

ANALISIS PENANGANAN CARGO OUTGOING TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL PADA TERMINAL KARGO PT ANGKASA PURA 1 BALIKPAPAN

Anriyani

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman, Jl. Muara
Muntai No. 1 Gunung Kelua Samarinda,
Email: anriyani15@gmail.com

Abstract

The data analysis tool used is an interview that describes an object of research in its true state. This study aims to explore facts which are then described with guidelines on the question items in observation, interviews and field documentation. Data collection techniques using observation, interviews, documentation, and literature. The results of the analysis show that the handling of outgoing cargo starting from acceptance, weighing goods, making documents (documentation, marking, labeling & x-tray cargo, storage, build-up and loading, is smooth, but there are several things that must be considered, namely every year. Outgoing cargo increases the number of employees and employees must pay more attention to the existing SOP in order to minimize the obstacles that will occur. It is hoped that this research can become a better input for the handling of outgoing cargo to the smooth operation of outgoing cargo handling.

Keywords: *Cargo Outgoing Handling, Operational Smoothness of Handling*

Pendahuluan

Penanganan kargo dan pos mempunyai acuan kerja yaitu *standar operation procedure* (SOP). SOP berupa tindakan yang harus dilaksanakan karyawan agar pekerjaan operasional dapat berjalan lancar (Alfarros *et. al.*, 2019). Peraturan mengenai syarat dan tata cara menerima, menyusun barang kiriman ke pallet dan kontrainer serta menarik dan memuat barang ke pesawat secara korporasi terdapat dalam buku manual *airlines*.

PT. Angkasa Pura I (Persero) adalah sebuah perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang memberikan pelayanan lalu lintas udara dan bisnis bandar udara di Indonesia yang menitikberatkan pelayanan pada kawasan Indonesia bagian tengah dan kawasan Indonesia bagian Timur. PT Angkasa Pura I (Persero) adalah pelopor perusahaan kebandarudaraan secara komersial di Indonesia sejak tahun 1962.

Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Balikpapan merupakan bandara kebanggaan provinsi Kalimantan Timur. Dengan adanya bandara tersebut kabupaten-kabupaten yang berada di daerah Kalimantan Timur mendapatkan pertumbuhan ekonomi yang begitu baik. Akses yang mudah akan menarik investasi sehingga pembangunan di daerah lebih meningkat. Selain meningkatnya bisnis pariwisata, bisnis di bidang *cargo* juga akan mengalami peningkatan (Respati, 2020).

Bandar udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman memiliki terminal khusus kargo yang mana akan memberikan kemudahan. Terminal kargo Balikpapan merupakan pusat kargo yang berada di Kalimantan Timur. Setiap barang yang dikirim melalui udara dari luar Kalimantan Timur akan masuk ke terminal kargo Balikpapan. Pada tahun 2018 tercatat jumlah *cargo outgoing* (keluar) untuk domestik adalah sebesar 10.823.720 kg. Jadi rata-rata perbulan sekitar 901.976 kg, jika dihitung perharinya rata-rata sekitar 30.065 kg. Untuk *cargo outgoing* (keluar) *internasional* di tahun 2018 berjumlah 1.326.938 kg dalam setahun. Jika di rata-rata per bulannya sekitar 110.578 kg, dan perharinya rata-rata sekitar 3.685 kg. Dengan jumlah *cargo* yang tidak sedikit dibutuhkan penanganan *cargo outgoing* (keluar) yang cepat, tepat dan tentunya mengikuti prosedur yang telah diatur. Kelancaran operasional yang dilakukan diharapkan akan tetap bertahan untuk tahun-tahun berikutnya.

Metode

Jenis penelitian yang digunakan menggunakan pendekatan kualitatif. Penelitian ini bertujuan untuk menggali fakta yang kemudian dideskripsikan dengan pedoman pada butir-butir pertanyaan dalam observasi, wawancara dan dokumentasi di lapangan. Penelitian ini menghasilkan kesimpulan yang lengkap dan akurat yang penyajiannya berupa kata-kata atau kalimat. Adanya penelitian ini diharapkan dapat diperoleh pemahaman dan penafsiran yang mendalam mengenai makna, kenyataan dan fakta yang relevan dengan kondisi di Terminal kargo PT Angkasa Pura I Balikpapan.

Penelitian ini akan berfokus pada bentuk penanganan *cargo outgoing*, dari diterimanya barang, hingga *loading* ke pesawat. Penelitian ini juga untuk mengetahui bagaimana proses kelancaran operasional penanganan *cargo outgoing*. Tujuan lain dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor pendukung dan penghambatnya dari penanganan tersebut.

Teknik pengumpulan data yaitu Observasi. Setelah itu, Peneliti melakukan wawancara langsung terhadap pihak-pihak yang bersangkutan dalam mencari data penelitian, yaitu pihak pengelola Objek terminal kargo PT. Angkasa Pura Balikpapan guna mendapatkan data-data yang diperlukan atau dibutuhkan.

Adapun metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini ialah analisis data kualitatif di mana diadakan analisa data berdasarkan hasil penelitian lapangan tentang penanganan *cargo outgoing* terhadap kelancaran operasional pada Terminal Kargo PT Angkasa pura 1 Balikpapan. Sebagaimana yang telah

dipaparkan oleh Mathew B, Milles dan A. Michael Huberman dalam Sugiyono (2010) bahwa analisis data kualitatif di bagi menjadi 4 (empat) komponen penting yaitu, pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Hasil dan Pembahasan

Wawancara dilakukan dengan *key informan*, yaitu bapak Agus Aransyah selaku *Aviation & Cargo Sales Section Head* PT Angkasa Pura I (Persero) Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan Balikpapan. Sedangkan tiga staf operasional *Aviation & Cargo Sales Section* sebagai informan.



Gambar 1. SOP Proses Penanganan *Cargo Outgoing*

Gambar 1 merupakan proses penanganan *cargo outgoing* yang dimulai dari:

1) Penerimaan

Penerimaan merupakan penyerahan barang dari perusahaan jasa (*shipper*) kepada pihak bandara yang mana dengan persyaratan yang sudah dibicarakan, baik dari pihak pesawat dan pihak pengerjaan. Pihak pesawat sebelumnya sudah melakukan negosiasi untuk menentukan harga, ketentuan-ketentuan yang diinginkan oleh pihak *airlines* dan pihak *shipper* begitu juga dengan pihak pengerjaan kargo.

2) Timbang Barang

Bertujuan untuk mencocokkan timbang barang dari *shipper*. Penanganan barang harus ditimbang ulang, guna mencocokkan dengan wujud yang ada dengan yang tertera di dokumen.

3) Pembuatan Dokumen

Bertujuan membuat dokumen angkut untuk kargo yang sesuai dengan wujud dari kargo. Dokumen angkut terdiri dari beberapa dokumen yaitu

CBA (*cargo booking advice*), PTI (Pemberitahuan Isi Barang), BTB (Bukti Timbang Barang), Surat muatan udara, CN 38 (Pos), *Cheklis Building*.

4) *Marking, Labeling & X-Tray*

Saat proses *marking, labeling dan x-tay* kargo akan masuk, kemudian akan ditandai bahwa barang sudah ada dan sudah masuk. Setelah itu akan diberi label sesuai tujuan. *Special cargo* akan dipasangkan label jangan dibanting dan sebagainya. Proses berikutnya akan dimasukkan di *x-tray* untuk melihat kesesuaian barang dan keamanan kargo tersebut.

5) *Storage*

Bertujuan untuk menyusun dan mengelompokkan kargo sesuai pesawat yang akan di tumpangi. Penanganan ini bertujuan agar tidak ada kargo yang tertinggal atau kargo yang hilang dan salah tempat tujuan. Penanganan *storage* berada di terminal kargo biasa dikenal dengan *storage area* (gudang penyimpanan). *Storage area* merupakan tempat yang tidak bisa di masuki oleh orang lain, kecuali kegiatan operasional penanganan kargo. Saat penanganan untuk *storage* bukan hanya menyesuaikan saja, melainkan menyusun dengan benar dengan label-label yang ada di kargo.

6) *Build-up*

Bertujuan memasukan kargo ke gerobak kargo dan mengantarkan kargo ke pesawat. Penanganan ini memasuki area terlarang yang mana ada bagian khusus yang dinamakan servis 5 dan pihak *gound hanling*. Pada penanganan ini setelah barang disusun sesuai tujuan dan jenis pesawat yang akan di tumpangi, kargo akan diangkat dan dimuat ke dalam gerobak yang sudah dibungkus dengan *plastic solid* sesuai dengan SOP penanganan *outgoing cargo* yang ada.

7) *Loading*

Setelah kargo sampai di *Apron*, kargo akan dimuat ke dalam bagasi pesawat. Penanganan kargo ini dilakukan oleh pihak *ground handling* bersama karyawan pemuatan pihak maskapai yang akan membawa kargo tersebut.

Berdasarkan hasil dari wawancara mengenai tahapan awal pada penanganan *cargo outgoing* pada terminal kargo PT Angkasa Pura I Balikpapan. Proses ini terjadi di EMPU (Ekspedisi Muatan Udara) ada beberapa tahapan yang terjadi yaitu mulai dari penerimaan barang, menyesuaikan *packing* dengan *airlines*, melabelkan kargo, karantina jika barang masuk kategori yang harus di karantina. Jika barang sudah siap secara fisik dan administrasi barang akan dibawa ke RA (*Regulated Agent*).

Proses dilanjutkan di RA (*Regulated Agent*) dimana pada tahap ini dilakukan timbang barang, *marking, labeling & x-tray cargo* proses ini dilakukan guna pengecekan ulang pada tahap penerimaan barang awal terhadap wujud barang dengan dokumen bukti pengiriman barang dari perusahaan jasa. Jika

ditemukan perbedaan dokumen dan isi, volume dan berat barang maka barang akan dilanjutkan ke penanganan berikutnya di RA (*Regulated Agent*, akan dilakukan pengecekan ulang dan direvisi kembali. Setelah barang selesai direvisi kemudian menempelkan label *security declaration* (CDS), kemudian memasukan barang ke *storage area*, setelah itu melakukan *build up* kendaraan RA. Setelah barang masuk dalam kategori *Ready For Carriage* maka barang akan dimasukan ke *loading airlines*.

Temuan penelitian menyatakan bahwa penanganan *cargo outgoing* pada terminal kargo PT Angkasa Pura I Balikpapan sesuai dengan peraturan dari *Internasional Air Transport Association* (IATA TACT Rules). Ada beberapa hal yang harus diperhatikan untuk menerima kargo meliputi: *Air Way Bill, Documentation, Marking of Package, Packing, Labelling of Package, Shipper Declaration for Dangerous Goods, Shipper Certification for Live Animal*. Hasil penelitian ini juga didukung oleh penelitian terdahulu yaitu penerapan standar operasional prosedur (SOP) di Bandara Teuku Cut Ali di Aceh oleh Fatanah (2019).

Adapun perbedaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu, yaitu penanganan *cargo outgoing* pada PT. Angkasa Pura I (Persero) Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian Balikpapan menggunakan bagian *Regulated Agent* (RA). Sedangkan pada penelitian terdahulu menggunakan *warehouse*. Pada *Regulated Agent* (RA) proses pengerjaan kargo lebih mudah dan cepat dimana proses *marking, labeling & x-tray cargo, storage dan build up* dikerjakan disatu tempat yang sama, sedangkan pada penelitian terdahulu menggunakan *warehouse* yaitu pada proses pengerjaan kargo *marking, labeling & x-tray cargo* dilakukan terpisah *marking* dan *labeling* dilakukan di *Cargo Agent* sedangkan *X-tray* di *Warehouse*.

Hasil penelitian juga mendapatkan faktor penghambat dan faktor pendukung penanganan *cargo outgoing*, sebagai berikut:

1. Faktor penghambat penanganan *cargo outgoing* yang biasa terjadi yaitu dokumen angkut yang tidak sesuai. Ketidaksesuaian timbangan barang yang tertera pada cargo dengan bukti timbang barang (BTB) yang dilakukan oleh pihak pengerjaan kargo. Adapun faktor penghambat lain yang dapat menghambat kelancaran operasional yaitu kurangnya tenaga kerja yang menangani proses pengerjaan kargo, dimana proses pengerjaan kargo tidak sebanding dengan banyaknya jumlah kargo yang ditangani.
2. Faktor pendukung penanganan *cargo outgoing* yaitu, terminal kargo yang berada di Balikpapan memiliki RA (*Regulated Agent*) yang luas. Hal ini mempermudah proses penanganan kargo menjadi lebih cepat dan menunjang kelancaran operasional. Dengan adanya RA yang luas akan mempermudah penanganan kargo keluar yang awalnya melalui 8 tahapan menjadi 7 tahapan, namun penanganan tetap harus mengikuti SOP yang berlaku.

Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa penanganan kargo PT. Angkasa Pura I (Persero) Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang Balikpapan lancar dan mengikuti SOP. Penanganan *cargo outgoing* dimulai dari penerimaan (*acceptance*), timbang barang, pembuatan dokumen (*documentation*), *marking*, *labeling*, *x-tray cargo*, *storage*, *build-up* dan *loading*. Faktor penghambat penanganan *cargo outgoing* yaitu Ketidaksesuaian timbangan barang yang tertera pada cargo dengan bukti timbang barang (BTB) yang dilakukan oleh pihak pengerjaan kargo. Selain itu kekurangan tenaga kerja yang menangani proses pengerjaan kargo juga menghambat proses penanganan kargo. Adapun faktor pendukung penanganan *cargo outgoing* terminal kargo yang berada di Balikpapan memiliki RA (*Regulated Agent*) yang luas. Dengan adanya RA yang luas mempermudah penanganan kargo.

Daftar Pustaka

- Alfarros, H., Supriyanto, S., & Prasetyo, K. T. (2019). PENGARUH PENANGANAN BARANG UNDELIVERY CARGO TERHADAP KINERJA OPERASIONAL TERMINAL KARGO BANDARA INTERNASIONAL ADI SUTJIPTO YOGYAKARTA. In *Prosiding SNITP (Seminar Nasional Inovasi Teknologi Penerbangan)* (Vol. 3, No. 3, pp. 1-6).
- Fatanah, D. U. (2019). *Sistem Penerapan Standar Operating Procedure Passenger Service Handling PT ASI Pudjiastuti Aviation Dalam Perspektif Akad Ijarah Bi Al-'Amal (Studi Kasus Di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan)* (Doctoral dissertation, UIN Ar-Raniry Banda Aceh).
- Respati, H. A. (2020). TINJAUAN TENTANG PENANGANAN CARGO OLEH PORTER BAGIAN DOMESTIK DI PT. M. *Jurnal Industri Elektro dan Penerbangan*, 5(3).
- Sugiyono, S. (2010). Metode penelitian kuantitatif dan kualitatif dan R&D.