

JURNAL 

Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan

Media Analisis Masalah Pelayaran dan Kepelabuhanan

Analisa Penurunan Kapasitas Pompa Muatan Cair di MT. Permata Selatan Untuk Meningkatkan Kinerja Dalam Rangka Mendukung Operasional Kegiatan Bongkar Muat
Heru Nahrusin, M. Taufik

Perawatan dan Perbaikan Governor Motor Mesin Induk KM. Ganesa Type 4 Cycle Hanshin Diesel Engine Z6 L 46 SH
Mega Kariya Imani, M. Taufik

Perawatan Turbocharger pada Mesin Induk KM. Pulau Hoki di PT. Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL)
Abdilah Ruslianto, Pudji Santoso

Dampak Kekurangan Alat Angkut (*Head Truck* dan *Chassis*) Terhadap Kelancaran Proses Bongkar Muat Petikemas Kapal Milik Perusahaan Pelayaran PT. Alkan Abadi Surabaya
Mega Kusumaningrum, F. X. Adi Purwanto

Optimalisasi *Stuffing Dalam* Terhadap Kelancaran Operasional Alat Mekanis (*Reach Stacker*) di Depo Petikemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya
Muhammad Aji Yuliawan, Hardjono

Efektifitas Bongkar Muat Petikemas Terhadap Kelancaran Arus Barang di PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) Cabang Tanjung Perak Surabaya
Muhammad Arief Yulianto, Benny Agus Setiono



JURNAL 
Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan
Media Analisis Masalah Pelayaran dan Kepelabuhanan

Susunan Dewan Redaksi

Pemimpin Umum

Pudji Santoso

Ketua Penyunting

Benny Agus Setiono

Wakil Ketua Penyunting

Ekka Pujo Ariesanto Akhmad

Anggota Penyunting

Ari Srientini

Kuncowati

M. Taufik

Mudiyanto

Mitra Bebestari

Sugeng Priyanto (Distrik Navigasi)

Sofyan Poli (BJTI)

Monika Retno Gunarti (BP2IP)

Kesekretariatan: Soendari, Didik Purwiyanto

Distribusi: I Made Dwinanto R., Makdin Sijabat

Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan diterbitkan sejak 1 September 2010 oleh Program Diploma Pelayaran Universitas Hang Tuah Surabaya. Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan diterbitkan sebanyak 2 kali dalam 1 tahun pada bulan Maret dan bulan September. Redaksi menerima artikel ilmiah asli dalam bidang ilmu pelayaran dan kepelabuhanan.

Alamat Redaksi:

Program Diploma Pelayaran Universitas Hang Tuah

Jalan Arief Rahman Hakim 150

Surabaya 60111

Telepon (031) 5964596 | Fax. (031) 5964596, (031) 5946261

e-mail: jurnal_pdp@yahoo.co.id

JURNAL 
Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan
Media Analisis Masalah Pelayaran dan Kepelabuhanan

Daftar Isi

	Halaman
Analisa Penurunan Kapasitas Pompa Muatan Cair di MT. Permata Selatan Untuk Meningkatkan Kinerja Dalam Rangka Mendukung Operasional Kegiatan Bongkar Muat Heru Nahrusin, M. Taufik	1-5
Perawatan dan Perbaikan Governor Motor Mesin Induk KM. Ganesa Type 4 Cycle Hanshin Diesel Engine Z6 L 46 SH Mega Kariya Imani, M. Taufik	6-10
Perawatan Turbocharger pada Mesin Induk KM. Pulau Hoki di PT. Salam Pacific Indonesia Lines (SPIL) Abdilah Ruslianto, Pudji Santoso	11-17
Dampak Kekurangan Alat Angkut (<i>Head Truck</i> dan <i>Chassis</i>) Terhadap Kelancaran Proses Bongkar Muat Petikemas Kapal Milik Perusahaan Pelayaran PT. Alkan Abadi Surabaya Mega Kusumaningrum, F. X. Adi Purwanto	18-25
Optimalisasi <i>Stuffing Dalam</i> Terhadap Kelancaran Operasional Alat Mekanis (<i>Reach Stacker</i>) di Depo Petikemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya Muhammad Aji Yuliawan, Hardjono	26-37
Efektifitas Bongkar Muat Petikemas Terhadap Kelancaran Arus Barang di PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) Cabang Tanjung Perak Surabaya Muhammad Arief Yulianto, Benny Agus Setiono	38-49

Efektifitas Bongkar Muat Petikemas Terhadap Kelancaran Arus Barang di PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) Cabang Tanjung Perak Surabaya

(Effectiveness of Unloading Containers to The Smooth Flow of Goods in PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) Branch Tanjung Perak Surabaya)

Muhammad Arief Yulianto, Benny Agus Setiono
Jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga, Program Diploma Pelayaran,
Universitas Hang Tuah

Abstrak: Sejalan dengan berkembangnya kegiatan pengangkutan di laut maka pemerintah mengatur kegiatan perusahaan pengangkutan yang ada di laut melalui penerbitan Inpres No. 4 tahun 1985 tentang kebijakan arus barang untuk menunjang kegiatan ekonomi yang kemudian diperbarui dengan Inpres No. 3 tahun 1991 tentang kebijakan kelancaran arus barang untuk menunjang kegiatan ekonomi. Di dalam inpres tersebut antara lain mengatur bahwa untuk mengurangi biaya bongkar muat barang yang meliputi *stevedoring, cargodoring, receiving* dan *delivery* maka sebab itu kegiatan bongkar muat tersebut harus dilakukan oleh instansi yang diberi wewenang oleh pemerintah yaitu perusahaan bongkar muat (PBM). Keikutsertaan pengusaha bongkar muat petikemas yang kegiatannya antara lain *stevedoring, cargodoring, receiving* dan *delivery* dapat tidak langsung memajukan perekonomian dan membangun pelayanan pada masyarakat demi kelancaran dan keamanan lalu lintas barang di pelabuhan. Kondisi dari pelabuhan khususnya pada PT. Nilam Port Terminal Indonesia sangat terbatas dikarenakan lapangan penumpukan (CY) kurang memadai, sehingga muatan yang terlalu lama di *stacking* di lapangan penumpukan (CY) PT. Nilam Port Terminal Indonesia bisa menghambat keefektifitasan bongkar muat petikemas. Kendala yang sering peneliti amati dalam proses bongkar muat adalah kurang efektifnya alat bongkar muat petikemas pada *spreader container crane* (CC) dikarenakan seringnya mengalami kerusakan, sehingga sering terjadi ketidaklancaran bongkar muat petikemas dan kurang memadainya pada lapangan penumpukan (CY) PT. Nilam Port Terminal Indonesia. Selain itu *traffic* di sekitar terminal nilam masih belum sempurna dikarenakan banyak lalulalang kendaraan yang tidak berkepentingan di area tersebut. Dan kinerja TKBM masih belum maksimal dikarenakan TKBM tersebut bermalas-malasan dalam bekerja. Dari kendala tersebut kebijakan dari divisi operasional diharapkan dapat membenahi fasilitas pada PT. Nilam Port Terminal Indonesia dan meningkatkan SDM demi efektifitas bongkar muat petikemas.

Kata Kunci: Efektifitas Bongkar Muat

Abstract: Along with the development of marine transportation activities in the government regulate the activities of companies in the marine transport through the issuance of Presidential Decree No. 4 of 1985 on the flow of goods to support the policy of economic activity that an upgraded later with Presidential Decree No. 3 Year 1991 concerning the flow of goods policy to support economic activity. In the Instruction provides that, among others, to reduce the cost of loading and unloading of goods which include *stevedoring, cargodoring, receiving* and *delivery*. Therefore loading and unloading activities shall be carried out by the agency authorized by the government *stevedoring* company (PBM). The participation of employers loading and unloading of containers whose activities include *stevedoring, cargodoring, receiving* and *delivery* can not directly promote the economy and build on community services and security for the smooth traffic of goods at the port. The condition of the port, especially at PT. Nilam Port Terminal Indonesia is very limited due to the container yard (CY) is inadequate, so the charge is too long in the stacking in container yard (CY) PT. Nilam Port Terminal Indonesia can hinder the effectiveness of the loading and unloading of containers. Constraints are often researchers observe the loading and unloading process is the lack of effective means of loading and unloading of containers at a container crane spreader (CC) due to frequent damage that often occurs disfluencies unloading of containers and the lack of adequate on container yard (CY) PT. Nilam Port Terminal Indonesia. In addition, the traffic around the Nilam terminal is still not perfect because many unauthorized vehicles in the area. And performance is not maximized due TKBM the TKBM lazing in the works. Of the policy constraints of the operational division is expected to fix the facilities at PT. Nilam Port Terminal Indonesia and improve human resources for effective loading and unloading of containers.

Keywords: Effectiveness Loading and Unloading

Alamat korespondensi:

Benny A. S., Program Diploma Pelayaran, Universitas Hang Tuah, Jalan A. R. Hakim 150, Surabaya.
e-mail: jurnal_pdp@yahoo.co.id

PENDAHULUAN

PT Pelabuhan Indonesia (PELINDO) III cabang Tanjung Perak Surabaya terdapat beberapa terminal yaitu Terminal Nilam, Terminal Mirah, Terminal Jamrud, dan Terminal Penumpang. Saat ini di PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) merupakan terminal *multipurpose* yang terletak di sisi timur Terminal Nilam dan merupakan perusahaan konsorsium eks, jadi disini ada beberapa agen dari perusahaan pelayaran antara lain MERATUS, SPIL dan SAMUDERA. Di sini juga terdapat banyak kegiatan bongkar muat petikemas *container* karena sifat dan sistem pengoperasiannya berbeda dengan barang umum (*General Cargo*) jadi terminal petikemas biasanya dipisah dari terminal konvensional, maka dari itu di PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) harus ada Jadwal Rencana Penetapan Bongkar Muat yang sudah dibuat dari hasil *meeting* dikantor cabang PELINDO III.

Sistem pelayanan jasa terminal yang diselenggarakan oleh PELINDO III dalam hal ini Terminal Nilam guna menjamin kepastian fasilitas terminal berupa alokasi dermaga 320 m untuk tempat bertambat dan kegiatan bongkar muat petikemas bagi kapal-kapal milik atau keagenan sesuai *schedule* atau *line up* yang ditetapkan oleh PELINDO III. Seiring dengan kegiatan kerja di suatu pelabuhan adalah kegiatan yang bersifat kompleks artinya tidak hanya satu macam saja kegiatan yang ada di sana, mulai dari yang sederhana sampai yang berskala internasional sebagai contoh pengiriman barang

antar pulau (*domestik*) sampai dengan mengekspor dan mengimpor barang dari dan ke luar negeri. Khususnya di pelabuhan utama yang merupakan pintu gerbang perekonomian negara kita dan sebagian besar kegiatan ekonomi di negara kita dilakukan melalui pelabuhan laut.

Penanganan bongkar muat petikemas untuk arus barang harus sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan, dengan adanya ketentuan-ketentuan tersebut diharapkan semua penanganan bongkar muat dapat melaksanakan ketentuan tersebut agar tercipta kelancaran arus barang dan keharmonisan dalam bekerja. Tetapi prakteknya penanganan bongkar muat tidak selalu dilakukan dengan aman dan benar, tidak sedikit dari mereka yang mengabaikannya. Kebanyakan semua dari perusahaan bongkar muat hanya mementingkan keuntungan saja tanpa memperhatikan dan memikirkan dampak-dampak yang akan timbul bila penanganan bongkar muat dilakukan secara tidak aman dan tidak benar atau tidak sesuai dengan ketentuan. Maka dalam hal ini fungsi dari kegiatan bongkar muat dapat menjalankan tugas-tugas sangat besar terhadap pelayanan kapal dan bongkar muat petikemas mulai dari kapal tiba di pelabuhan hingga sampai kapal berangkat.

Dengan adanya sistem kegiatan bongkar muat petikemas ini tentu akan lebih mempermudah kelancaran arus barang karena semua sudah teroganisir dengan baik. Tetapi jika pada saat kurang maksimalnya kegiatan bongkar muat di Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) ini,

semua Jadwal Rencana Penetapan Bongkar Muat telah dibuat dengan baik dari hasil *meeting* di kantor cabang PELINDO III dan semoga tidak ada kerusakan apapun pada kegiatan bongkar muat seperti kerusakan barang dalam petikemas di atas kapal atau kerusakan pada *spreader CC (container crane)*, kalau pun terjadi kerusakan barang dalam petikemas di dermaga harus diturunkan lagi ke *chassis head truck* untuk di *check* dan difoto kerusakan barangnya sama *foreman* PELINDO dan *foreman* pelayaran, terus laporan pada *plainer* PELINDO III untuk dibuatkan berita acara kerusakan barang setelah itu berita acara dibuatkan 2 lampiran untuk diserahkan ke *foreman* PELINDO dan *foreman* pelayaran, setelah itu *foreman* pelayaran konfirmasi ke kantor pelayaran bahwa barang yang rusak dalam petikemas ini masih bisa dimuat atau tidak, kalau pun barang tidak bisa dimuat barang tersebut akan dikembalikan ke depo lagi, kalau pun barang masih bisa dimuat di atas kapal pihak pelayaran harus ACC dan berita acara diserahkan ke pihak kapal agar tahu di pelabuhan tujuan bahwa barang tersebut rusak, kalau pun terjadi kerusakan pada *spreader CC (container crane)* pihak PELINDO secepatnya membutuhkan pihak mekanik *parvey* untuk diperbaiki agar tidak terjadi keterlambatan pada kegiatan bongkar muat tersebut.

Oleh karena itu dalam mewujudkan pelayanan yang cepat, aman, dan lancar terhadap pengurusan pengiriman barang dan pelayanan Jadwal Rencana Penetapan Bongkar Muat maka proses pengiriman barang sangat

membutuhkan suatu kinerja yang lebih efisien sejak mulai kapal bertambat, kegiatan bongkar muat dari kapal dan ke atas kapal hingga proses pengurusan berbagai macam dokumen.

Pada proses kegiatan bongkar muat tersebut kelancaran operasional dapat didukung dengan adanya transportasi darat yaitu (*head truck*), biasanya kegiatan operasional pelabuhan dengan produktivitas bongkar muat petikemas dalam melaksanakan proses bongkar muat tidak sesuai dengan yang diharapkan oleh PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI), karena sering terjadi *waiting charge* (tunggu muatan), sehingga menyebabkan *waiting truck* atau unit *container crane* (berhenti bekerja di karenakan tunggu muatan pada saat muat atau tunggu armada pada saat bongkar), sehingga proses pelaksanaan bongkar muat tidak berjalan secara efektif dan efisien akibatnya semua biaya tenaga kerja bongkar muat (TKBM) akan ditanggung sepenuhnya oleh pihak pelayaran dan juga bisa merugikan PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI), karena pihak tenaga kerja bongkar muat (TKBM) bekerja mulai kapal sandar, kegiatan bongkar muat sampai kapal berangkat. Oleh karena itu peneliti mengangkat judul

''Efektifitas Bongkar Muat Petikemas Terhadap Kelancaran Arus Barang di PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) Cabang Tanjung Perak Surabaya''.

Berdasarkan latar belakang masalah, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimanakah efektifitas bongkar

muat petikemas terhadap kelancaran arus barang di PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI)?

Tujuan penelitian ini adalah ingin menggambarkan atau mendiskripsikan tentang efektifitas bongkar muat petikemas terhadap kelancaran arus barang di PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI).

Manfaat penelitian adalah sebagai berikut.

a. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan dan keputusan bagi perusahaan yang terkait dengan bongkar muat petikemas di PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI).

b. Manfaat Teoritis

Mengenai maksud dibuatnya penelitian ini agar peneliti dapat mengimplementasikan materi dan teori-teori yang diperoleh di bangku perkuliahan serta membandingkan dengan apa yang ada di lapangan.

Hasil penelitian ini dapat di jadikan acuan bagi peneliti selanjutnya di masa mendatang untuk memperdalam kajian tentang efektifitas bongkar muat petikemas terhadap kelancaran arus barang.

Hasil penelitian ini dapat dijadikan literatur atau bahan bacaan di perpustakaan kampus bagi beberapa pihak yang membutuhkan data dari penelitian ini.

Pengertian Pelabuhan

Menurut (Triatmodjo, 2009) tentang Kepelabuhanan, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun

penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Pelabuhan Umum

Menurut (Triatmodjo, 2009) adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan masyarakat umum. Penyelenggara pelabuhan umum adalah unit pelaksana teknis atau satuan kerja pelabuhan atau Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Pelabuhan daratan adalah suatu tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang, serta sarana dan prasarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum.

Pelabuhan Khusus

Menurut (Triatmodjo, 2009) adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pengelola pelabuhan khusus adalah Pemerintah, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kabupaten/Kota atau Badan Hukum Indonesia yang memiliki izin untuk mengelola pelabuhan khusus (KM 55, Tahun 2002). Contoh dari pelabuhan khusus adalah pelabuhan khusus angkatan laut, pelabuhan khusus minyak mentah, pelabuhan khusus semen, "Bogasari", dan sebagainya.

Pengertian Dermaga

Menurut (Triatmodjo, 1996:157-159) adalah tempat dimana kapal dapat berlabuh atau sandar guna melakukan kegiatannya, baik bongkar muat atau kegiatan lainnya. Untuk bongkar muat *general cargo*,

pelabuhan menyediakan dermaga konvensional. Sedangkan untuk bongkar muat kapal-kapal petikemas pelabuhan menyediakan dermaga khusus petikemas.

Lapangan Penumpukan Petikemas

Menyambung dan menyatu pada dermaga pelabuhan, adalah Lapangan Penumpukan Petikemas, *Container Yard* disingkat (CY). Lapangan ini diperlukan untuk menimbun petikemas, memarkir *trailer* atau *container chasis* dan kendaraan penghela *trailer* atau *chasis* yang lazim disebut *prime mover* (dikenal sebagai *Head Truck*). Tempat penampungan atau penyimpanan petikemas kosong, demi efisiensi penggunaan lahan pelabuhan tidak disimpan di dalam pelabuhan melainkan di *Depot Empty Container* yang berlokasi dekat di luar pelabuhan (*adjacent to port area*), agar permintaan petikemas kosong dapat dipenuhi dengan melalui prosedur yang seringkasan mungkin. Guna kelancaran dan keteraturan pekerjaan yang berkaitan dengan penanganan petikemas, maka Lapangan Penumpukan Petikemas (CY) dibagi ke dalam dua perpetakan (*kaveling*) sebagai berikut.

a. Petak yang digunakan untuk menampung petikemas yang baru dibongkar dari kapal dan hendak dikerjakan lebih lanjut dinamakan *Marshalling Yard Inbound*.

b. Petak untuk menampung petikemas ekspor yang datang dari luar pelabuhan, dari *CFS*, dari *Depot Empty Container* atau dari bengkel reparasi (*Container Repair Shop*) dan akan dimuat ke kapal, disebut *Marshalling Yard Outbound*.

Pengertian Petikemas

Menurut Suyono (2003:129) tentang petikemas (*container*) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya. Filosofi di balik petikemas adalah membungkus atau membawa muatan dalam peti-peti yang sama dan membuat semua kendaraan dapat mengangkutnya sebagai satu kesatuan, baik kendaraan itu berupa kapal laut, kereta api, truck atau angkutan lainnya dan dapat membawanya secara cepat, aman, dan efisien atau bila mungkin, dari pintu ke pintu (*door to door*). Pengoperasian petikemas dapat berjalan dengan baik apabila semua pihak yang terlibat harus menyetujui agar ukuran-ukuran petikemas harus sama dan sejenis serta mudah diangkut. Badan *International Standard Organization* (ISO) telah menetapkan ukuran-ukuran dari petikemas sebagai berikut.

1. *Container 20' Dry Freight (20 feet)*

Ukuran : panjang = 6,058 m, lebar = 2,438 m dan tinggi = 2,591 m

2. *Container 40' Dry Freight (40 feet)*

Ukuran : panjang = 12,192 m, lebar = 2,438 m dan tinggi = 2,591 m

3. *Container 40' High Cube Dry*

Ukuran : panjang = 12,192 m, lebar = 2,438 m dan tinggi = 2,926 m

4. *Container 45'* (Ada di TPKS, PELINDO III Semarang)

Ukuran : panjang = 13,544 m, lebar = 2,352 m dan tinggi = 2,698 m

Jenis-Jenis Petikemas

1. General Cargo

General cargo container adalah petikemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*).

2. Thermal

Thermal container adalah petikemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu.

3. Tank

Tank container adalah tangki yang ditempatkan dalam kerangka petikemas yang dipergunakan untuk muatan cair (*bulk liquid*) maupun gas (*bulk gas*).

4. Dry bulk

Dry bulk container adalah *general purpose container* yang dipergunakan khusus untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*).

5. Platform

Platform container adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar.

6. Special

Special container adalah petikemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti petikemas untuk muatan ternak (*cattle container*) atau muatan kendaraan (*car container*).

Pengertian Bongkar Muat Petikemas

Merupakan salah satu faktor terpenting bagi pemerintah dalam menjalankan roda perekonomian negara. Salah satu fasilitas yang dimiliki oleh pelabuhan yaitu terminal petikemas yang digunakan sebagai tempat keluar masuknya barang khususnya petikemas.

Analisa kinerja pelayanan bongkar muat petikemas perlu dilakukan seiring dengan meningkatnya arus petikemas yang ada. Kegiatan bongkar muat

petikemas di pelabuhan dari dan ke kapal pada dasarnya bongkar muat petikemas dari dan ke kapal itu sendiri dirumuskan sebagai berikut : “Pekerjaan membongkar petikemas dari atas *deck* atau palka kapal dan menempatkannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang atau sebaliknya memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkannya ke atas *deck* atau ke dalam palka kapal yang mempergunakan derek kapal”.

Dari pengertian kegiatan bongkar muat petikemas di pelabuhan di atas, dapat diketahui bahwa pada dasarnya bongkar muat petikemas tersebut merupakan kegiatan pemindahan barang angkutan, baik dari kapal pengangkut ke dermaga atau ke tongkang maupun sebaliknya dari dermaga atau tongkang ke atas *deck* kapal pengangkut.

Tarif Bongkar Muat Petikemas

Tarif pelaksanaan bongkar muat petikemas di pelabuhan diatur dengan keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 tahun 2002 tanggal 09 April 2002.

1. Besarnya tarif pelayanan jasa bongkar muat petikemas dari dan ke kapal ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa bongkar muat dan pengguna jasa bongkar muat yang dihitung berdasarkan pedoman dasar perhitungan tarif bongkar muat petikemas dari dan ke kapal di pelabuhan sebagaimana tercantum dalam lampiran keputusan ini.
2. Penetapan satuan ukuran berat atau isi dalam pengenaan tarif berdasarkan satuan ukuran *manifest* atau realisasi bongkar muat.

3. Penetapan tarif bongkar muat petikemas dari dan ke kapal di pelabuhan berpedoman pada pedoman dasar perhitungan tarif bongkar muat petikemas di pelabuhan.

Peralatan Bongkar Muat Petikemas

Gantry Crane

Cara kerja *Gantry Crane* dapat dijelaskan sebagai berikut, pada saat *crane* tidak beroperasi, bagian portal yang menghadap laut diangkat (*boom up*) agar tidak menghalangi *manuver* kapal ketika merapat ke dermaga atau keluar dari dermaga, jika hendak beroperasi, bagian tersebut diturunkan (*boom down*) menjadi horizontal. Saat beroperasi membongkar petikemas, setelah mengambil petikemas dari tumpukannya di kapal dan mengangkatnya pada ketinggian yang cukup, selanjutnya mesin *crane* di gondola membawanya sepanjang portal ke belakang ke arah lantai dermaga.

Container Spreader

Alat bongkar muat petikemas ini berupa kerangka baja segi empat yang dilengkapi dengan pena pengunci pada bagian bawah keempat sudutnya dan digantung pada kabel baja dari *Gantry Crane*, *Transtainer*, *Straddler Loader*, dan dengan konstruksi yang sedikit berbeda, juga pada *container forklift*.

Pengertian Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Sehubungan adanya SKB Dirjen Perhubungan Laut, Dirjen Pembinaan dan Pengawasan Ketenagakerjaan dan Deputi Bidang Kelembagaan Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah No. UM. 008/41/2/DJPL-11,

No.93/DJPPK/XII/2011 tanggal 29 Desember 2011 tentang Pembinaan dan Penataan TKBM di Pelabuhan pada pasal 9 ayat (3) yang menyatakan kegiatan bongkar muat di terminal khusus dilakukan oleh perusahaan bongkar muat yang didirikan oleh pengelola terminal khusus atau perusahaan bongkar muat lainnya yang ditunjuk oleh pengelola terminal khusus dengan menggunakan TKBM yang ditunjuk oleh pengelola terminal khusus untuk keperluannya sendiri. Bahwa sampai saat ini sudah ada TKBM yang bekerja di terminal khusus, dan pasal tersebut juga bertentangan dengan Bab I Ketentuan Umum pasal 1 ayat (2) yang menyatakan Tenaga Kerja Bongkar Muat yang selanjutnya disebut TKBM adalah pekerja yang memenuhi persyaratan teknis tertentu bekerja di bidang kegiatan bongkar muat yang dikelola dalam wadah koperasi tenaga kerja bongkar muat (TKBM).

Pengertian Kelancaran Arus Barang

Di pelabuhan dalam proses bongkar muat kendali operasional berada di bawah perusahaan bongkar muat namun setelah dikeluarkan keputusan bersama Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Pembinaan Hubungan Industrial dan Pengawasan Ketenagakerjaan dan Deputi Bidang Kelembagaan Koperasi dan Usaha Kecil dan Menengah Nomor : AL.59/1/12-02 ; 300/BW/2002; 113/SKB/DEP. I/VIII/2002 tentang Pembinaan dan Pengembangan Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di pelabuhan, kendali operasional tidak lagi di bawah perusahaan bongkar muat. Kendali operasional yang

berada di bawah kendali perusahaan bongkar muat berimplikasi pada kelancaran arus barang di pelabuhan karena tenaga kerja bongkar muat (TKBM) memiliki kewajiban yang mengikat layaknya buruh dengan majikan yang terikat pada perjanjian kerja yaitu proses bongkar muat petikemas di pelabuhan. Artinya, hubungan kerja antara perusahaan bongkar muat dan tenaga kerja bongkar muat tersebut mengikat secara hak dan kewajiban bagi para masing-masing pihak yakni perusahaan bongkar muat dan tenaga kerja bongkar muat.

Oleh karena itu tenaga kerja bongkar muat berkewajiban untuk melaksanakan proses bongkar muat secara profesional yang diwujudkan dalam kedisiplinan kerja. Hal ini berarti proses bongkar muat di pelabuhan akan berjalan lancar.

Pengertian Efektifitas

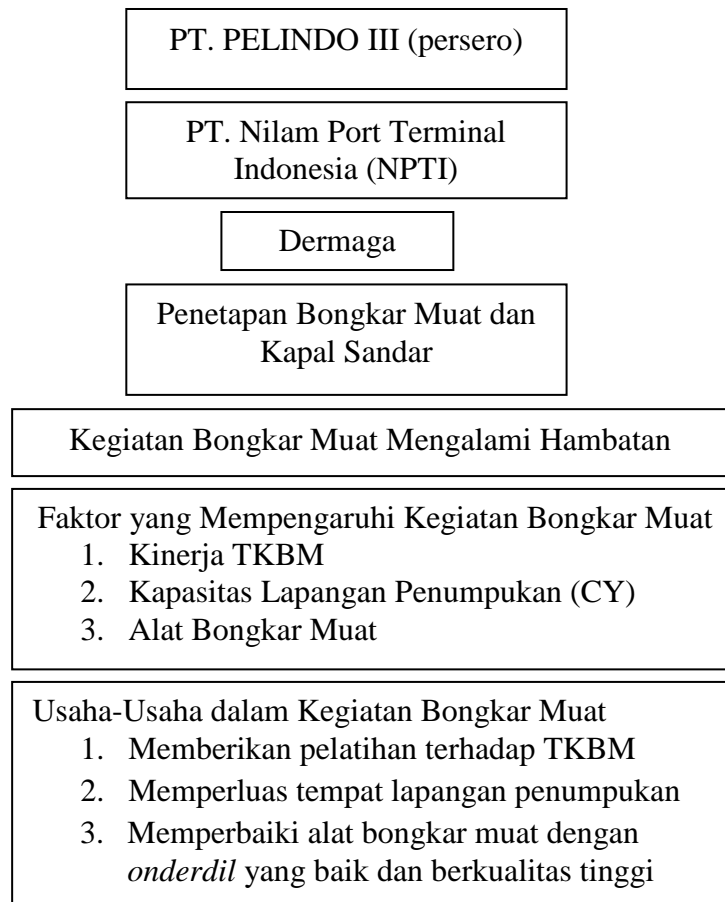
Kata efektif berasal dari bahasa Inggris yaitu *effective* yang berarti berhasil atau sesuatu yang dilakukan berhasil dengan baik. Kamus ilmiah populer mendefinisikan efektifitas sebagai ketepatan penggunaan, hasil guna menunjang tujuan. Efektifitas merupakan unsur pokok untuk mencapai tujuan atau sasaran yang telah ditentukan di dalam setiap organisasi, kegiatan atau program. Disebut efektif apabila tercapai tujuan atau pun sasaran seperti yang telah ditentukan. Hal ini sesuai dengan pendapat Emerson yang dikutip Handayani (1994: 16) yang menyatakan bahwa “Efektifitas adalah pengukuran dalam arti tercapainya tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.”

Pengertian Kelancaran

Diambil dari kata “Lancar” adalah melaju dengan cepat atau bergerak maju dengan cepat. Sedangkan “Kelancaran” adalah keadaan lancarnya suatu kegiatan sangat bergantung pada sarana, tenaga kerja dan biaya yang tersedia. Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa kelancaran merupakan suatu keadaan di mana sesuatu berjalan dengan lancar, bergerak maju dengan cepat dan sangat bergantung pada sarana, tenaga kerja dan biaya yang tersedia, sehingga pelaksanaan yang diharapkan dapat terjamin.

Kerangka Pikir

Efektifitas dalam kegiatan bongkar muat petikemas dan kelancaran arus barang di suatu dermaga tidak lepas dari peran banyak pihak dan kegiatan serta didukung fasilitas yang memadai. Dalam hal ini guna memperlancar suatu kegiatan bongkar muat dan arus barang dibutuhkan suatu keseimbangan kegiatan antara peralatan bongkar muat, kondisi alur lalu lintas atau akses dari tempat penumpukan menuju ke kade atau sebaliknya. Permasalahan umum kinerja bongkar muat petikemas di dermaga nilam khususnya di PT. Nilam Port Terminal Indonesia adalah proses *stevedoring* yang sudah bergantung pada *container crane* (CC) tetapi sering terjadi kerusakan pada *spreader container crane* (CC) dan masih terbatasnya lapangan penumpukan (CY). Secara sederhana kerangka konseptual yang digunakan seperti terlihat dalam Gambar 1.



Gambar 1. Kerangka Konseptual

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Menurut Sutrisno Hadi (1984:4), metode deskriptif adalah suatu ilmu pengetahuan yang memperbincangkan usaha-usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran suatu pengetahuan dengan menggunakan metode ilmiah atau disebut juga cara kerja objek penelitian dalam metode ini peneliti menggunakan metode deskriptif untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang akan diteliti.

Lokasi dan Waktu Penelitian

Adapun lokasi yang dijadikan sebagai tempat melaksanakan

praktek darat (PRADA) selama 3 bulan, mulai tanggal 11 Februari sampai dengan 11 Mei 2013, di PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI), cabang Tanjung Perak Surabaya sebagai berikut.

Alamat : Jl. Perak Timur No. 258 Surabaya

Telepon : 031-3288717

Fax : 031-3292671

Operasional Variabel

Menurut Sugiyono (1999:71), pengertian variabel penelitian adalah segala sesuatu yang dapat diukur. Pengertian diukur disini adalah bahwa antara obyek penelitian dengan pemahaman secara teoritis terdapat perpaduan yang saling

berhubungan. Semua obyek penelitian dapat menimbulkan sebuah gagasan atau ide baru yang merupakan sebuah fakta. Dari fakta ini banyak kemudian dijadikan menjadi konsep-konsep secara teori. Sedangkan dalam pelaksanaan penelitian sendiri telah berlangsung sebuah proses teoritis terhadap pemahaman akan suatu obyek, dan hak ini mutlak terjadi dalam sebuah penelitian.

Variabel Bebas

Dalam penelitian ini yang menjadi variabel bebas adalah bongkar muat petikemas dengan unsur / indikator :

- a. Kinerja Operasional.
- b. Alat Bongkar Muat.
- c. Penetapan Jadwal Bongkar Muat.

Variabel Terikat

Sedangkan yang menjadi variabel terikat dalam penelitian ini adalah kelancaran arus barang dengan unsur / indikator :

- a. Keterlambatan Muatan / Barang.
- b. Kinerja TKBM.
- c. Lapangan Penumpukan (CY).
- d. Transportasi Darat (*head truck*).

Populasi dan Sampel

Menurut Sugiyono (1999:72), Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang diterapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan.

Adapun populasi data dalam penelitian ini adalah seluruh kegiatan Bongkar Muat Petikemas dan Kelancaran Arus Barang di PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI).

Menurut Sugiyono (1999:73), Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang

dimiliki oleh populasi tersebut. Sampel dalam penelitian ini adalah Kelancaran Arus Barang di PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI).

Sumber Data

Dalam penyusunan tugas akhir ini peneliti menggunakan sumber data, yaitu

Data Primer

Data yang dikumpulkan oleh peneliti dari subyeknya dan dicatat. Data primer tersebut dapat diperoleh dengan melakukan wawancara terhadap narasumber dan observasi langsung ketempat penelitian yang berhubungan dengan tema penelitian.

Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi-instansi atau institusi yang terkait.

Metode Pengumpulan Data

Dalam sebuah penelitian, seorang peneliti harus menggunakan beberapa metode tertentu dalam mengumpulkan data yang tersusun secara rapi dan sistematis sesuai dengan tujuan penelitian. Ada beberapa macam metode yang digunakan untuk mengumpulkan data, namun tidak ada metode yang dianggap paling baik karena masing-masing metode pengumpulan data memiliki kelemahan dan kelebihan sendiri oleh karena itu peneliti menggunakan metode pengumpulan data lebih dari satu sehingga akan melengkapi antara dengan yang lainnya untuk kesempurnaan tugas akhir ini.

PEMBAHASAN

Analisa Data

Dalam menganalisa data, dapat dikelompokkan dalam tiga tahap yakni reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Reduksi

data merupakan proses menyeleksi, memfokuskan, menyederhanakan, mengabstraksikan dan mentransformasikan data. Penyajian data merupakan penggabungan data mengkaji informasi agar dapat memungkinkan pengambilan kesimpulan yang ada didalamnya. Penarikan kesimpulan merupakan tahapan penyimpulan dari rangkuman dan merupakan olahan data yang berupa gejala kasus di lapangan.

Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Sejarah Singkat PT. Nilam Port Terminal Indonesia

PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) adalah perusahaan dalam bidang penyediaan dan pelayanan jasa operator terminal bongkar muat petikemas di pelabuhan yang merupakan perusahaan konsorsium 6 perusahaan. Untuk saat ini PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) menjalin kerjasama dengan PT. PELINDO III untuk mengoperasikan pelabuhan petikemas Nilam Multipurpose.

Struktur Organisasi PT. Nilam Port Terminal Indonesia

PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) yang bekerja sama dengan PT. PELINDO III yang berada di ujung kota Surabaya, merupakan perusahaan yang bergerak di bidang pelayanan jasa bongkar muat barang dan petikemas yang bertujuan memberikan pelayanan yang terbaik. Untuk mencapai tujuan tersebut perlu dibentuk suatu struktur organisasi guna kelancaran pelaksanaan operasional suatu pelayanan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi Bongkar Muat Petikemas di PT. Nilam Port Terminal Indonesia sebagai berikut.

1. Alat Bongkar Muat.
2. Kinerja TKBM.
3. Kondisi Jalan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi Kelancaran Arus Barang di PT. Nilam Port Terminal Indonesia sebagai berikut.

1. Transportasi Darat (*head truck*).
2. Kinerja TKBM.
3. Sumber Daya Manusia (SDM).

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari uraian dan analisa yang telah dilakukan oleh peneliti di atas mengenai Efektifitas Bongkar Muat Petikemas Terhadap Kelancaran Arus Barang di PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) maka peneliti menyimpulkan sebagai berikut.

Faktor-faktor yang mempengaruhi Bongkar Muat Petikemas di PT. Nilam Port Terminal Indonesia sebagai berikut.

- Alat Bongkar Muat.
- Kinerja TKBM.
- Jalan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi Kelancaran Arus Barang di PT. Nilam Port Terminal Indonesia sebagai berikut.

- Transportasi Darat (*head truck*).
- Kinerja TKBM.
- Sumber Daya Manusia (SDM).

DAFTAR PUSTAKA

1. Suyono R.P. 2001. Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, Jakarta: PPM.
2. Buku NPTI, *Container Terminal Operation*.

3. Sugiyono. 2006. Analisis Data Penelitian Kualitatif dan R&D. Bandung: ALFABETA.
4. Manajemen Sumber Daya Manusia. Diakses dari <http://no.wikipedia.org/wiki/HRM>
5. Tanjung Perak Port directory 2011. www.perakport.co.id
6. [http://Suhartoum.blogspot.com/2009/07/Pengertian variabel-variabel-dan.html](http://Suhartoum.blogspot.com/2009/07/Pengertian_variabel-variabel-dan.html)
7. <http://containertrade.com>