

INTISARI

Arus peti kemas pada Terminal Peti Kemas Pelabuhan Pontianak terus mengalami peningkatan, data dari PT. Pelindo II (Persero) Cabang Pontianak menunjukkan dari tahun 2006 sampai 2014 arus bongkar muat peti kemas meningkat sebesar 39,55%, untuk meningkatkan kinerja diperlukan proyeksi arus kunjungan kapal dan peti kemas yang harus dilayani, menentukan jumlah alat serta langkah optimalisasi yang dapat dilakukan ke depannya.

Proyeksi arus kunjungan kapal menggunakan metode regresi, arus peti kemas menggunakan metode ekonometrik, pengukuran kinerja dengan membandingkan nilai capaian terhadap standar UNCTAD dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Optimasi alat menggunakan simulasi antrian dengan pengambilan keputusan menggunakan metode tingkat aspirasi. Optimalisasi dilakukan dengan menerapkan beberapa skenario dan hasilnya dilihat dari perubahan nilai BOR, BTP dan YOR.

Arus kunjungan kapal dan arus peti kemas cenderung mengalami peningkatan setiap tahunnya. Kombinasi peralatan bongkar muat optimal tahun 2014 dan 2019 adalah 2 CC, 4 *Trailer* dan 3 RMGC; tahun 2024 2 CC, 5 *Trailer* dan 3 RMGC; tahun 2029 adalah 3 CC, 5 *Trailer* dan 4 RMGC. Kinerja Terminal Peti Kemas Pelabuhan Pontianak tahun 2014 berdasarkan pelayanan kapal dikategorikan baik, pelayanan peti kemas kurang baik dan utilisasi dermaga dengan indikator BOR 42,49% masih di bawah nilai BOR yang direkomendasikan oleh UNCTAD, berdasarkan nilai BTP dermaga masih mampu melayani arus bongkar muat peti kemas dan berdasarkan nilai YOR, YOR impor 66,87% cukup baik dan YOR ekspor 64,74% baik. Langkah optimalisasi terbaik adalah dengan meningkatkan produktivitas alat.

Kata kunci: Optimalisasi, Kinerja, BOR, BTP, YOR.

ABSTRACT

The flow of containers at the Pontianak Port Container Terminal is constantly increasing. According to the data from PT. Pelindo II (Persero) Branch Pontianak, The flow increases 39,55% from 2006 until 2014. To improve the performance of the terminal, the projection of the flows of containers and vessel traffic that need to be served is required to determine the number of equipment and optimization steps that can be done in the future.

The projection of vessel traffic is determined by using regression method, the flow of containers by using econometric method, and the performance calculation by comparing the achievement values towards the UNCTAD standards and the decision of the Directorate General of Sea Transportation. The equipment optimization is using the queuing simulation by making decisions using aspiration level method. The optimization is done by applying several scenarios and the results can be seen from the changes of BOR, BTP and YOR values.

The flows of vessel traffic and containers tend to increase every year. The optimum combinations of stevedoring equipment in 2014 and 2019 are 2 CC, 4 *Trailler* and 3 RMGC; 2 CC, 5 *Trailler* and 3 RMGC in 2024; and 3 CC, 5 *Trailler* and 4 RMGC in 2029. The performance of Pontianak Port Container Terminal in 2014 based on the vessel service is categorized as good, on the container service is less good and on the berth utilization by the BOR 42,49% indicator is still below the BOR value recommended by the UNCTAD. Based on the BTP value, the berth is still capable to serve the flow of containers and based on YOR value, the import YOR value of 66.87% is categorized as good enough and the export value of 64,74 is categorized as good. The best optimization measure is by improving the equipment productivity.

Keywords: Optimization, Performance, BOR, BTP, YOR.