

PENERAPAN KEGIATAN DELIVERY PADA CONTAINER YARD (CY) SAAT PENANGANAN CONTAINER DI PT PRIMA TERMINAL PETI KEMAS BELAWAN

Fuadaturrahmah¹, Marganda L.A Sihite², Hotman Sebastianus N³
Akademi Maritim Belawan (AMB Medan)

ABSTRAK

Pelayaran internasional dewasa ini telah menggunakan peti kemas karena kapal dapat termuati secara optimal (mendekati penuh), memiliki resiko kerusakan muatan yang kecil, serta dalam bongkar muat lebih cepat dan efisien. Konsekuensinya, dibutuhkan terminal peti kemas dengan segala kelengkapannya baik berupa dermaga (pelabuhan), lapangan penumpukan maupun peralatan untuk kegiatan bongkar muat. Muatan pada peti kemas membawa perubahan yang sangat baik terhadap pola perdagangan serta juga sistem operasi transportasi laut. Pengelola pelabuhan dituntut untuk memberikan pelayanan yang maksimal terhadap proses kegiatan bongkar muat peti kemas. Terminal peti kemas yang melayani muatan dan juga kapal pengangkut peti kemas harus memiliki fasilitas terpasang yang memadai dalam menunjang kegiatan bongkar muat dan pelayanan kapal peti kemas.

Pelabuhan Belawan merupakan salah satu pintu gerbang keluar masuk kapal dan barang baik secara domestik maupun ekspor impor dan telah dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat *container* dari pelabuhan dan ke kapal. Pelabuhan Terminal Petikemas Belawan merupakan salah satu pelabuhan PT Prima Terminal Petikemas selanjutnya disebut PTP adalah anak perusahaan yang merupakan usaha patungan antara PT Pelabuhan Indonesia I (Persero), PT Hutama Karya (Persero) dan PT Wijaya Karya (Persero) Tbk., dengan PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) sebagai pemegang saham mayoritas. Memperoleh pengesahan Badan Hukum dengan Surat Keputusan Menteri Hukum dan Hak Azazi Manusia No. AHU-46327.AH.01.01 tanggal 3 September 2013. Sebagai pelabuhan angkutan barang, keberadaan PT Terminal Peti Kemas Belawan sangat diperlukan oleh dunia industri untuk mendukung kelancaran pengiriman (*delivery*) barang.

Dari hasil penelitian ini di dapatkan bahwa 1) Proses kegiatan *delivery*, Mengupload *baplie* bongkaran kapal yang dikirimkan dari E-mail agar dapat pelayaran bisa meng-onlinekan *Delivery Order* (D/O), setelah itu Pelayaran meng-upload *Delivery Order* (D/O), lalu Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) membuat job DTY-*Delivery Container Import* melalui aplikasi/*website Webaces prima TPK*, lalu pihak EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) melakukan pembayaran ke Prima TPK secara online, setelah melakukan pembayaran Ekspedisi Muatan Angkutan Laut (EMKL) dapat Mem-*Print out Container Equipment Interchange Receipt (CEIR)*/Surat Penarikan Peti Kemas (SP2), lalu pihak Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) menyerahkannya kepada pihak pengangkutan, lalu pihak pengangkut meyerahkannya kepada supir truk dan supir dapat melakukan *Import container* pada saat di Lapangan Penumpukan/*Container Yard*. 2) Hambatan yang dihadapi saat proses *delivery*, *Automated Rubber Tyred Gantry (ARTG) trouble* (rusak) sehingga harus menunggu perbaikan, terhadap kendala penentuan/penempatan *container* lokasi peti kemas yang dimana perbedaan data antara lokasi fisik dengan lokasi di sistem serta kendala hambatan *truck external no Radio Frequency Identification (RFID)* yang tidak dan harus diupdate secara manual. 3) Upaya yang dilakukan untuk mengatasi hambatan yang terjadi, segera menginformasikan ke tim mekanik untuk memperbaiki peralatan yang rusak dengan secepatnya agar tidak terjadi *crowded* (keramaian), terhadap penentuan/penempatan lokasi peti kemas operator memandu pengemudi truk mengambil sesuai rute dan urutan pengambilan karna penentuan lokasi di container akan mempengaruhi efisiensi proses *discharge*. Serta terhadap kendala *no. RFID* tdiak valid harus diupdate secara manual melalui aplikasi *G-14 Gate Operation Exception* di bagian *Buffer*. Untuk mengetahui *no. RFID* yang mau diupdate dilihat melalui layar *monitoring Remote-Control Monitoring System (RCMS)* yang menampilkan kondisi *Container Yard (CY) real time* dan update.

Kata Kunci : Kegiatan_Delivery; Container_Yard

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara dengan kepulauan terbesar di dunia serta memiliki lebih dari 17.000 pulau dengan dua pertiga wilayahnya yang terdiri dari perairan dan terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persilangan rute perdagangan dunia. Oleh karena itu negara Indonesia sangat membutuhkan angkutan yang dapat menghubungkan satu pulau dengan pulau yang lainnya. Angkutan tersebut memiliki kriteria cepat, murah dan efisien dalam menunjang pergerakan manusia dan barang. Angkutan laut merupakan salah satu alternatif dalam mendukung pertumbuhan ekonomi maupun perdagangan. Untuk menunjang pergerakan manusia dan barang tersebut, dibutuhkan sarana dan prasarana yang memadai. Salah satu sarana yang diperlukan adalah kapal penumpang dan kapal barang, tetapi prasarana yang sangat dibutuhkan adalah pelabuhan.

Pelayaran internasional dewasa ini telah menggunakan peti kemas karena kapal dapat termuati secara optimal (mendekati penuh), memiliki resiko kerusakan muatan yang kecil, serta dalam bongkar muat lebih cepat dan efisien. Konsekuensinya, dibutuhkan terminal peti kemas dengan segala kelengkapannya baik berupa dermaga (pelabuhan), lapangan penumpukan maupun peralatan untuk kegiatan bongkar muat. Muatan pada peti kemas membawa perubahan yang sangat baik terhadap pola perdagangan serta juga sistem operasi transportasi laut. Pengelola pelabuhan dituntut untuk memberikan pelayanan yang maksimal terhadap proses kegiatan bongkar muat peti kemas. Terminal peti kemas yang melayani muatan dan juga kapal pengangkut peti kemas harus memiliki fasilitas terpasang yang memadai dalam menunjang kegiatan bongkar muat dan pelayanan kapal peti kemas.

Pelabuhan Belawan merupakan salah satu pintu gerbang keluar masuk kapal dan barang baik secara domestik maupun ekspor impor dan telah dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat *container* dari pelabuhan dan ke kapal. Pelabuhan Terminal Petikemas Belawan merupakan salah satu pelabuhan PT Prima Terminal Petikemas selanjutnya disebut PTP adalah anak perusahaan yang merupakan usaha patungan antara PT Pelabuhan Indonesia I (Persero), PT Utama Karya (Persero) dan PT Wijaya Karya (Persero) Tbk., dengan PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) sebagai pemegang saham mayoritas. Memperoleh pengesahan Badan Hukum dengan Surat Keputusan Menteri Hukum dan Hak Azasi Manusia No. AHU-46327.AH.01.01 tanggal 3 September 2013. Sebagai pelabuhan angkutan barang, keberadaan PT Terminal Peti Kemas Belawan sangat diperlukan oleh dunia industri untuk mendukung kelancaran pengiriman (*delivery*) barang.

Kegiatan *delivery* peti kemas sangat penting bagi PT Terminal Peti Kemas Belawan yang merupakan operator peti kemas di pelabuhan Belawan. Kelancaran kegiatan *delivery* ditentukan oleh optimalnya sarana dan prasarana bongkar muat. Kurangnya optimal sarana dan prasarana menjadi suatu masalah yang dihadapi oleh PT Terminal Peti Kemas Belawan, akibatnya ketidakteraturan bongkar muat di *container yard* berdampak terhadap kegiatan *delivery*. Kegiatan *delivery* akan terhambat jika kegiatan bongkar muat peti kemas mengalami hambatan atau

tertunda yang akan berakibat pada bertambahnya biaya operasional.

Salah satu masalah yang dihadapi PT Terminal Peti Kemas Belawan adalah ditemukannya ketidakaktualan posisi peti kemas, *Automated Rubber Tyred Gantry (ARTG) Trouble* serta perbedaan data Antara lokasi fisik container dengan lokasi di sistem sehingga akan memperlambat kegiatan *delivery*. Penentuan lokasi peti kemas yang tidak sesuai juga akan memperlambat kinerja kegiatan *delivery*. Penentuan lokasi peti kemas di *Container Yard (CY)* memegang peranan yang penting bagi keseluruhan kinerja terminal peti kemas. Bagi peti kemas import, penentuan lokasi di *Container Yard (CY)* akan mempengaruhi efisiensi proses *discharge*. Lokasi peti kemas yang telah ditentukan dapat membantu penjadwalan *yard crane* bekerja. Rute dan urutan pengambilan peti kemas dapat dilakukan setelah lokasi peti kemas ditentukan sehingga pemindahan peti kemas di *container yard* dapat berjalan dengan lancar. Sistem pengaturan yang belum optimal menjadi persoalan tersendiri oleh pihak Prima Terminal Peti Kemas Belawan, karena bidang operasi akan saling mempengaruhi dan ketika salah satu operasi tidak optimal maka akan berpengaruh terhadap seluruh sistem di PT Terminal Peti Kemas Belawan.

Selama melaksanakan praktek darat, penulis menemukan beberapa kendala/masalah dalam kegiatan *Delivery* pada *Container Yard (CY)* di PT Prima Terminal Petikemas Belawan antara lain sering terjadi seperti no *Radio Frequency Identification (RFID)* tidak valid/no *Radio Frequency Identification (RFID)* harus diupdate secara manual, ketidakaktualan penempatan lokasi petikemas di lapangan penumpukan serta system di PTP (Prima Terminal Petikemas) yang sering bermasalah dan kerusakan alat, *Automated Rubber Tyred Gantry (ARTG) Trouble (Rusak)*, dan perbedaan data antara lokasi fisik *container* dengan di sistem. Sangat jelas hal tersebut akan menghambat proses dari kegiatan *delivery*.

PEMBAHASAN

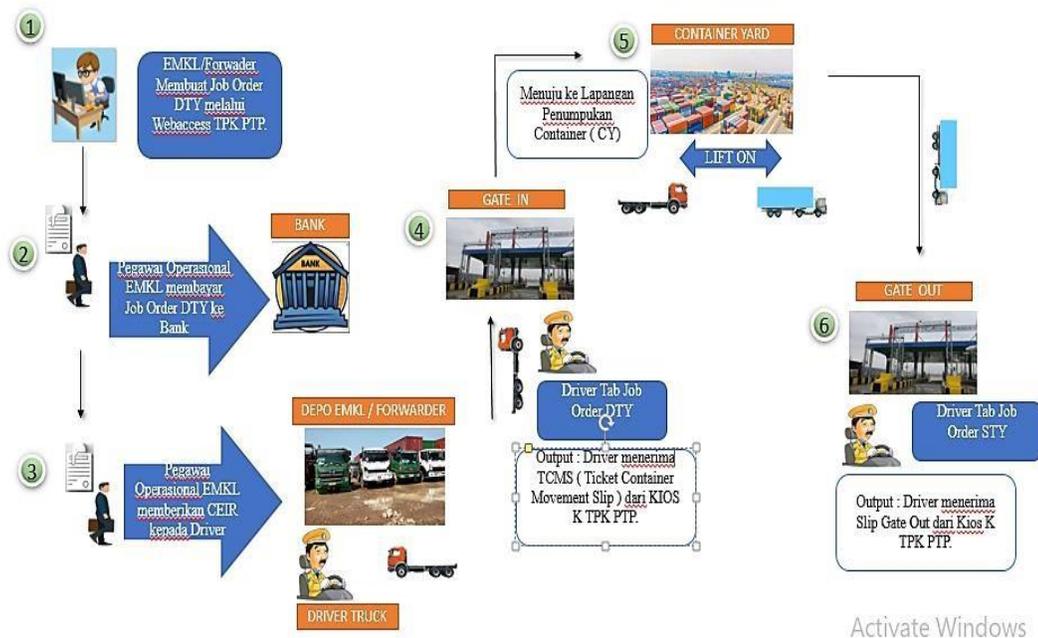
Kegiatan *delivery* adalah pekerjaan penerimaan barang di gudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan ke atas truk penerima barang untuk *container* yang dibongkar. Proses kegiatan *delivery* pada *Container Yard (CY)* adalah sebagai berikut:

- a. Upload *baplie* bongkaran kapal yang dikirimkan dari E-mail agar pelayaran bisa meng-onlinekan *Delivery Order (D/O)*.
- b. Membuat filter bongkaran kapal.
- c. Pelayaran meng-upload *Delivery Order (D/O)*.
- d. Ekspedisi Muatan Angkutan Laut (EMKL) /*Forwarding* membuat Job DTY-*Delivery Container Import From D/O* melalui aplikasi/*website Webaces Prima TPK*.
- e. Ekspedisi Muatan Angkutan Laut (EMKL) melakukan *payment* (pembayaran) ke Prima TPK secara online.
- f. Ekspedisi Muatan Angkutan Laut (EMKL) Mem-*Print out Container*

Equipment Interchange Receipt (CEIR)/Surat Penarikan Peti Kemas (SP2).

- g. Ekspedisi Muatan Angkutan Laut (EMKL) menyerahkan *Container Equipment Interchange Receipt (CEIR)/Surat Penarikan Peti Kemas (SP2)* ke *Trucking* (Pengangkutan).
- h. Mandor *Trucking* (Pengangkutan) menyerahkan *Container Equipment Interchange Receipt (CEIR)/Surat Penarikan Peti Kemas (SP2)* ke supir.
- i. Apabila melakukan *Import container* ke Prima TPK supir menuju *Gate In* (Gerbang Masuk) Prima TPK dengan membawa Surat Penarikan Peti Kemas (SP2).
- j. Truck menuju *Waiting Area* (Ruang Tunggu) jika tidak bermasalah, jika bermasalah truck ke *Exception Area (Error Gate In)*.
- k. Truck menuju *Buffer Area* (Kawasan Penyangga) dan menuju ke *Container Yard (CY)* dengan Blok dan Slot yang sudah ditentukan dari hasil *Print-out ticket* dari *Gate In* (Gerbang Masuk) dari *Gate In* (Gerbang masuk)/*Exception Area (Error Gate In)*.
- l. *Automated Rubber Tyred Gantry (ARTG)* melakukan kegiatan *Lift on-Lift off (LoLo)*.
- m. Setelah truk selesai melakukan kegiatan *Import container* truk keluar Blok dan truk *Gate Out* (Gerbang Keluar).

Adapun Prosedur penanganan job order DTY (*Delivery*) oleh pihak EMKL/*Forwarder* dari gudang *shipper* – TPK Prima Terminal Peti Kemas Belawan:



Dalam pergerakan peti kemas dikenal pula istilah *Container Equipment Interchange Receipt (CEIR)* adalah dokumen syarat untuk penarikan/mengeluarkan petikemas. Dokumen *Container Equipment Interchange Receipt (CEIR)* digunakan pada saat pengemudi truk melakukan kegiatan *Import container* di lapangan penumpukan. Fungsi *Container Equipment Interchange Receipt (CEIR)*:

- 1) Bukti otentik kondisi fisik *container* pada saat *Import container*.
- 2) Bukti serah terima *container* dari *customer* ke lapangan penumpukan.
- 3) Sebagai berita acara serah terima *container*.
- 4) Data pendukung proses *delivery container*.
- 5) Sebagai bukti untuk *Gate In* sebelum menuju ke *Container Yard (CY)*. Untuk proses pengembalian *container* ke *Container Yard (CY)* supir truk harus membawa dokumen-dokumen untuk melengkapi proses pengembalian *container* tersebut ke PT Prima Terminal Peti Kemas Belawan.

Dokumen yang harus dibawa adalah sebagai berikut:

- a) Melampirkan tiket *Get In* (Gerbang Masuk) atau *Gate Out* (Gerbang Keluar) pada saat *Delivery container* sebelumnya.
- b) Melampirkan *Container Equipment Interchange Receipt (CEIR)*.

Waktu normal delivery di PTP ialah sekitar 7 menit dari *Gate In* (Gerbang Masuk) hingga *Gate*

Out (Gerbang Keluar). Jika melewati waktu normalnya kemungkinan truk mengalami kendala pada saat Gate In (Gerbang Masuk) sehingga harus menuju ke *Exception Area (Error Gate In)*.

Kelemahan *delivery* pada saat penanganan *container* karna kedatangan armada kegiatan *delivery* secara bersamaan/truk impor datang secara bersamaan yang otomatis akan menyebabkan kemacetan ditambah dengan alat yang kadang mengalami *Trouble* (Rusak) yang harus menunggu perbaikan baru bisa dilayani.

Sistem yang terkadang mengalami *error* pada saat kegiatan *delivery* yang dimana tidak bisa dilakukan *import container full* (berisi) sehingga harus menunggu perbaikan sistem. Tetapi pihak operasional dari terminal akan menginfokan ke pihak *customer* bahwasanya sedang terjadi *Maintenance* (Perawatan) jam sekian sampai jam sekian sehingga mereka bisa menunggu atau pengemudi truk bisa mencari kegiatan lain. Berbeda halnya dengan *container empty* (kosong) penanganan *containernya* yaitu menggunakan *Reach Stacker* (RS) tanpa harus menunggu perbaikan system.

Dari hasil pengamatan saya dilapangan dapat disimpulkan bahwa penerapan kegiatan *delivery* belum maksimal karena masih banyaknya rangkaian kerja kegiatan *delivery* yang terkendala sehingga berdampak pada bertambahnya biaya operasional pada pihak container.

Adapun laporan waktu pada saat truk melakukan kegiatan *delivery* di PT Prima Terminal Peti Kemas Belawan. Berikut adalah beberapa contoh data yang lewat dari 7 menit pada saat melakukan kegiatan *delivery* sebagai berikut:

- 1) Truck no BK8685, Container no MSMU6973276, Size 40 Full, In OCR- Out OCR, Gate in time 11/09/2023 09:13, Gate out time 11/09/2023 09:30, TRT (minutes) 16.62.
- 2) Truck no BK8576CN, Container no MSCU3484712, Size 20 Full, In agung- Out OCR, Gate in time 11/09/2023 11:38, Gate out time 11/09/2023 12:04, TRT (minutes) 26.23.
- 3) Truck no BK8682FS, Container no SEGU3940625, Size 20 Empty, In OCR- Out OCR, Gate in time 11/09/2023 09:59, Gate out time 11/09/2023 10:36, TRT (minutes) 37.03.

Hambatan-Hambatan Yang Dihadapi Saat Proses *Delivery* Pada *Container Yard* (CY) Di PT Prima Terminal Peti Kemas Belawan

- a. *Automated Rubber Tyred Gantry* (ARTG) *Trouble* (Rusak) sehingga harus menunggu perbaikan *Automated Rubber Tyred Gantry* (ARTG) baru bisa dilayani kegiatan *delivery*.
- b. Terhadap kendala berupa angkutan darat atau *truck external* dalam kegiatan

delivery sering terjadi keterlambatan angkutan darat atau *truck external* akibat kemacetan atau rusak di perjalanan yang dapat menghambat kelancaran proses kegiatan *delivery* karena tidak dapat datang tepat waktu atau tidak sesuai yang telah direncanakan.

- c. Terhadap kendala berupa *Truck External* menerobos *waiting area* (ruang tunggu). Akibatnya job dalam blok tidak berurutan antrian sehingga proses untuk *delivery* tidak sesuai yang telah direncanakan.
 - d. Terhadap kendala berupa penentuan/penempatan lokasi peti kemas di *Container Yard (CY)* yaitu ketidakaktualan posisi peti kemas serta perbedaan data antara lokasi fisik *container* dengan lokasi di sistem.
 - e. Terhadap kendala Hambatan pada saat *delivery truck external* tidak bisa masuk ke dalam blok *Container Yard (CY)* seperti *no Radio Frequency Identification (RFID)* tidak valid/*no Radio Frequency Identification (RFID)* harus diupdate secara manual.
3. Upaya Yang Dilakukan Untuk Mengatasi Hambatan-Hambatan Yang Dihadapi Saat Proses *Delivery* Pada *Container Yard (CY)* Di PT Prima Terminal Petikemas Belawan
- a. Terhadap kendala berupa *Automated Rubber Tyred Gantry (ARTG) Trouble* (Rusak), segera menginformasikan ke tim mekanik untuk memperbaiki peralatan yang *trouble* (rusak) atau blok *import* yang *trouble* (rusak) dengan secepatnya agar tidak terjadi *crowded* (keramaian) sehingga kegiatan *delivery* dapat berjalan dengan baik.
 - b. Terhadap kendala berupa keterlambatan angkutan darat atau *truck external* yaitu membuat pengaturan alokasi penjadwalan truck melalui informasi kondisi *traffic* arus *truck delivery* melalui *web access Prima Terminal Petikemas* dan membuat perencanaan pembongkaran *container* khususnya Blok *Import* secara menyeluruh dan merata di blok import agar pada saat kegiatan *delivery* pengambilan *container* merata.
 - c. Terhadap kendala berupa *truck external* menerobos *waiting area*, yaitu memonitor *waiting area* agar tidak ada truck menerobos *waiting area* menuju lapangan penumpukan dengan cara memaksimalkan di dalam Blok *Import* yaitu 4 truck, dan di *Buffer Area* (Kawasan Penyangga) yaitu 1 blok 2 truck. Jika

terjadi *Crowded* (Keramaian) segera dilakukan buka tutup Portal *Optical Character Recognition (OCR) Main Gate*, mengontrol arus truck yang melewati *waiting area* (ruang tunggu).

- d. Terhadap kendala berupa penentuan/penempatan lokasi peti kemas yaitu *Operator Automated Rubber Tyred Gantry (ARTG)* memandu pengemudi truk harus mengambil sesuai rute dan urutan pengambilan peti kemas dapat dilakukan setelah lokasi peti kemas ditentukan, sehingga pemindahan peti kemas di *Container Yard (CY)* dapat berjalan dengan lancar dalam kegiatan *delivery*. Penentuan lokasi di *Container Yard (CY)* akan mempengaruhi efisiensi proses *discharge* (mengeluarkan barang).
- e. Terhadap hambatan kendala pada saat *delivery* tidak bisa masuk ke dalam blok seperti *no Radio Frequency Identification (RFID) tidak valid/no Radio Frequency Identification (RFID)* harus diupdate secara manual maka *no Radio Frequency Identification (RFID)* diupdate secara manual melalui Aplikasi *G-14 Gate Operation Exception* di bagian *buffer monitoring* dan serta di bagian *booth exception* yang untuk mengupdate no. RFID secara langsung. Untuk mengetahui *no Radio Frequency Identification (RFID)* yang mau diupdate bisa dilihat melalui layar *monitoring Remote-Control Monitoring System (RCMS)* yaitu menampilkan kondisi *Container Yard (CY) real time* dan update.

KESIMPULAN

PT Prima Terminal Peti Kemas adalah perusahaan yang bergerak di bidang pelayanan jasa bongkar muat Petikemas dan penumpukan Petikemas serta pelayanan kapal. Untuk penanganan keluar masuk container harus dilakukan dengan cepat dan tepat untuk mempercepat arus keluar masuknya *container* dari Get In (Gerbang Masuk) ke Container Yard (CY). Dari uraian-uraian sebelumnya dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Proses kegiatan *delivery*, Mengupload *bablie* bongkaran kapal yang dikirimkan dari E-mail agar dapat pelayanan bisa meng-onlinekan *Delivery Order (D/O)*, setelah itu Pelayanan meng-upload *Delivery Order (D/O)*, lalu Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) membuat job *DTY-Delivery Container Import* melalui aplikasi/*website Webaces prima TPK*, lalu pihak EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) melakukan pembayaran ke Prima TPK secara online, setelah

melakukan pembayaran Ekspedisi Muatan Angkutan Laut (EMKL) dapat Mem-Print out *Container Equipment Interchange Receipt (CEIR)*/Surat Penarikan Peti Kemas (SP2), lalu pihak Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) menyerahkannya kepada pihak pengangkutan, lalu pihak pengangkut meyerahkannya kepada supir truk dan supir dapat melakukan *Import container* pada saat di Lapangan Penumpukan/*Container Yard*.

Adapun juga Supir truk harus membawa dokumen-dokumen untuk melengkapi proses pengembalian *container* tersebut ke PT Prima Terminal Peti Kemas Belawan.

- a. Melampirkan tiket *Get In* (Gerbang Masuk) atau *Gate Out* (Gerbang Keluar) pada saat *Delivery container* sebelumnya.
 - b. Melampirkan *Container Equipment Interchange Receipt (CEIR)*. Dalam menangani kegiatan *delivery di Container Yard (CY)* harus melalui prosedur, segala sesuatu di teliti dan dipersiapkan mulai dari persiapan lapangan penumpukan, mengaktifkan filter relokasi di system dalam aplikasi *Top-x* dan mempersiapkan blok dan alat *Automated Rubber Tyred Gantry (ARTG)* dengan tujuan agar proses *delivery* berjalan dengan lancar.
2. Hambatan yang dihadapi saat proses *delivery, Automated Rubber Tyred Gantry (ARTG) trouble* (rusak) sehingga harus menunggu perbaikan, terhadap kendala penentuan/penempatan *container* lokasi peti kemas yang dimana perbedaan data antara lokasi fisik dengan lokasi di sistem serta kendala hambatan *truck external no Radio Frequency Identification (RFID)* yang tidak dan harus diupdate secara manual.
 3. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi hambatan yang terjadi, segera menginformasikan ke tim mekanik untuk memperbaiki peralatan yang rusak dengan secepatnya agar tidak terjadi *crowded* (keramaian), terhadap penentuan/penempatan lokasi peti kemas operator memandu pengemudi truk mengambil sesuai rute dan urutan pengambilan karna penentuan lokasi di *container* akan mempengaruhi efisiensi proses *discharge*. Serta terhadap kendala *no. RFID* tdiak valid harus diupdate secara manual melalui aplikasi *G-14 Gate Operation Exception* di bagian *Buffer*. Untuk mengetahui *no. RFID* yang mau diupdate dilihat melalui layar *monitoring Remote-Control*

Monitoring System (RCMS) yang menampilkan kondisi Container Yard (CY) real time dan update.

DAFTAR PUSTAKA

- A. Junaedi Karso. (2021). Implementasi Kebijakan Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Sebagai Kepala Pemerintahan Di Pelabuhan Guna Meningkatkan Kinerja Pelayanan Publik Secara Profesional Dan Akuntabel Dalam Rangka Mewujudkan Kesejahteraan Masyarakat Dalam Lingkungan Kepelabuhan. 226.
- Amin, S., & Siahaan, K. (2016). Analisis dan Perancangan Sistem Informasi Manajemen Arisp Berbasis Web pada Sekolah Tinggi Ilmu Tarbiyah (STIT) Kabupaten Tebo. *Jurnal Manajemen Sistem Informasi*.
- Ana, A., & Amran, H. (2020). Analisis Kebutuhan Fasilitas Penanganan Petikemas Di Terminal Petikemas Makassar New Port Analysis Of Container Handling Facility Needs At The Makassar New Port Container Terminal.
- Andi Susilo, (2013), *Panduan Pintar Ekspor Impor*. TransMedia.
- Anggreini, Silvi, (2023). Prosedur Penanganan Jasa Receiving/Delivery Container di PT IPC Terminal Petikemas Area Panjang, <http://digilib.unila.ac.id/72571/3/3>. Diakses: oktober 2023.
- Astuti, Wahyu Puji. 2019. *Ekspor dan Impor*. Semarang: Mutiara Aksara.
- Chain, 2020, *Jenis peti kemas*, <http://repository.unimar-amni.ac.id>, diakses pada tanggal: 21 November 2018.
- Ismiyadi dan Indarniati. 2017. *Import Top Secret – Cara Impor Resmi Tanpa Ribet*. Yogyakarta: Andi.
- Kevin, D. P. (2021). Penerapan Pelatihan Penggunaan Alat-Alat Keselamatan Oleh Crew MV. Baruna Maju. Karya Tulis.
- Lasse, D.A, 2016, *Manajemen Kepelabuhanan*, 2nd Ed, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Lasse. (2014). *Manajemen Kepelabuhanan*. PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Nurhidayanti, Sugiyah, (2019). Prosedur Pengadaan Barang Impor Produk Sepatu Di PT Sinar Pratama Agung Jakarta. *Jurnal Akuntansi dan Manajemen* Vol.1 No. 2, hal (267–286). <https://ejournal.stei.ac.id/index.php/JAM/article/download/248/165>
- Pangemanan, S., Aly, S. H., Hustim, M., & Pasra, M. (2022). Faktor-Faktor Peningkatan Kepuasan Pelanggan Dan Kualitas Layanan Pada Proses Stevedoring Di Terminal Peti Kemas. *Prosiding Senastitan: Seminar Nasional Teknologi Industri Berkelanjutan*, 2, 249–256.
- Purnamawati, Astuti. 2013. *Dasar-Dasar Ekspor Impor*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN.

- Rafli, Aldean Moch, (2022). Perusahaan Pelayaran: Pengertian, Manfaat dan Daftarnya di Indonesia, https://www.jurnal.id/id/blog/perusahaan_pelayaran-sbc/. Diakses: 28 September 2023.
- Salam, N. F. S., Rifai, A. M., & Ali, H. (2020). Faktor penerapan disiplin kerja: kesadaran diri, motivasi, lingkungan (suatu kajian studi literatur manajemen pendidikan dan ilmu sosial). *Jurnal Manajemen Pendidikan Dan Ilmu Sosial*, 2(1), 487-508.
- Sugiyono (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Wahab, 2019, *Sa'diyah.*, <http://repository.unim.ac.id>. Diakses pada tanggal:12 Mei 2017.
- Wahyu Agung Prihartanto, 2014,*petikemas* ,<http://repository.unimar.ac>.Diakses Januari 2020.
- E Yuliah, (2020). Implementasi Kebijakan Pendidikan. *Jurnal At-Tadbir: Media Hukum dan Pendidikan*, 30(2), 129-153.