6 juta
5	2014	2.333	2014	2.8 juta

Dengan fasilitas peralatan yang dimiliki PT. JICT sebagaimana di bab sebelumnya produktivitas bongkar muat dapat mencapai 29 box per jam dan rata-rata setiap kapal bongkar muat di PT. JICT sebanyak 1.200 teus. Yard Occupancy Ratio (YOR) rata-rata tahun 2012 sebesar 82% dan tahun 2013 sebesar 85%. *Holding Capacity* tahun 2012-2013 sebesar 24.312 teus. Dengan YOR yang melebihi utilitas maka seharusnya atau idealnya dilakukan *overbrengen* (OB) pada saat YOR mencapai 65% namun pelaksanaannya dilakukan setelah mencapai 85%. OB rata-rata dalam 1 minggu 350 box/teus atau rata-rata tiap hari 50 box/teus.

Ada beberapa macam jenis OB:

- a. OB *Consignee* atau OB-C adalah pemindahan petikemas dari TPS ke DP3 atas permintaan *consignee*.
- b. OB - LCL atau OB-L adalah pemindahan petikemas dari TPS ke DP3 karena petikemas tersebut berstatus *Less than Container Load* yang membutuhkan gudang CFS untuk *stripping* atas permintaan pelayaran.
- c. OB karantina atau OB-Q adalah pemindahan petikemas dari TPS ke DP3 khusus pengawasan dari dinas Karantina Ikan (KI), Karantina Hewan (KH), dan Karantina Tumbuhan (KT) atas permintaan dinas atau balai karantina yang berkepentingan.
- d. OB barang berbahaya atau OB-BB adalah pemindahan petikemas dari TPS ke DP3 yang ditunjuk karena *hazardous cargo* sehingga membutuhkan tempat khusus yang aman.
- e. OB lapangan atau OB-X adalah pemindahan petikemas dari TPS ke DP3 karena alasan *Yard Occupancy Ratio* (YOR) di terminal petikemas sudah melampaui batas tertentu yang ditetapkan (65%) sehingga untuk menghindari kepadatan di *container yard* perlu ada pemindahan ke tempat lain.
- f. OB pabean atau OB-BC adalah pemindahan petikemas dari TPS ke gudang pabean atau tempat penimbunan pabean atas permintaan instansi Bea Cukai karena alasan masa timbun di TPS sudah melampaui batas tertentu (30 hari) semenjak petikemas dibongkar dari kapal. Barang-barang OB-BC pada prinsipnya adalah barang bermasalah seperti barang tak bertuan, barang dikuasai negara, dan barang yang menjadi milik negara menurut Undang-undang Kepabeanan.

$$\text{Holding Capacity} = \frac{461.400 \text{ m}^2}{15.5 \text{ m}^2} \times 1 \text{ teus} = 29.768$$

$$\text{Teus} = 29.768 \times 3,5 \text{ tier} = 104.188 \text{ teus}$$

Keterangan:

- 461. 400 m² adalah luas lapangan di terminal I dan terminal II PT. JICT.
 - 15, 5 m² adalah luas petikemas 1 box/teus untuk ukuran 20 feet.
 - 3 tier adalah tingginya tumpukan petikemas di lapangan penumpukan PT. JICT.
- g. Dengan tingkat kepadatan penumpukan petikemas yang sangat tinggi tersebut apabila tidak dilakukan OB ke depo petikemas maka akan mengganggu kelancaran arus bongkar muat petikemas yang pada akhirnya akan terjadi stagnasi di terminal PT. JICT.
2. Depo Petikemas

Perusahaan Depo Petikemas khususnya di wilayah DKI Jakarta tergabung dalam wadah Asosiasi Perusahaan Depo dan Pergudangan Indonesia (APDEPI). APDEPI keberadaannya diakui dan mendapat dukungan (Menteri Perhubungan, 2007). Berdasarkan data APDEPI terdapat 41 perusahaan depo petikemas di DKI Jakarta yang terdiri dari:

- a. 22 usaha depo petikemas kosong; dan
- b. 19 usaha depo petikemas isi (data terlampir)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 47 Tahun 2008 bahwa setiap usaha depo petikemas wajib memiliki izin usaha sebagaimana yang telah dikemukakan dalam bab sebelumnya (Menteri Perhubungan, 2008). Berdasarkan informasi APDEPI baru satu perusahaan usaha depo petikemas yang memiliki izin usaha dari Gubernur DKI Jakarta yaitu PT. Multicon Indra Jaya Terminal.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 47 Tahun 2008 setiap depo petikemas wajib menguasai atau memiliki lahan paling sedikit seluas 1 (satu) hektar sebagai tempat untuk melakukan kegiatan penumpukan petikemas dan usaha penunjangnya yang dibuktikan dengan hak penguasaan atau kepemilikan tanah. Berdasarkan asumsi tersebut maka diperkirakan usaha depo petikemas kosong paling sedikit menguasai lahan sebanyak 22 x 1 hektar = 22 hektar, sedangkan depo petikemas isi menguasai 19 x 1 hektar = 19 hektar. Apabilamasing-masing usaha depo petikemas memenuhi persyaratan minimal yang dipersyaratkan namun sebagian ada yang melebihi batas minimal tersebut, antara lain PT. Multicon Indra Jaya Terminal yang menguasai lahan untuk petikemas kosong di Marunda seluas 9 hektar dan di Cakung seluas 3 hektar.

Berdasarkan data tersebut maka kapasitas lapangan penumpukan petikemas kosong yang ada di DKI Jakarta bisa menampung sebanyak

$$\frac{0.6 \text{ hektar (6000 m}^2\text{)}}{15.5 \text{ m}^2} \times 7 \text{ tier} \times 22 = 35.767 \text{ box/teus}$$

Keterangan:

- 0,6 hektar adalah kapasitas normal sebesar 60% yang digunakan untuk penumpukan petikemas dan sisanya 0,4 hektar untuk kebutuhan operasional peralatan, pergerakan truk, fasilitas pemeliharaan petikemas dan lain sebagainya.
- 15,5 m² adalah luas petikemas 1 box/teus untuk ukuran 20 feet.
- 7 tier adalah tingginya tumpukan petikemas di lapangan penumpukan
- 22 adalah jumlah depo petikemas kosong yang ada di DKI Jakarta.

Untuk petikemas isi kapasitas penumpukan petikemas yang ada di DKI Jakarta bisa menampung sebanyak $\frac{0.6 \text{ hektar } (6000 \text{ m}^2)}{15.5 \text{ m}^2} \times 3 \text{ tier} \times 19 = 13.238 \text{ box/teus}$

Keterangan:

- 0,6 hektar adalah kapasitas normal sebesar 60% yang digunakan untuk penumpukan petikemas dan sisanya 0,4 hektar untuk kebutuhan operasional peralatan, pergerakan truk, fasilitas pemeliharaan petikemas dan lain sebagainya.
- 15,5 m² adalah luas petikemas 1 box/teus untuk ukuran 20 feet.
- 3 tier adalah tingginya tumpukan petikemas di lapangan penumpukan.
- 19 adalah jumlah depo petikemas isi yang ada di DKI Jakarta.

Gambaran data tersebut menunjukkan potensi kapasitas lapangan penumpukan petikemas yang siap digunakan untuk menampung beban kapasitas di PT. JICT. Di samping itu bagi depo petikemas kosong juga mempunyai peranan yang sangat penting untuk menyediakan kebutuhan petikemas yang dibutuhkan oleh pemilik barang, setiap saat kebutuhan petikemas sudah tersedia di depo petikemas. Petikemas tersebut senantiasa dirawat dan dipelihara karena beberapa depo petikemas telah menyiapkan fasilitas pembersihan/pencucian, perawatan, dan perbaikan petikemas agar kelaikan teknis sebagai alat pengemas barang dapat dijamin keselamatan dan keamanannya.

Depo petikemas yang telah disiapkan untuk menampung limbah petikemas di PT. JICT karena tingkat kepadatannya cukup tinggi adalah depo petikemas isi dengan status tempat penumpukan sementara (TPS) pabean. TPS ini merupakan depo petikemas yang dalam pengawasannya kepabeanan, yang telah ditetapkan oleh kantor Bea dan Cukai. TPS ini sifatnya sebagai depo untuk transit petikemas karena adanya *overbremen* dari terminal PT. JICT. Pada saat TPS tersebut telah dilakukan pengurusan-pengurusan dokumen petikemas isi antara lain *bill of lading*, *delivery order*, dokumen tagihan atau harga (*invoice*), *packing list*, *certificate of original* (COO) yaitu sertifikat asal

barang yang ada dalam petikemas, pemberitahuan impor barang, surat pemberitahuan pengeluaran barang, pemeriksaan fisik isi petikemas dengan dokumennya (*behandle*) dan penyerahan barang (*delivery*). Setelah semua dokumen-dokumen dan pemeriksaan di TPS selesai maka petikemas dapat diserahkan kepada pemilik barang. Hasil wawancara dengan ketua APDEPI peranan depo petikemas baik untuk depo petikemas isi maupun kosong sangat berperan dan sangat penting karena dapat menjadi jalan keluar apabila terjadi kepadatan petikemas di PT. JICT, bahkan berdasarkan pendapat ketua APDEPI jika tidak ada depo petikemas di luar pelabuhan dapat menjadi masalah karena dapat menimbulkan kepadatan penumpukan di PT. JICT yang dapat menimbulkan kongesti di Pelabuhan TanjungPriok. Hal ini pernah terjadi pada tahun 2000-an karena para pemilik barang belum mengambil barangnya melebihi dari 14 hari, sehingga rata-rata waktu menumpuk petikemas (*dwelling time*) sebesar 14 hari. Pada saat itu untuk mengatasi pemilik barang yang menumpuk petikemasnya di PT. JICT dikeluarkanlah tarif progresif dan kebijakan *overbremen* di pelabuhan.

Dukungan fasilitas depo petikemas yang ada dalam menunjang efisiensi dan kelancaran fungsi depo petikemas

Berdasarkan informasi dari APDEPI perusahaan yang belum mendapatkan perizinan sejak dikeluarkannya Keputusan Menteri Perhubungan Tahun 2008 hingga saat ini dikarenakan belum terpenuhinya berbagai persyaratan yang telah ditentukan, khususnya persyaratan persetujuan studi lingkungan dari instansi Pemerintah Daerah, Kabupaten/Kota setempat dan Provinsi untuk DKI Jakarta, termasuk didalamnya kajian lalu lintas, sehingga Gubernur DKI Jakarta yang diberi wewenang untuk memberikan izin oleh Menteri Perhubungan. Saat ini yang telah mendapatkan izin usaha dari Gubernur DKI Jakarta adalah PT. Multicon Indra Jaya Terminal.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 47 Tahun 2008 yang kemudian ditindak lanjuti dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 119 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Petikemas telah diatur persyaratan memperoleh perizinan. Setiap penyelenggaraan dan Pengusahaan depo petikemas wajib mendapatkan Surat Izin Usaha Depo Petikemas (SIUDPK) dari Kepala Dinas Perhubungan. Setiap perusahaan hanya diberikan 1 (satu) SIUDPK atas lokasi yang dimohonkan sesuai dengan bidang usahanya dan perusahaan yang memiliki usaha lebih dari satu kegiatan dan/atau memiliki kegiatan usaha di lokasi yang berbeda harus memiliki SIUDPK masing-masing sesuai dengan jenis kegiatan dan lokasi usahanya.

Untuk mendapatkan izin pemohon mengajukan permohonan secara tertulis dengan melampirkan:

1. Akte pendirian perusahaan;
2. Keterangan domisili perusahaan;

3. Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP);
4. Pengesahan akte pendirian perusahaan oleh Kementerian Hukum dan HAM; dan
5. Izin prinsip PMA dari BKPM (bagi perusahaan berbentuk usaha patungan/*joint venture*).

Permohonan izin tersebut harus memenuhi persyaratan administrasi sebagai berikut :

1. Ketetapan Rencana Kota (KRK) dan Rencana Tata Letak Bangunan (RTL) dari Suku Dinas Tata Ruang/Dinas Tata Ruang Provinsi DKI Jakarta;
2. Izin Mendirikan Bangunan (IMB) dari Dinas Pengawasan dan Penertiban Bangunan (P2B) Provinsi DKI Jakarta;
3. Rekomendasi dari Badan Pengelola Lingkungan Hidup Daerah Provinsi DKI Jakarta mengenai kajian studi lingkungan Amdal atau UKL-UPL;
4. Surat izin usaha berdasarkan Undang-Undang Gangguan (*Hinder Ordonatie*) dari satuan Polisi Pamong Praja Provinsi DKI Jakarta;
5. Kajian Lalu Lintas dari Dinas Perhubungan; dan
6. Rekomendasi dari Asosiasi Perusahaan Depo dan Pergudangan Indonesia yang diakui Pemerintah, Menteri Perhubungan dan Kamar Dagang dan Industri (KADIN).

Selain persyaratan administrasi penyelenggaraan dan pengusahaan depo petikemas harus memenuhi persyaratan teknis dan peralatan sebagai berikut :

1. Bidang depo petikemas kosong (*empty*)
 - a. Luas lahan paling sedikit 10.000 m²;
 - b. Menguasai lahan paling sedikit untuk waktu 3 tahun atau memiliki lahan untuk lokasi usaha dengan luas sebagaimana tersebut pada butir 1 yang dibuktikan dengan hak penguasaan atau kepemilikan tanah untuk usaha depo petikemas yang berada di luar Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan (DLKr);
 - c. Menguasai atau memiliki paling sedikit 1 unit alat angkat petikemas kosong (*empty container loader*) dengan kapasitas minimal 8 ton dengan ketinggian minimal 4 tier dan paling sedikit 1 unit alat angkat petikemas kosong (*forklift*) dengan kapasitas minimal 7 ton;
 - d. Memiliki atau menguasai fasilitas pencucian, perbaikan, dan perawatan petikemas kosong; dan
 - e. Memiliki modal usaha paling sedikit 2,5 miliar rupiah.
2. Bidang depo petikemas isi (*full*)
 - a. Luas lahan paling sedikit 4.000 m²
 - b. Menguasai lahan paling sedikit untuk waktu 3 tahun atau memiliki

lahan untuk lokasi usaha dengan luas sebagaimana tersebut pada butir 1 yang dibuktikan dengan hak penguasaan atau kepemilikan tanah untuk usaha depo petikemas yang berada di luar DLKr dan atau menguasai lahan dengan kerja sama operasi dengan Badan Usaha Pelabuhan atau Operator atau Otoritas Pelabuhan untuk depo petikemas yang berada di dalam DLKr;

- c. Menguasai atau memiliki paling sedikit 1 unit alat angkat petikemas isi (*Container stacker*) dengan kapasitas minimal 32 ton; dan
- d. Memiliki modal usaha paling sedikit 2,5 miliar rupiah.

Selanjutnya untuk mengembangkan menyelenggarakan depo petikemas nasional atau badan hukum Indonesia dapat melakukan kerja sama dengan perusahaan depo petikemas asing atau badan hukum asing atau warga negara asing dalam bentuk usaha patungan (*joint venture*) dengan membentuk satu perusahaan depo petikemas nasional. Perusahaan depo petikemas dalam bentuk usaha patungan wajib memiliki izin usaha depo petikemas.

Untuk memperoleh izin usaha depo petikemas nasional bagi perusahaan depo kemas dalam bentuk usaha patungan wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki modal usaha paling sedikit 5 miliar rupiah;
- b. Memiliki tenaga Ahli Nautika Tk. III atau 1 orang Ahli Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga atau Transportasi Laut, berijazah D. III atau yang sederajat dengan pengalaman kerja paling sedikit 3 tahun; dan
- c. Perizinan usaha depo petikemas.

Perusahaan depo petikemas yang telah memperoleh izin usaha harus memenuhi kewajiban sebagai berikut:

- a. Menjadi anggota Asosiasi Perusahaan Depo dan Pergudangan Indonesia yang diakui Pemerintah, Menteri Perhubungan dan Kamar Dagang dan Industri (KADIN);
- b. Memenuhi semua kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin usaha;
- c. Melakukan kegiatan usaha paling lambat 6 bulan setelah izin usaha diterbitkan;
- d. Melakukan daftar ulang setiap 2 tahun terhitung sejak tanggal izin dikeluarkan;
- e. Menyampaikan laporan bulanan per triwulan atas kegiatan operasional perusahaan kepada Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dengan tembusan kepada Otoritas Pelabuhan setempat dan APDEPI;
- f. Menyampaikan laporan tahunan kegiatan operasional perusahaan kepada Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dengan tembusan kepada Dirjen Perhubungan Laut dan Otoritas Pelabuhan setempat dan APDEPI;
- g. Melaporkan kepada Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dengan tembusan kepada Otoritas Pelabuhan setempat setiap kali terjadi perubahan anggaran dasar perusahaan, nama/alamat perusahaan, NPWP,

nama dan alamat direktur utama/penanggung jawab perusahaan dan status kepemilikan peralatan kerja dan tenaga ahli selambat-lambatnya 14 hari kerja, setelah terjadinya perubahan tersebut;

- h. Mematuhi dan melaksanakan ketentuan kesehatan dan keselamatan kerja di lingkungan kegiatan perusahaannya dan terhadap semua tenaga kerja yang dipekerjakan;
- i. Mendidik dan melatih keterampilan pegawai agar tercapai efektivitas dan efisiensi kerja serta menjadi anggota APDEPI;
- j. Perusahaan yang telah memiliki surat izin usaha depo petikemas mendaftarkan kegiatan usahanya kepada Otoritas Pelabuhan/unit penyelenggara pelabuhan setempat apabila melakukan kegiatan di dalam DLKr;
- k. Bertanggung jawab atas kebenaran laporan;
- l. Membayar pajak daerah dan retribusi daerah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Perusahaan Depo petikemas wajib melaporkan kegiatannya kepada Dinas Perhubungan per triwulan, selanjutnya Dinas Perhubungan melakukan evaluasi keseimbangan jumlah perusahaan dengan volume/ arus barang, serta mengumumkan hasilnya secara berkala. Dalam hal telah terjadi ketidakseimbangan antara volume/ arus barang dan jumlah perusahaan depo petikemas, Dinas Perhubungan tidak akan menerbitkan izin baru atau menghentikan sementara penerbitan izin usaha depo petikemas. Izin usaha depo petikemas dapat dicabut apabila tidak memenuhi kewajiban.

Izin usaha depo petikemas dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin usaha dalam hal perusahaan yang bersangkutan :

- a. Melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang;
- b. Membubarkan diri atau pailit, berdasarkan keputusan instansi yang berwenang;
- c. Memperoleh izin usaha secara tidak sah; dan
- d. Melakukan kegiatan usaha yang menyimpang dari usaha pokoknya.

Anggota APDEPI terdaftar 53 anggota. Untuk itu, dimasa mendatang APDEPI akan melakukan pembinaan sebagai berikut :

- a. Bagi perusahaan yang belum mempunyai SIUDPK (Surat Izin Usaha Depo Petikemas) diharuskan mengurus SIUDPK sesuai Peraturan Gubernur Nomor. 119 Tahun 2011 (Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, 2011).
- b. Semua perusahaan depo petikemas dan pergudangan harus mengurus SIUDPK keKepala Dinas Perhubungan Provinsi dan sebelumnya harus mendapatkan rekomendasi dari APDEPI sesuai Peraturan Gubernur No. 119 Tahun 2011 Pasal 5 ayat a6.

- c. APDEPI membuat pemberitahuan kepada seluruh perusahaan depo petikemas dan pergudangan di Provinsi DKI Jakarta untuk mengajukan permohonan SIDPK yang dimaksud.
- d. Tindak lanjut dari pengumuman APDEPI tersebut sesuai surat APDEPI Nomor. 009/DPW-APDEPI/VIII/2012 tanggal 6 Agustus 2012, maka ditindak lanjuti oleh Kepala Dinas perhubungan dengan peringatan pertama Nomor. 7844/1-813 tanggal 25 November 2013.
- e. Bagi perusahaan depo petikemas dan pergudangan yang telah beroperasi harus menjadi anggota APDEPI dan memenuhi kewajibannya untuk membayar iuran anggota.
- f. Apabila ada permasalahan yang timbul yang dihadapi oleh pengusaha depo petikemas dan pergudangan maka APDEPI akan menjembatani dengan pihak-pihak terkait.
- g. Keputusan Menteri 346 Tahun 2007 tentang pengakuan dan keberadaan APDEPI kegiatannya meliputi 7 bidang, antara lain:
 - 1) Perusahaan Tempat Penimbunan Sementara (TPS);
 - 2) Perusahaan Tempat Penimbunan Sementara Pabean (TPP);
 - 3) Perusahaan Tempat Penimbunan Berikat (TPB);
 - 4) Perusahaan Jasa Penanganan Depo dan Pergudangan (PJPDP);
 - 5) Perusahaan Konsolidator dan Pergudangan;
 - 6) Perusahaan Depo dan Gudang Khusus; dan
 - 7) Perusahaan depo petikemas.

Khusus masalah petikemas telah diatur kegiatan operasional petikemas kosong (*empty*) dan petikemas isi (*full*). Untuk menjaga tingkat kompetisi yang sehat APDEPI akan selalu memantau implementasi tarif dilapangan, agar tarif yang diterapkan oleh masing-masing depoberdasarkan kesepakatan dengan pengguna jasa jangan saling mematikan satu dengan yang lainnya. Hal ini diperlukan karena hasil kesepakatan tersebut mempunyai potensi untuk terjadinya persaingan yang tidak sehat karena Pemerintah hanya menetapkan struktur tarif. Struktur tarif pelayanan jasa depo petikemas terdiri atas:

- a. Penyimpanan atau penumpukan petikemas ;
- b. Pembersihan/pencucian (*cleaning/washing*);
- c. Perawatan petikemas;
- d. Perbaikan petikemas (*repairing*);
- e. Pemindahan;
- f. Pengaturan (angsur);
- g. Survey;
- h. *Lift on lift off*;
- i. Pemeriksaan fisik barang (*behandle*);
- j. Pengemasan, pelabelan, pengikatan/pelepasan (*lashing/unlashing*);
- k. Pembongkaran/pemuatan LCL cargo yang terdiri atas: *Stripping, Stuffing*;

Mekanik; *Delivery*; *Receiving*; *Trucking*; *Surveyor*; *Behandle* (jika ada); *Dangerous good cargo* (jika ada); *Cargo shifting*; Kebersihan; dan *Storage*.

Berdasarkan hasil wawancara dengan ketua APDEPI rata-rata pertumbuhan perusahaan depo petikemas mulai tahun 2010 sampai dengan tahun 2014 adalah sebesar 10%. Untuk sementara waktu APDEPI menyarankan kepada Pemerintah agar jumlah yang ada sudah mencukupi dan tidak perlu ditambah. Selanjutnya APDEPI akan melakukan pembinaan bersama Pemda DKI Jakarta terhadap perusahaan depo yang ada dan yang belum menjadi anggota agar segera mengajukan perizinan usaha depo.

Untuk itu Pemda DKI Jakarta telah mengeluarkan teguran kepada para pimpinan/penanggung jawab depo petikemas untuk menyesuaikan perizinannya dengan surat nomor. 7844/-1.813 tanggal 25 November 2013 (**data terlampir**). Apabila tidak diindahkan maka Pemerintah Daerah DKI Jakarta akan melakukan tindakan tegas karena peringatan tersebut sudah diperpanjang sebanyak 2 kali.

Faktor yang tidak kalah penting adalah dukungan alat angkut petikemas dari lokasi depo ke terminal PT. JICT dan sebaliknya karena jumlah kendaraan yang terbatas disebabkan kendaraan-kendaraan tersebut terhambat kemacetan di perjalanan dan juga kondisi kendaraan yang masih terdapat tidak laik. Rata-rata dari lokasi depo ke terminal PT. JICT dari pukul 08.00 WIB-19.00 WIB. Untuk lokasi di Cakung hanya mampu mencapai 3 rit/hari dan untuk lokasi Marunda rata-rata 4 rit/hari. Untuk itu penataan depo petikemas sangat penting agar tetap terjaminnya kelancaran arus kendaraan petikemas dari depo petikemas ke PT. JICT dan sebaliknya.

Dukungan Sumber Daya Manusia Pengelola Depo Petikemas

Berdasarkan persyaratan yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 47 Tahun 2008 dan Peraturan Gubernur setiap depo petikemas wajib memiliki tenaga ahli paling sedikit 1 (satu) orang dengan kualifikasi Ahli Nautika TK. III atau 1 (satu) orang Ahli Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga atau Transportasi Laut berijazah D. III atau 1 (satu) orang tenaga ahli yang sederajat dengan pengalaman kerja paling sedikit 2 (dua) tahun dalam pengelolaan depo petikemas.

Persyaratan ini mutlak diperlukan karena akan meningkatkan efisiensi dan produktivitas kinerja depo petikemas. Persyaratan yang ditetapkan oleh Pemerintah tersebut bersifat minimal karena terkait dengan kompetensi kerja. Pengelolaan dan penyelenggaraan depo petikemas tidak hanya sekedar penyediaan lahan untuk penumpukan tapi bagaimana mengelola sampai pada distribusi petikemas ke PT. JICT.

Faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas kerja sangatlah banyak tapi salah satu faktor adalah kualitas dan kemampuan fisik tenaga kerja (Nagib & Tjiptoherijanto, 2008). Faktor ini dipengaruhi oleh tingkat pendidikan, kompetensi,

pelatihan, motivasi kerja, etos kerja, mental, kesehatan dan asupan gizi tenaga kerja.

Dalam meningkatkan produktifitas tenaga kerja depo petikemas diperlukan dukungan faktor sarana pendukung dan supra sarana. Sarana pendukung untuk peningkatan produktifitas tenaga kerja dapat dikelompokkan dalam dua golongan, yaitu pertama menyangkut lingkungan kerja, termasuk teknologi, sarana dan peralatan produksi yang digunakan, tingkat keselamatan dan kesehatan kerja serta suasana dalam lingkungan kerja itu sendiri. Kedua adalah menyangkut kesejahteraan tenaga kerja, yang tercermin dalam sistem pengupahan dan jaminan sosial serta kelangsungan kerja. Perbaikan di lingkungan kerja dapat menumbuhkan kegairahan, semangat dan kecepatan kerja. Demikian juga perbaikan dibidang pengupahan dan jaminan sosial dapat menumbuhkan motivasi kerja dan meningkatkan kemampuan fisik tenaga kerja. Adanya kepastian atas kelangsungan pekerjaan dan penghasilan yang akan diperoleh merupakan daya dorong yang besar untuk peningkatan produktifitas tenaga kerja.

Faktor supra sarana berkaitan dengan kebijakan pemerintah, profesionalitas manajemen kerja, dan hubungan industrial. Dalam hal ini upaya untuk peningkatan produktifitas tenaga kerja dipengaruhi secara langsung maupun tidak langsung melalui kebijakan pemerintah seperti kebijakan tentang investasi, perizinan usaha, kepastian hukum, moneter, fiskal, harga, dan distribusi. Tingkat profesionalitas manajemen berkaitan dengan upaya mengkombinasikan dan mendayagunakan semua sarana produksi, menerapkan fungsi-fungsi manajemen, menciptakan sistem dan pembagian kerja, menempatkan orang yang tepat pada pekerjaan yang tepat, serta menciptakan kondisi dan lingkungan kerja yang aman dan nyaman. Sementara hubungan industrial berkaitan dengan hubungan antara pekerja dan pengusaha diantaranya adalah bagaimana pandangan pengusaha terhadap bawahannya, sejauh mana hak-hak pekerja mendapat perhatian pengusaha serta sejauh mana bawahan diikutsertakan dalam penentuan kebijakan perusahaan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari uraian di atas dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Tingkat kepadatan penumpukan petikemas di PT. JICT sudah sangat tinggi. Secara teoritis tingkat penumpukan yang tinggi yang dilihat dari indikator YOR melebihi 65% seharusnya sudah dilakukan OB, namun OB di PT. JICT dilakukan setelah mencapai 85% atau rata-rata setiap hari dilakukan OB sebanyak 50 box/teus. Perusahaan Depo petikemas di wilayah DKI Jakarta sebagai anggota APDEPI sebanyak 41 perusahaan depo yang terdiri dari 22 usaha depo petikemas kosong dan 19 depo petikemas isi. Usaha depo petikemas yang belum atau tidak tergabung dalam APDEPI juga cukup banyak, kapasitas atau daya tampung lapangan penumpukan depo tersebut memiliki potensi sangat besar

karena dapat menampung penumpukan 35.767 box/teus petikemas kosong dan 13.238 box/teus peti kemas isi. Peranan depo petikemas tersebut sangat penting karena dapat mengurangi tingkat kepadatan petikemas di PT. JICT. Potensi kapasitas depo petikemas kosong adalah untuk menyiapkan kebutuhan petikemas untuk angkutan ekspor agar tidak terjadi kelangkaan petikemas. Dengan demikian depo petikemas mempunyai pengaruh dan peranan yang sangat penting dalam menunjang kelancaran bongkar muat di terminal PT. JICT.

2. Begitu besar dan pentingnya pengaruh dan peranan depo petikemas, maka peranan tersebut harus ditunjang dengan dukungan fasilitas baik berupa fasilitas aspek administrasi maupun aspek peralatan operasional di depo. Fasilitas kewajiban untuk mendapatkan izin usaha bagi depo petikemas yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 47 Tahun 2008 dan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 119 Tahun 2011, hingga peneliti menulis laporan ini belum dipenuhi kecuali PT. Multicon Indra Jaya Terminal. Padahal depo petikemas yang ada saat ini semuanya sudah melakukan kegiatan operasionalnya. Untuk ini Pemda DKI Jakarta telah melakukan teguran kepada pimpinan/penanggung jawab depo untuk mengajukan perizinan atau menyesuaikan perizinan dengan surat Nomor 7844/-1. 813 tanggal 25 November 2013 dan apabila tidak diindahkan Pemda DKI Jakarta akan melakukan tindakan tegas karena peringatan tersebut sudah diperpanjang sebanyak 2 kali. Pemda DKI Jakarta akan melakukan fasilitasi agar mempermudah memperoleh perizinannya karena perizinan ini akan menjadi alat pembinaan depo petikemas. Fasilitas peralatan untuk operasional depo juga sangat penting untuk mendukung kelancaran dan keselamatan kerja di depo petikemas. Sebagian besar perusahaan depo petikemas belum memenuhi persyaratan fasilitas peralatan yang ditetapkan bahkan terdapat beberapa depo yang tidak memenuhi standar kelaikan terhadap peralatan yang dimiliki/dikuasai.
3. Sumber daya manusia dalam mengelola depo petikemas juga mutlak dipenuhi, namun sebagian perusahaan depo petikemas masih belum memiliki sumber daya manusia yang memenuhi kualifikasi yang sudah ditetapkan dalam peraturan. Kualifikasi sumber daya manusia ini sangat penting karena tidak saja untuk menjamin beroperasinya peralatan dengan selamat, namun juga dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas kinerja depo petikemas, padahal persyaratan yang ditentukan oleh ketentuan perundang-undangan tersebut bersifat minimal.

Saran

Sesuai dari uraian permasalahan-permasalahan yang terjadi di atas dan deskripsi data, serta adanya kesimpulan yang didapat, maka penulis memberikan

saran-saran yang mungkin dapat bermanfaat. Adapun saran tersebut antara lain:

1. Pengaruh dan peranan depo petikemas yang sangat penting dan besar dalam mendukung kelancaran bongkar muat di terminal PT. JICT harus terus dikembangkan secara sinergi baik oleh Pemerintah pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan, Pemda Provinsi DKI Jakarta, PT. JICT dan pengelola depo petikemas melalui APDEPI. Pemerintah, Pemda Provinsi DKI Jakarta dan APDEPI harus dapat memfasilitasi kerjasama yang baik antara PT. JICT dengan pengelola depo, paling tidak system informasi kedatangan kapal, tingkat kebutuhan petikemas dan tingkat kepadatan di PT. JICT. Pemda juga harus dapat memfasilitasi dukungan arus lalu lintas peti kemas dari PT. JICT ke depo petikemas dan sebaliknya.
2. Segera dilakukan penertiban perizinan usaha depo karena pertumbuhannya perusahaan depo cukup besar rata-rata 10%, sehingga jika tidak dilalukan penertiban dapat menimbulkan kompetisi yang tidak sehat dan kemacetan lalu lintas. Pemda Provinsi DKI Jakarta dan APDEPI memfasilitasi perizinannya dengan tidak membebani biaya yang memberatkan perusahaan depo karena dengan tertibnya perizinan Pemda Provinsi DKI Jakarta dapat mengetahui potensi kekuatan depo masing-masing untuk memudahkan pembinaannya, termasuk penertiban fasilitas peralatan yang belum dipenuhi atau tidak memenuhi persyaratan.
3. Persyaratan minimal kualifikasi sumber daya manusia pengelolaan depo petikemas, secara bertahap agar mulai dipenuhi oleh perusahaan depo petikemas yang belum memenuhi. Bagi yang sudah memenuhi agar perusahaan depo petikemas untuk lebih meningkatkan kualifikasi dan kuantitasnya sebanding dengan beban kerja dari depo petikemas masing-masing.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Perhubungan. (2009). *Kamus Istilah Transportasi* (2nd ed.). Departemen Perhubungan.
- Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. (2011). *Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibu kota Jakarta Nomor. 119 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Petikemas*. <https://pelayanan.jakarta.go.id/download/regulasi/peraturan-gubernur-nomor-119-tahun-2011-tentang-penyelenggaraan-dan-pengusahaan-depo-peti-kemas.pdf>
- Martono, H. ., & Tjahjono, E. B. (2011). *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*. Rajawali Pers.
- Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia. (2008). *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008*. [https://jdih.esdm.go.id/storage/document/UU No. 17 Tahun 2008 Pelayaran.pdf](https://jdih.esdm.go.id/storage/document/UU_No_17_Tahun_2008_Pelayaran.pdf)
- Menteri Negara Sekretaris Negara Republik Indonesia. (1996). *Undang-undang (UU) Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia*. [https://peraturan.bpk.go.id/Home/Download/34652/UU Nomor 6 Tahun 1996.pdf](https://peraturan.bpk.go.id/Home/Download/34652/UU_Nomor_6_Tahun_1996.pdf)
- Menteri Perhubungan. (2007). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 346 Tahun 2007 Tentang Asosiasi Perusahaan Depo Petikemas dan Pergudangan Indonesia*.
- Menteri Perhubungan. (2008). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 47 Tahun 2008 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Petikemas*. https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2008/km_no._47_tahun_2008.pdf
- Miro, F. (2012). *Pengantar Sistem Transportasi* (2nd ed.). Erlangga.
- Nagib, L., & Tjiptoherijanto, P. (2008). *Pengembangan sumber daya manusia : di antara peluang dan tantangan* (1st ed.). Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia. Pusat Penelitian Kependudukan.
- Salim, A. (2016). *Manajemen Transportasi* (2nd ed.). Rajawali Pers.
- Supardi. (1993). Populasi dan Sampel Penelitian. *Unisia*, 17, 100–108. <https://journal.uui.ac.id/Unisia/article/download/5325/4958/9460>