

**PENERAPAN SISTEM BSH (*BOX'S / SHIP / HOUR*) DALAM
PENANGANAN
MUATAN PETIKEMAS EKSPOR IMPOR PADA KAPAL M.V MAX KING
DI PERUSAHAAN BONGKAR MUAT PT. MUSTIKA ALAM LESTARI
PELABUHAN TANJUNG PRIOK - JAKARTA UTARA**

1. Evada Rustina 2. Alfin Dwi Cahyani

Akademi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga Bahtera Yogyakarta

ABSTRAK

PT. Mustika Alam Lestari adalah perusahaan bongkar muat petikemas ekspor impor yang dalam penanganannya menerapkan sistem 55 BSH (*Box's / Ship / Hour*). Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui penerapan sistem BSH (*Box's / Ship / Hour*) dalam penanganan muatan petikemas ekspor impor pada kapal M.V Max King, dengan menganalisis produktivitas bongkar muat petikemas dan nilai BSH (*Box's / Ship / Hour*) yang dihasilkan dari kegiatan bongkar muat petikemas pada kapal M.V Max King.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan teknik pengumpulan data observasi, wawancara dan dokumentasi. Jenis data terdiri data umum dan data khusus yang diperoleh dengan observasi langsung di lapangan berkaitan dengan masalah yang akan diteliti. Sampel pada penelitian ini berjumlah 10 voyage dari kapal M.V Max King.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penerapan sistem BSH (*Box's / Ship / Hour*) dalam menangani kegiatan bongkar muat petikemas pada kapal M.V Max King yang dilihat dari hasil monitoring BSH (*Box's / Ship / Hour*) masih perlu ditingkatkan lagi untuk mencapai 55 BSH (*Box's / Ship / Hour*) pada perusahaan PT. Mustika Alam Lestari. Ada beberapa indikator yang mempengaruhi nilai 55 BSH (*Box/Ship/Hour*) seperti kecepatan dan ketepatan waktu pelayanan, kesiapan alat bongkar muat, serta kelengkapan sarana dan prasarana, agar dalam penanganan bongkar muat petikemas mencapai sistem 55 BSH (*box's/Ship/Hour*) maka perlu memperhatikan dan meningkatkan pelayanan dalam penanganan peti kemas, terutama kinerja pada alat dan kemampuan operator

Kata Kunci : Sistem 55 BSH (*Box's/Ship/Hour*), Penanganan Peti Kemas

ABSTRACT

PT. Mustika Alam Lestari is a loading and unloading company of import export containers in it's handling applying BSH (Box's / Ship / Hour) 55 system. The purpose of this study is to know the appliation of BSH (Box's / Ship / Hour) system in handling containers of import exporton board M.V Max King ship, by analyzing the productivity of container loading and unloading of BSH (Box's / Ship / Hour) value resulting from container loading and unloading activities on the ship M.V Max King.

This research uses descriptive research type with observation, interview and documentation method. Data types consist of general data and special data obtained by direct observation in the field related to the problems to be studied. The sample in this study amounted to 10 voyages of the ship M.V Max King.

The research of this study indicate that the application of BSH (Box's / Ship / Hour) system in handling container loading and unloading activities on M.V Max King vessel seen from the monitoring result of BSH (Box's / Ship / Hour) still need to be improved again to reach 55 BSH (Box's / Ship / Hour) at PT. Mustika Alam Lestari Company. The are several indicators that affect the value of 55 BSH (Box's / Ship / Hour), such as speed and timelines of service, the readiness of loading and unloading tools, and completeness of facilities and infrastructure. So that in handling the loadung and unloading of containers to reach 55 BSH (Box's / Ship / Hour) system, it is necessary improve and pay attention to the service in container handling. Especially performance on the device and operator capabilities.

Keywords : system 55 BSH (Box's / Ship / Hour), handling container.

A. PENDAHULUAN

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang, berupa terminal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan, keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antra moda transportasi (UU No.17 Tahun 2008).

Untuk menambah efisiensi dan keamanan barang yang menggunakan transportasi laut maka diciptakanlah sebuah sarana atau alat yang dipergunakan sebagai suatu tempat untuk menempatkan barang yang akan di ekspor impor, yaitu petikemas (*container*). Realisasi arus petikemas yang melalui Pelabuhan Tanjung Priok menunjukkan peningkatan yaitu 272.180 TEUs pada tahun 2010 pada tahun 2011 menjadi 335.733 TEUs dan pada tahun 2012 tercatat peningkatan mencapai 384,323 TEUs, selain digunakan secara cepat juga diperkecil terjadinya kerusakan dan kehilangan barang selama dalam pelayaran dan di pelabuhan (Pelindo II Tanjung Priok Jakarta).

Terminal petikemas di gunakan sebagai tempat untuk menumpuk petikemas, baik petikemas yang akan dikirim atau di ekspor maupun yang akan diterima atau impor (Suyono, 2005 : 270). PT. Mustika Alam Lestari (MAL) adalah salah satu terminal petikemas yang berada di Pelabuhan Tanjung Priok yang bergerak di bidang jasa bongkar muat, semua kegiatan operasional telah di dukung oleh teknologi informasi dengan menggunakan aplikasi *Container Terminal Operation System (CTOS)* yang dapat diakses secara *online* dengan menggunakan komputer sehingga dapat memudahkan dalam menginput data di lapangan dalam penanganan petikemas.

PT. Mustika Alam Lestari menerapkan sistem 55 BSH (*Box's / Ship / Hour*) dalam melayani *customer* pada penanganan petikemas ekspor impor untuk menjadi tolak ukur perusahaan agar mencapai target sehingga *customer* puas terhadap pelayanan yang ada di terminal 300 PT. Mustika Alam Lestari.

B. Metode Penelitian

Dalam melakukan penelitian, penulis menggunakan metode deskriptif, yaitu metode yang mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang

diteliti melalui data atau sample yang telah terkumpul yang kemudian dianalisis untuk diambil kesimpulannya.

Data yang dibutuhkan yaitu data umum dan data khusus. Teknik pengumpulan data dengan menggunakan teknik pengumpulan data observasi dan wawancara. Analisis Data penulis mengumpulkan data operasional tentang nilai BSH (*Box's / Ship / Hour*) yang diperoleh dalam kegiatan bongkar muat petikemas. Selanjutnya, data tersebut diolah dengan cara mengambil rata-rata nilai BSH (*Box's / Ship / Hour*) dari 10 voyage pada kapal M.V Max King. Kemudian disajikan dalam bentuk tabel dan gambar, sehingga dapat di ketahui rata-rata perolehan nilai BSH (*Box's / Ship / Hour*).

Operasional pada judul "Penerapan Sistem BSH (*Box's / Ship / Hour*) Dalam Penanganan Muatan Petikemas Ekspor Impor Pada Kapal M.V Max King Di Perusahaan Bongkar Muat PT. Mustika Alam Lestari Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta Utara" adalah hasil perhitungan bongkar muat petikemas ekspor impor yang dihitung per jam dengan menggunakan 3 alat *Container. Crane* pada perusahaan PT. Mustika Alam Lestari.

C. TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan jurnal yang ditulis oleh Mudjiastuti Handajani (2004 : 1-12) dengan judul analisis kinerja operasional bongkar muat petikemas di pelabuhan Tanjung Emas Semarang, menyatakan bahwa ada keterkaitan antara produktivitas kinerja *gantry crane* dengan pola pengaturan penumpukan petikemas di *container yard*, pola pergerakan dan jumlah *chassis truck* yang melayani sirkulasi di lapangan sehingga dapat mempengaruhi kinerja alat dalam kegiatan bongkar muat petikemas.

Sedangkan menurut Moses Laksono Singgih (2007 : 6) dengan judul analisa kegiatan bongkar muat pada PT. Terminal Petikemas Surabaya untuk mempercepat proses bongkar muat, bahwa perencanaan yang akurat, penggunaan mesin dengan optimal serta penggunaan *working time* secara efektif adalah faktor utama dalam meningkatkan produktivitas bongkar muat petikemas. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil waktu standart *container crane* pada kegiatan muat sebesar 113,8 detik dengan output standar adalah sebesar 32 petikemas per jam dan pada kegiatan bongkar sebesar 89,85 detik dengan output 40 petikemas per jam.

D. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Berikut ini adalah data-data yang dibutuhkan dalam kegiatan penelitian yang berkaitan dengan pembahasan dalam penulisan laporan mengenai sistem BSH (*Box's / Ship / Hour*) dalam melakukan kegiatan bongkar muat.

1. Data Jumlah Kegiatan Bongkar Muat Petikemas

Tabel Jumlah Petikemas Pada Kapal M.V Max King

Bulan	Voyage	Loading	Dishcharge	Total Cargo
Januari	13	608	783	1391
Januari	14	656	517	1173
Januari	15	713	704	1417
Februari	16	765	439	1204
Februari	17	765	738	1503
Maret	18	650	598	1248
Maret	19	630	558	1188
April	20	428	668	1096
April	21	588	640	1228
Mei	22	478	621	1099

(Data primer diolah)

Tabel tersebut menunjukkan bahwa jumlah keseluruhan petikemas ekspor impor pada kapal M.V Max King dilihat dari bulan dan voyage kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat petikemas di PT. Mustika Alam Lestari.

2. Data Nilai BSH (*Box's / Ship / Hour*)

Tabel Perolehan Nilai BSH (*Box's / Ship / Hour*)

	Voyage	Total Cargo	Waktu	BSH
1.	13	1391	32,9	42,26
2.	14	1173	27,8	42,14
3.	15	1417	33,6	42,19
4.	16	1204	24,5	49,14
5.	17	1503	26,2	57,44
6.	18	1248	23,2	53,87
7.	19	1188	24,5	48,49
8.	20	1096	24,5	44,73
9.	21	1228	21,2	58,02
10.	22	1099	23,6	46,6

Dari tabel tersebut menunjukkan bahwa perolehan nilai BSH (*Box's / Ship / Hour*) pada kapal M.V Max King dalam melakukan bongkar muat petikemas dilihat dari voyage kapal.

B. PEMBAHASAN

1. Prosedur Pelayanan Petikemas

- a. Persyaratan Kegiatan Pelayanan Pengguna Jasa
- b. Penetapan Penyandaran Kapal

2. Persiapan Bongkar Muat

- a. Kesiapan Petugas Operasional

Petugas operasional lapangan melakukan koordinasi 1 jam sebelum kegiatan bongkar muat dilakukan. Dalam hal ini tugas senior supervisor yang bertanggungjawab penuh terhadap kelancaran seluruh rangkaian kegiatan bongkar muat dan

memastikan bahwa petugas dapat menjalankan tugasnya dengan baik dan selamat.

b. Kesiapan Alat

c. Kesiapan Dokumen

3. Penanganan Petikemas Ekspor

Penanganan petikemas di dalam terminal pelabuhan terdapat beberapa status petikemas. Status petikemas adalah seluruh rangkaian kegiatan dalam alur petikemas, baik pada petikemas ekspor dan impor yang berada di terminal 300 PT. Mustika Alam Lestari. Status petikemas secara otomatis bisa berubah sesuai dengan posisi dimana petikemas berada setelah petikemas tersebut di *placement* oleh petugas data entry melalui aplikasi sistem CTOS.

a. Billing (Status 49)

Billing adalah tempat untuk melayani *customer* sebelum diadakannya suatu kegiatan dalam proses ekspor impor. Petikemas yang akan di ekspor wajib mempunyai Kartu ekspor, dan petikemas impor yang akan di ambil oleh pemilik barang wajib mempunyai SP2.

b. Receiving (Status 50)

Receiving adalah proses penerimaan petikemas ekspor dari pelanggan / eksportir ke terminal pelabuhan PT. Mustika Alam Lestari. Ada beberapa proses dalam *receiving* yaitu *gate in receiving*, dokumentasi, penanganan petikemas *lift on / lift off*, dan *gate out receiving*.

c. Stack (Status 51)

Stack adalah proses pemindahan petikemas dari chasis trailer ke lapangan penumpukan (CY) berdasarkan *Slot, Row, Tiernya* yang penempatannya berdasarkan berat, ukuran, kategori, dan pelabuhan tujuan.

d. *Haulage* (Status 52)

Haulage adalah kegiatan pemindahan petikemas dari lapangan penumpukan (CY) ke dermaga ataupun sebaliknya, dari dermaga ke lapangan penumpukan.

e. *Loading* (Status 56)

Loading adalah kegiatan pemuatan petikemas dari dermaga ke atas kapal yang sudah direncanakan oleh pihak pengelola terminal petikemas sesuai dengan *Loading List*. Petikemas yang telah di muat di atas kapal dan menuju ke pelabuhan tujuan itulah yang disebut status 56.

4. Penanganan Petikemas Impor

a. Kapal Sandar atau *Vessel Berthing* (Status 01)

Vessel Berthing adalah proses perencanaan, pelaksanaan sandar kapal di dermaga sampai dengan keberangkatan kapal. Status 01 adalah posisi petikemas yang masih berada di atas kapal.

b. *Discharge* (Status 02)

Discharge adalah aktivitas pembongkaran petikemas dari kapal ke dermaga yang sudah direncanakan oleh pihak pengelola terminal petikemas sesuai dengan *Discharging List*. Status 02 adalah petikemas yang sudah dibongkar (berada di dermaga).

c. *Stack* (Status 03)

Stack adalah proses pemindahan petikemas dari *chasis* trailer ke lapangan penumpukan (CY) atau *Lift off* berdasarkan *Slot, Row, Tiernya*. Petikemas impor yang telah di *stack* di lapangan penumpukan dan dilakukan *Yard Allocation Filter* dan di *placement* di CTOS akan berubah status dari 02 menjadi status 03.

d. *Behandle* (Status 05)

Behandle adalah proses pemeriksaan fisik petikemas yang berada di jalur merah yang dilakukan oleh Bea Cukai di terminal petikemas. Status 05 adalah petikemas yang dilarang keluar dari

terminal atas instruksi dari pihak Bea Cukai, Perusahaan Pelayaran, Importir atau pihak lain yang berwenang.

e. *Overbremen* (Status 08)

Overbremen adalah pemindahan lokasi petikemas impor dari terminal petikemas pelabuhan menuju ke tempat penimbunan sementara (TPS). Petikemas yang akan dilakukan *overbremen* berubah dari status 03 menjadi status 08.

f. *Gate in* (Status 10)

Gate in adalah pintu masuknya petikemas pada terminal pelabuhan, dimana terdapat petugas gate yang melakukan pencatatan dan penginputan data masuknya truck trailer.

g. *Gate out* (Status 09)

Gate out adalah pintu keluarnya petikemas setelah melakukan proses *Liff On* dan pemeriksaan petikemas sebelum petikemas tersebut menuju keluar pelabuhan. Petikemas yang sudah keluar melewati *gate out* untuk menuju keluar pelabuhan dinamakan status 09.

h. Pindah Lokasi Penimbunan Atau PLP (Status 11)

Pindah lokasi penimbunan (PLP) adalah petikemas yang dapat dilakukan *overbremen* yang telah disetujui oleh Bea Cukai, Pihak terminal dan pemilik barang untuk di pindahkan ke mitra TPS yang telah disepakati.

5. Penerapan Sistem BSH (*Box's / Ship / Hour*)

a. Pengertian BSH (*Box's / Ship / Hour*)

Dalam menangani petikemas ekspor impor PT. Mustika Alam Lestari menerapkan sistem BSH (*Box's / Ship / Hour*) dalam kegiatan bongkar muat (*Ship Productivity*). *Ship productivity* yaitu 55 B/S/H (*Box's / Ship / Hour*) yang artinya penanganan kegiatan bongkar ataupun muat dengan menggunakan 3 alat *Container Crane* dalam menangani 1 kapal untuk per jam nya menghasilkan 55 box's petikemas.

b. Kapal Max King

Dalam penelitian ini penulis melakukan penelitian kegiatan bongkar muat petikemas pada kapal M.V Max King. Total keseluruhan Voyage pada kapal M.V Max King sebanyak 23 Voyage terhitung dari bulan Agustus 2016 sampai dengan 20 Mei 2017 di PT. Mustika Alam Lestari. Dari keseluruhan Voyage penulis mengambil 10 sample data kapal M.V Max King yang akan penulis teliti yaitu Voyage 13 sampai dengan Voyage 22.

c. Produktivitas Bongkar Muat Pada Kapal M.V Max King

Tabel 1 Jumlah produktivitas bongkar muat

Bulan	Voyage	Loading	Dishcharge	Total Cargo
Januari	13	608	783	1391
Januari	14	656	517	1173
Januari	15	713	704	1417
Februari	16	765	439	1204
Februari	17	765	738	1503
Maret	18	650	598	1248
Maret	19	630	558	1188
April	20	428	668	1096
April	21	588	640	1228
Mei	22	478	621	1099

(Data primer diolah)

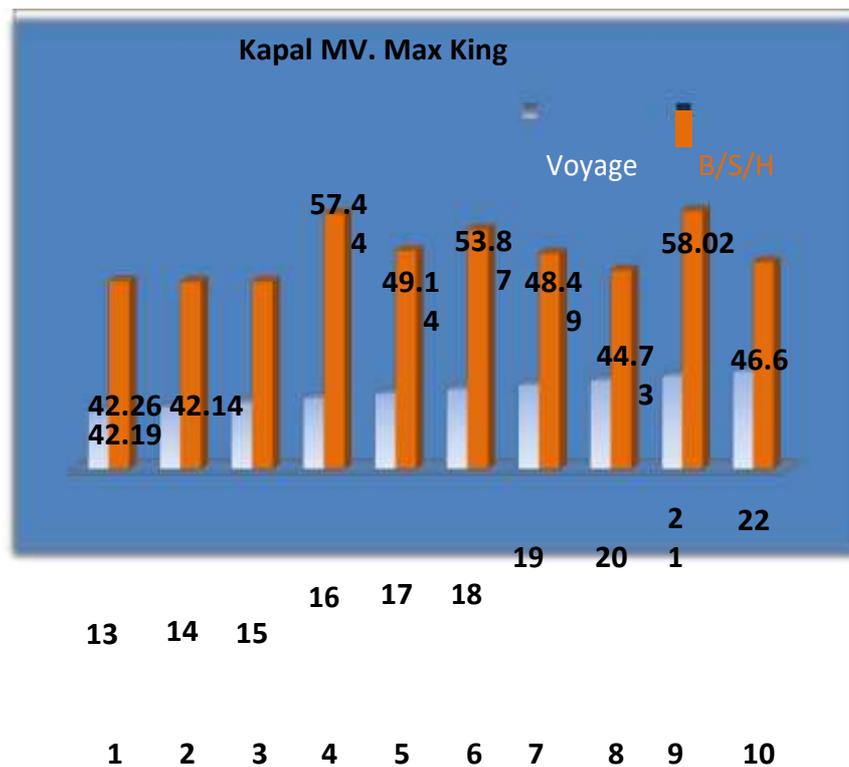
Berdasarkan gambar 4.15 dapat diketahui jumlah keseluruhan petikemas ekspor impor pada kapal M.V Max King. Jumlah bongkar muat petikemas pada voyage ke 13 sebanyak 1391,

voyage ke 14 sebanyak 1417, voyage ke 15 sebanyak 1417, voyage ke 16 sebanyak 1204, voyage ke 17 sebanyak 1503, voyage ke 18 sebanyak 1248, voyage ke 19 sebanyak 1188, voyage ke 20

sebanyak 1096, voyage ke 21 sebanyak 1228, dan voyage ke 22 sebanyak 1099.

d. Penerapan Sistem BSH (*Box's / Ship / Hour*)

Gambar Data BSH (*Box's / Ship / Hour*) pada kapal M.V Max King



Dari gambar 4.16 dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi nilai BSH (*Box's / Ship / Hour*) dari setiap voyage maka tingkat produktifitas kegiatan bongkar muat petikemas semakin meningkat. Nilai BSH (*Box's / Ship / Hour*) paling tinggi pada voyage ke 21 yaitu 58,02. Dan nilai BSH (*Box's / Ship / Hour*) paling rendah pada voyage ke 14 yaitu 42,14.

Dalam penerapan sistem BSH (*Box's / Ship / Hour*) pemantauan monitoring bongkar muat dilakukan oleh Ship Planer, Operation Supervisor Serta Senior Ship Supervisor, yang nantinya akan dilaporkan kepada Manager Operasional untuk dijadikan data perusahaan serta dapat dijadikan pedoman bagi perusahaan untuk meningkatkan kualitas sasaran mutu perusahaan.

Tabel Jumlah perhitungan BSH(*Box's / Ship / Hour*)

No	Voyage	Total Cargo	Waktu	BSH
1.	13	1391	32,9	42,26
2.	14	1173	27,8	42,14
3.	15	1417	33,6	42,19
4.	16	1204	24,5	49,14
5.	17	1503	26,2	57,44
6.	18	1248	23,2	53,87
7.	19	1188	24,5	48,49
8.	20	1096	24,5	44,73
9.	21	1228	21,2	58,02
10.	22	1099	23,6	46,6
Rata-rata		1254,7	26,2	48,488

Dari tabel tersebut dapat diketahui bahwa BSH (*Box's / Ship / Hour*) diperoleh dari total cargo dibagi dengan waktu. Dari keseluruhan voyage mulai dari voyage 13 sampai dengan voyage 22 diperoleh rata-rata total cargo pada kegiatan bongkar muat petikemas pada kapal M.V Max King sebanyak 1254,7 TEU's, dan waktu yang di perlukan dalam kegiatan bongkar muat adalah 26,2. Sehingga dapat diketahui bahwa rata-rata nilai BSH (*Box's / Ship / Hour*) dalam kegiatan bongkar muat petikemas pada kapal M.V Max King adalah 48,488.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa kegiatan bongkar muat petikemas pada kapal M.V Max King masih perlu ditingkatkan lagi

untuk mencapai 55 *Box's / Ship / Hour* (BSH) pada perusahaan PT.
Mustika Alam Lestari.

6. Kendala Yang Terjadi Dan Cara Penyelesaian

Berdasarkan hasil dari penelitian, penerapan BSH (*Box's / Ship / Hour*) dalam melakukan bongkar muat petikemas di PT. Mustika Alam Lestari masih belum mencapai sasaran mutu perusahaan. Hal ini dikarenakan terdapat beberapa kendala yang dihadapi, baik dalam penerimaan petikemas ataupun saat kegiatan bongkar muat.

seluruh kendala yang dihadapi pada saat penerimaan petikemas ataupun kegiatan bongkar muat dapat diselesaikan dengan baik oleh terminal PT. Mustika Alam Lestari. Penulis menyimpulkan bahwa setiap kendala yang terjadi dapat mempengaruhi lamanya waktu kegiatan bongkar muat. Sehingga penanganan muatan pada petikemas ekspor impor sangatlah berperan penting karena berpengaruh terhadap nilai produktifitas *Box's / Ship / Hour* (BSH) perusahaan.

Berikut ini adalah pengaruh BSH (*Box's / Ship / Hour*) terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat petikemas di PT. Mustika Alam Lestari yaitu :

- a. BSH (*Box's / Ship / Hour*) berpengaruh terhadap penyandaran kapal berikutnya.
- b. BSH (*Box's / Ship / Hour*) berpengaruh terhadap nilai produktifitas kegiatan bongkar muat perusahaan.
- c. BSH (*Box's / Ship / Hour*) berpengaruh terhadap pelayanan kepuasan *customer*.

E. KESIMPULAN

Dari uraian yang telah di kemukakan diatas mengenai “Penerapan Sistem BSH (*Box's / Ship / Hour*) Dalam Penanganan Muatan Petikemas Ekspor Impor Di Perusahaan Bongkar Muat PT. Mustika Alam Lestari”, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Proses dan prosedur penanganan petikemas ekspor impor di PT. Mustika Alam Lestari, yaitu :
 - a. PT. Mustika Alam Lestari (MAL) adalah salah satu terminal petikemas yang berada di Pelabuhan Tanjung Priok yang bergerak di bidang jasa bongkar muat yang kegiatan operasionalnya telah di

dukung oleh teknologi informasi dengan menggunakan aplikasi *Container Terminal Operation System* (CTOS).

- b. Penanganan pada petikemas ekspor impor di perusahaan PT. Mustika Alam Lestari dibagi menjadi beberapa status. Status pada petikemas ekspor yaitu 49, 50, 51, 52 dan 56, sedangkan status pada petikemas impor yaitu : 01, 02, 03, 05, 08, 09, 10, dan 11.
 - c. Penempatan petikemas di lapangan penumpukan berdasarkan PSCW (*port, size, category, dan weight*) sesuai dengan block petikemas.
 - d. Penempatan petikemas di lapangan penumpukan harus sesuai dengan marka agar mempercepat kerja RTG saat *Lift On / Lift Off*. Karena RTO tidak perlu geser ke kiri dan kanan untuk pengambilan petikemas dalam satu *slot*, selain itu dapat mempermudah petugas untuk cek fisik.
 - e. Penanganan pada petikemas ekspor impor berperan penting karena dapat mempengaruhi lamanya waktu kegiatan bongkar muat.
2. Penerapan sistem BSH (*Box's / Ship / Hour*) pada kapal M.V Max King, yaitu :
- a. Perusahaan PT. Mustika Alam Lestari menerapkan sistem 55 *Box's / Ship / Hour* (BSH) dalam menangani kegiatan bongkar muat petikemas ekspor impor.
 - b. Penerapan sistem 55 *Box's / Ship / Hour* (BSH) dalam kegiatan bongkar muat pada kapal M.V max King di peroleh hasil rata-rata 48,48 *Box's / Ship / Hour* (BSH), sehingga perlu ditingkatkan lagi untuk mencapai 55 *Box's / Ship / Hour* (BSH) dalam melakukan penanganan petikemas ekspor impor di perusahaan PT. Mustika Alam Lestari.
 - c. Semakin tinggi perolehan nilai BSH (*Box's / Ship / Hour*) dalam kegiatan bongkar muat, maka semakin tinggi juga nilai produktivitas bongkar muat petikemas pada perusahaan.

3. Faktor dan kendala yang dihadapi, yaitu :

- a. Beberapa faktor yang mempengaruhi kegiatan bongkar muat petikemas yaitu faktor alam, alat, dokumen dan SDM.

Kendala yang sering dihadapi dalam melakukan kegiatan bongkar muat petikemas adalah kerusakan pada alat, sehingga pihak terminal PT. Mustika Alam Lestari perlu meningkatkan kualitas kerja alat bongkar muat dan meningkatkan *skill* operator alat sehingga mempercepat kegiatan bongkar muat.

F. SARAN

Saran yang dapat diberikan mengenai kegiatan bongkar muat petikemas di terminal 300 PT. Mustika Alam Lestari untuk masa yang akan datang agar tercapai sasaran mutu 55 BSH (*Box 's / Ship / Hour*) adalah sebagai berikut :

1. Dengan semakin meningkatnya kegiatan bongkar muat di PT. Mustika Alam Lestari perlu menambahkan lapangan penumpukan baru khusus untuk petikemas impor.
2. Penataan petikemas di lapangan penumpukan agar lebih di optimalkan sesuai dengan letak *block* petikemas ekspor impor.
3. Perlu meningkatkan kemampuan operator dan kesiapan alat untuk meninggikan produktivitas bongkar muat petikemas.
4. *Placement* petikemas saat proses *discharging* dan *stack* agar lebih *real time*, agar status petikemas dapat diketahui sesuai dengan letak petikemas.
5. Khusus petikemas impor, yard tallyman perlu mengetahui Berat, Sedang, Ringannya petikemas untuk mencegah terjadinya kerusakan pada petikemas impor karena salah penumpukan.

G. DAFTAR PUSTAKA

- Amir, M.S, 2000 halm 33-41, *Ekspor impor teori dan penerapannya*, Jakarta : penerbit PPM.
- Banu Santoso H, 2003 halm 93-134, *Port Terminal Operation*, Edisi 2, Semarang: P3M AMNI.
- Cholid Narbuko, dkk, 2005 halm 70, *Metodologi Penelitian*, Jakarta : Aksara Baru,
- Herry Gianto, Msc, Drs, 1990 halm 33, *Pengoperasian Pelabuhan Laut*, Semarang : BPLP Semarang.
- PT. Mustika Alam Lestari, 2014 halm 1, *Terminal facilities*.
- PT. Mustika Alam Lestari, 2014 halm 1, *Struktur organisasi*.
- PT. Mustika Alam Lestari, 2016 halm 1, *Layout t300*.
- Sudjatmiko, F. D. C., Drs, 1997 halm 384, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Edisi Kedua, Jakarta : Akademika Pressindo.
- Suyono, R.P, 2005 halm 266-271, *Shipping pengangkutan intermodal ekspor impor melalui laut*, jakarta : penerbit PPM.
- Undang-Undang Republik Indonesia, No.17 Tahun 2008 halm 4, *tentang Pelayaran*.