

DAFTAR PUSTAKA

- Afrianto, Y., Shintia, I., Niaga, K. P., Kepelabuhanan, D., Maritim, A., & Bahari, B. (n.d.). *Faktor yang Mempengaruhi Efektifitas Storage Depo Empty Container di PT. Masaji Tatanan Kontainer Indonesia Berdasarkan Perhitungan Nilai YOR (Yard Occupancy Ratio)*.
- Deliani, M. K., & Aulia, F. (2025). Peranan Freight Forwarder dalam Pengurusan Pemberitahuan Ekspor Barang pada Kantor BEA dan Cukai Belawan dengan Sistem Portal Pengguna Jasa oleh PT. Kemasindo Cepat Medan. *Jurnal Pengabdian Masyarakat Dan Riset Pendidikan*, 4(3), 14456–14461. <https://doi.org/10.31004/jerkin.v4i3.4682>
- Ginting, D., Sahid, M., Fernando Surbakti, D., & Adiguna Maritim Medan, P. (2021). *PENANGANAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI CONTAINER PADA PT. ELANG SRIWIJAYA PERKASA PALEMBANG*. 5(1).
- Gita Daryanto, A., Jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga, H., & Diploma Pelayaran, P. (n.d.-a). *Analisis Penataan Penumpukan Kontainer Terhadap Lahan Depo di PT. Mentari Sejati Perkasa Surabaya (Analysis on Land Arrangement Container the Piling Depo PT. Mentari Sejati Perkasa Surabaya)*.
- MUHAMMAD ALIF RIFKI SUWARDI SKRIPSI. 2023. (n.d.).
- Nursyanti, Y., & Sagita, S. (2025). Optimasi Tata Letak Penyimpanan Kontainer Berbasis Utilitas dan Allowance untuk Meningkatkan Kapasitas dan Efisiensi Operasional. *APP Jakarta Kementerian Perindustrian Jl. Timbul No, 4(1)*, 12630.
- PEMANFAATAN LAHAN PETI KEMAS, 2021. (n.d.).
- Penanganan Dokumen Bongkar Peti Kemas Domestik Pada PT. Kemasindo Cepat Medan. 2024. (n.d.).
- Pratiwi, V., Yusuf Santoso, M., Am Maisarah Disrinama, dan, Studi Teknik Keselamatan dan Kesehatan Kerja, P., Teknik Permesinan Kapal, J., & Perkapalan Negeri Surabaya, P. (2023). *7 th CONFERENCE ON SAFETY ENGINEERING AND IT'S APPLICATION Pengaruh Beban Kerja Mental, Stres Kerja dan Kualitas Tidur Terhadap Kelelahan Kerja Operator Rubber Tyred Gantry (RTG)*.

Sahara, S., & Cahya Pertiwi, D. (2023). Analisis Pengelolaan Persediaan Dan Distribusi Container Di Depo Container. In *ADVANCES in Social Humanities Research* (Vol. 1, Number 12).

*Skema Penanganan Alur Kegiatan Petikemas di Depo.*2023. (n.d.).

Tri Haryanta, J., Dweni Astuti, S., & Erik Saputra Akademi Pelayaran Nasional Surakarta, G. (n.d.). *KEGIATAN EKSPOR IMPOR DI PT ADINDA TRAN KARGO SEMARANG* (Vol. 8, Number 2). Retrieved <http://jurnal.apn-surakarta.ac.id/index.php/muara>

*UPAYA PENANGANAN SHORTAGE CONTAINER.*2020. (n.d.).

Utami, S. S., Setyonugroho, W., Islami, M. Z., Permana, I., Srihandono, (Manwari, 2021)J., & Muljoko, T. (2024). Safety Perceptions among Ship-to-Shore (STS) Crane Operators at PT Terminal Teluk Lamong. *Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 13(1), 53–64. <https://doi.org/10.20473/ijos.v13i1.2024.53-64>

Manwari, S. D. (2021). *PENGARUH FAKTOR KELEMBAGAAN TERHADAP KINERJA PELABUHAN KERING DI DEPO PETI KEMAS INTERNAL EMBAKASI, KENYA OLEH SAISI DENNIS MANWARI TESIS YANG DIAJUKAN KE SEKOLAH BISNIS DAN EKONOMI DALAM PEMENUHAN SEBAGIAN PERSYARATAN PEMBERIAN GELAR M.*

Putri Maharani, S., Fauzi, A., Whardani, S. P., Anggraini, M., & Mauliana, M. (2023). *Penerapan Standar Operasional Prosedur Dalam Meningkatkan Disiplin Kerja dan Kinerja PT Mega Kargo Logistik.* 1(4). <https://doi.org/10.38035/jkmt.v1i4>

LAMPIRAN

Pertanyaan untuk Wawancara :

1. Bagaimana sistem penataan kontainer yang saat ini diterapkan di depo ini?
2. Apa saja pertimbangan utama dalam menentukan posisi atau lokasi penumpukan kontainer?
3. Menurut Bapak/Ibu, kendala apa yang paling sering muncul dalam penataan kontainer di lapangan?
4. Sejauh mana data seperti manifest, VGM, dan jadwal pengambilan memengaruhi proses penataan kontainer?
5. Bagaimana dampak penataan kontainer saat ini terhadap kelancaran operasional depo?
6. Apakah sering terjadi pemindahan ulang (rehandling) kontainer? Apa penyebab utamanya?
7. Bagaimana koordinasi antara perencana lapangan dan operator alat dalam proses penataan kontainer?
8. Menurut pengalaman Bapak/Ibu, apakah kapasitas lahan depo sudah dimanfaatkan secara optimal? Mengapa?
9. Apakah penataan kontainer yang kurang optimal pernah menimbulkan risiko keselamatan kerja atau kerusakan kontainer?
10. Upaya atau solusi apa yang menurut Bapak/Ibu paling efektif untuk mengoptimalkan penataan kontainer di depo ini ke depan?

Lampiran 1 wawancara Penulis dengan Staff

A. Hasil Wawancara Dengan Karyawan PT. Masaji Tatanan Kontainer Indonesia



Lokasi :Ruang Rapat Operasional, PT. MTKI Cabang Surabaya

Waktu :Jam Istirahat Shift Pagi (Kondisi Gate Senggang)

Tema Penelitian :Optimalisasi Penataan Kontainer terhadap Efisiensi dan Keselamatan Kerja

Pewawancara :Sekar Arum Nuraidha Wiladati Arafah (Taruni PIP Makassar)

Daftar Narasumber :

Pak Affandi (Branch Head)

Mas Aldo (Operational Support & Inventory Control)

Ibu Chintya (Yard Operational Section Head)

Mbak Dessy (Yard Planner)

Mbak Husniyah (HSE & Facility Officer)

Sekar: "Selamat siang Pak Affandi dan rekan-rekan sekalian. Terima kasih banyak sudah meluangkan waktu di tengah padatnya jadwal depo. Sesuai draf pedoman yang saya ajukan kemarin, siang ini saya ingin berdiskusi mengenai data riil penataan kontainer untuk penyusunan Bab IV skripsi saya di PIP Makassar."

Pak Affandi : "Selamat siang, Sekar. Ya, silakan dimanfaatkan momen ini. Kebetulan ini tim operasional sedang kumpul semua sebelum handling kapal berikutnya. Kita langsung masuk ke intinya saja ya, biar efektif."

Sekar: "Siap, Pak. Untuk pertanyaan pertama, saya ingin mendapat gambaran komprehensif mengenai bagaimana sebenarnya sistem penataan kontainer yang saat ini diterapkan di lapangan kita, Pak?"

Mbak Dessy: "Kalau dari sisi planning, sistem kita di sini murni berbasis pembagian blok dan zonasi yang kaku. Lapangan dikelompokkan secara terstruktur berdasarkan dimensi—unit 20 feet tidak kita campur dengan 40 feet. Statusnya juga dipisah tegas: mana area empty, mana area laden (berisi), dan mana area khusus untuk unit repair atau rusak."

Sekar: "Lalu, apa saja pertimbangan utama yang paling mendasar dalam menentukan posisi atau lokasi penumpukan unit-unit tersebut di lapangan, Pak?"

Mas Aldo : "Menambahkan dari Mbak Dessy, pertimbangan utamanya adalah efisiensi pergerakan dan waktu tinggal (dwelling time). Kita pakai prinsip FILO (First In, Last Out). Data jadwal kedatangan kapal (vessel schedule) dan estimasi waktu pengambilan truk menjadi jangkar utama kita. Unit yang masa simpan atau pengambilannya paling cepat, posisinya harus ditaruh di tempat yang paling mudah dijangkau alat berat, jangan sampai tertimbun di bawah."

Sekar: "Memasuki pertanyaan ketiga, selama saya melakukan pengamatan langsung, dinamika di lapangan sering kali berubah cepat. Menurut Bapak, kendala apa yang sebetulnya paling sering muncul dalam penataan kontainer ini?"

Ibu Chintya: "Tantangan terbesar kita itu kalau masuk jam-jam padat (peak hours), Sekar. Ketika antrean truk logistik di pintu masuk (gate) mulai mengular, tekanan untuk mempercepat waktu pelayanan (cycle time) melonjak tinggi. Di kondisi kritis seperti itu, koordinasi sering kali goyah. Petugas lapangan kadang mengambil jalan pintas menaruh kontainer di slot kosong terdekat demi merilis truk cepat-cepat, sehingga rencana stacking awal yang sudah dibuat Mbak Dessy jadi berantakan."

Sekar: "Berarti hal ini berkaitan erat dengan pertanyaan keempat ya, Pak. Sejauh mana validitas data seperti dokumen manifest, berat kotor (VGM), dan jadwal rilis memengaruhi ketepatan penataan di area container yard?"

Mbak Dessy: "Sangat vital. Data-data itu adalah pedoman kerja kami. Masalahnya, di lapangan kita sering berhadapan dengan data manifest dari pihak shipping line yang terlambat masuk atau jadwal truk yang meleset mendadak. Begitu ada jeda (delay) informasi atau ketidakakuratan input, sistem pengelolaan ruang kita langsung pincang. Imbasnya melebar ke proses pencarian unit secara manual."

Sekar: "Lalu, bagaimana dampak penataan yang kurang sinkron tersebut terhadap kelancaran operasional depo secara keseluruhan, Pak?"

Ibu Chintya: "Dampaknya domino. Cycle time alat berat kita, seperti Reach Stacker, jadi membengkak karena ruang manuver menyempit. Petugas di lapangan butuh waktu lebih lama untuk membongkar tumpukan, yang ujung-ujungnya memicu

penumpukan antrean truk di gate luar karena proses LOLO terhambat."

Sekar: "Menyambung hal tersebut, apakah kondisi ini yang memicu tingginya frekuensi pemindahan ulang (rehandling/shifting) kontainer? Apa penyebab paling dominannya?"

Mas Aldo : "Benar sekali, rehandling itu konsekuensi langsungnya. Penyebab paling dominan di depo kita adalah data awal yang kurang sinkron ditambah perubahan sepihak jadwal kapal. Akibatnya, tim terkapasitas terpaksa melakukan kerja ganda, memindahkan dua atau tiga kontainer di atasnya hanya untuk mengambil satu unit di bawah. Ini merugikan secara finansial karena konsumsi BBM alat berat membengkak dan jam mekanis terbuang tidak produktif."

Sekar: "Untuk pertanyaan ketujuh, bagaimana sebenarnya pola koordinasi yang berjalan antara perencana lapangan (yard planner) dan operator alat berat demi menekan angka rehandling tersebut, Pak?"

Ibu Chintya: "Secara sistem, kita mengandalkan komunikasi handy-talky (HT) dan pembaruan data sistem logistik secara real-time. Idealnya, planner menentukan posisi bay, lalu operator mengeksekusi. Namun, jika di lapangan operator terpaksa mengubah posisi karena keterbatasan ruang, mereka wajib melapor instan agar data di sistem tetap paralel dengan kondisi fisik di lapangan."

Sekar: "Terkait pemanfaatan ruang, menurut pengalaman Bapak, apakah kapasitas lahan depo kita saat ini sudah dimanfaatkan secara optimal?"

Mbak Dessy: "Kalau dibilang optimal secara kapasitas maksimal, belum sepenuhnya. Kendala kita

adalah seringnya muncul fenomena single tier atau kontainer yang ditaruh satu tingkat secara tersebar di jam sibuk. Itu memakan ruang horizontal yang sangat besar. Makanya, tim lapangan sering memanfaatkan jam sepi (off-peak) untuk melakukan shifting massal, merapikan tumpukan dari single tier menjadi multi-tier agar utilitas lahan kita kembali naik."

Sekar: "Nah, ini menarik untuk pertanyaan kesembilan mengenai aspek keselamatan. Apakah penataan unit yang kurang presisi atau meluber dari zonasi seperti itu pernah menimbulkan risiko keselamatan kerja (K3) atau kerusakan fisik kontainer, Mbak Husniyah?"

Mbak Husniyah: "Tentu pernah dan itu menjadi fokus penuh divisi HSE. Di data Hazard Report kita, penumpukan yang tidak sejajar atau melenceng dari garis batas blok sangat berbahaya karena merusak stabilitas tumpukan vertikal—bisa memicu kontainer miring atau jatuh. Selain itu, kalau unit diletakkan melebihi batas garis zona, jalur manuver alat berat jadi sempit. Ruang gerak yang terbatas itu meningkatkan risiko benturan antar-alat (property damage) serta mengganggu proyek sterilisasi jalur pejalan kaki (pedestrian walk) yang sedang kita rapikan. Jadi, batasan garis kuning di lapangan itu harga mati."

Sekar: "Baik, pertanyaan terakhir untuk penutup diskusi kita. Upaya atau solusi apa yang menurut Bapak paling efektif dan komprehensif untuk mengoptimalkan penataan kontainer di depo ini ke depannya?"

Pak Affandi: "Saya rasa kuncinya ada dua: digitalisasi data yang lebih presisi serta penegakan disiplin

pengawasan operasional di fase penumpukan awal (initial stacking). Kita tidak bisa terus-menerus mengandalkan shifting berkala yang sifatnya hanya mengobati gejala di permukaan. Ke depan, data dari dokumen Action Tracker harus diintegrasikan langsung dengan skema reward and punishment yang tegas bagi para operator alat berat. Kepatuhan pada zonasi blok dan rencana tata letak harus diubah dari sekadar pemenuhan SOP di atas kertas saat ada pemeriksaan, menjadi budaya kerja yang melekat pada personil lapangan. Jika itu berjalan, kapasitas depo akan maksimal secara otomatis, dan keselamatan kerja rekan-rekan di lapangan akan jauh lebih terjamin."

Sekar: "Luar biasa, Pak. Penjelasan dari Bapak dan Ibu sekalian memberikan sudut pandang yang sangat tajam dan valid untuk analisis Bab IV skripsi saya. Terima kasih banyak atas bimbingan, arahan, dan dukungannya selama saya melaksanakan praktik darat di PT. MTKI Surabaya."

Pak Affandi: "Sama-sama, Sekar. Teruskan semangat menyusun skripsinya sampai sidang akhir nanti di Makassar. Semoga hasil penelitianmu ini bisa memberikan kontribusi positif, baik untuk kelulusanmu maupun sebagai bahan evaluasi operasional depo kita."

Lampiran 2 *Cheklis Observasi*

Checklist Observasi Lapangan

Identitas Perusahaan

Nama Perusahaan : PT. Masaji Tatanan Kontainer

Indonesia

Alamat : Jl. Greges Jaya III, Greges, Kecamatan Asem

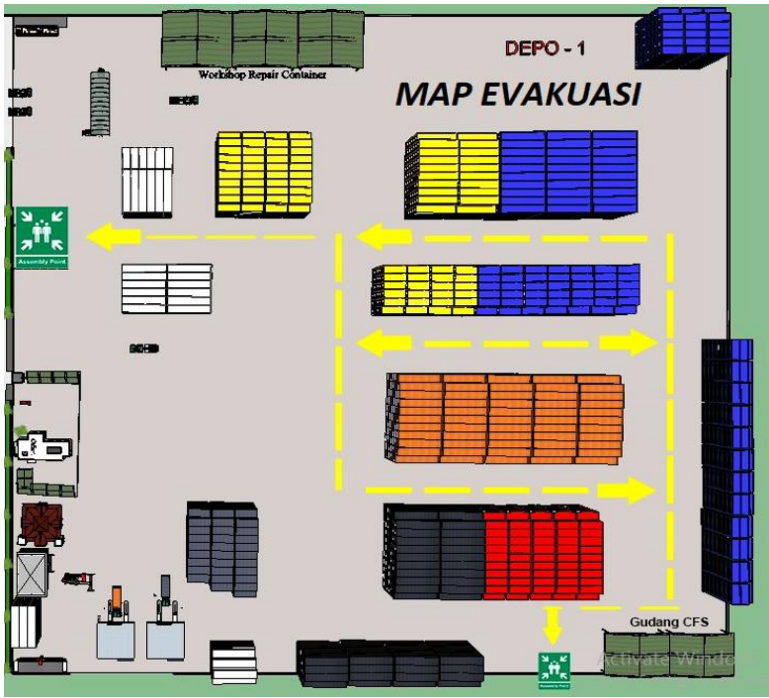
Rowo, Jawa Timur.

Aspek yang di Observasi

No	Aspek yang Diamati	Ya	Tidak	Keterangan
1	Penataan kontainer dilakukan sesuai blok dan zona penumpukan yang telah ditetapkan	☐	☒	
2	Kontainer ditumpuk berdasarkan jenis dan ukuran (20 feet, 40 feet, dll.)	☐	☒	
3	Tinggi penumpukan kontainer sesuai dengan standar operasional dan keselamatan kerja	☒	☐	
4	Penempatan kontainer memudahkan proses bongkar	☐	☒	

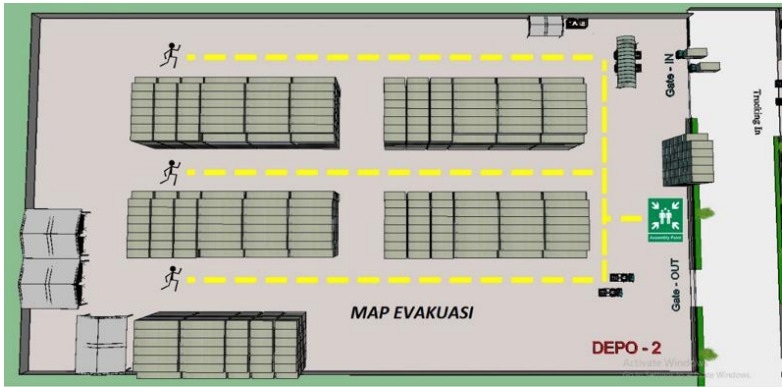
	muat dan pengambilan			
5	Utilisasi lahan depo dimanfaatkan secara optimal	☐	☒	
6	Terjadi pemindahan ulang (rehandling) kontainer selama proses operasional	☒	☐	
7	Operator alat berat bekerja sesuai prosedur operasional standar (SOP)	☐	☒	
8	Jalur pergerakan alat berat dan kendaraan bebas dari hambatan	☐	☒	
9	Sistem penandaan atau informasi lokasi kontainer mudah dipahami	☒	☐	
10	Penataan kontainer memperhatikan aspek keselamatan dan keamanan kerja	☐	☒	

Lampiran 1 Denah Lapangan Penumpukkan Depo 1



Sumber : Data Kantor

Lampiran 2 Denah Lapangan Penumpukkan Depo 2



Sumber : Data Kantor

Lampiran 3 Dokumentasi Pribada Pada Saat Di Lapangan



Lampiran 4 Dokumentasi alat berat yang dimiliki di depo







RIWAYAT HIDUP PENULIS



SEKAR ARUM NURAIDHA WILADATI ARAFAH, Lahir di Malang Pada tanggal 07 Maret 2001, anak Kedua dari tiga bersaudara dari pasangan Eko Yuliyanto dan Yanti Sumiharti. Penulis memulai Pendidikan pada tahun 2007-2013 di SD Taman Siswa, kemudian penulis melanjutkan ke tingkat Sekolah Menengah Pertama dari tahun 2013-2016 di MTSN 2 Malang, dan setelah itu melanjutkan pendidikan ke tingkat Sekolah Menengah Atas dari tahun 2016-2019 di SMAN 1 Bululawang.

Pada rentang tahun 2019 hingga 2022, penulis pernah mengikuti proses pendaftaran sebagai calon prajurit Tentara Nasional Indonesia (TNI) pada matra Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara. Dalam proses tersebut, penulis menjalani berbagai tahapan seleksi yang menuntut kesiapan fisik, mental, dan kedisiplinan. Di sela-sela kesibukan mengikuti rangkaian tes tersebut, penulis juga aktif bekerja sebagai pelatih renang, yang turut membentuk karakter disiplin, tanggung jawab, serta kemampuan berkomunikasi.

Pada tahun 2022 akhir, penulis memutuskan mengikuti pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar sebagai Taruni Angkatan XLIII dan penulis mengambil jurusan KALK (Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) di jalur Mandiri pada Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran. Dalam pendidikan tersebut, penulis telah melaksanakan PRADA (Praktek Darat) pada semester V-VI dari tanggal 08 Agustus 2024 sampai dengan 28 Juli 2025, dilaksanakan di 2 kantor yaitu PT. Masaji Tatanan Kontainer Indonesia dan PT. Pelayaran Nasional Ekalya Purnamasari.

Dan pada tanggal 17 Agustus 2025 penulis kembali melanjutkan pendidikan Semester VII di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Setelah menyelesaikan seluruh rangkaian kegiatan PRADA, Penulis berharap ilmu dan pengalaman yang telah diperoleh selama masa pendidikan dan praktik dapat menjadi bekal yang bermanfaat dalam menyelesaikan studi serta berkontribusi secara profesional di bidang angkutan laut dan kepelabuhanan di masa yang akan datang.