

JURNAL

Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan

Media Analisis Masalah Pelayaran dan Kepelabuhanan

Pengaruh Moda Transportasi Darat Terhadap Kelancaran Arus Container di PT. Nilam Port Terminal Indonesia Cabang Tanjung Perak Surabaya
Yunus Evendi Kris Dia Musa, Benny Agus Setiono

Optimalisasi *Stuffing Dalam* Terhadap Kelancaran Pemuatan Peti Kemas ke Kapal di Depo Peti Kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya
Thoni Moh. Munir, F. X. Adi Purwanto, Hardjono

Pengaruh Faktor-Faktor Tenaga Kerja Bongkar Muat Terhadap Produktivitas Kerja di PT. Alkan Abadi
Juhairiyah, Sofyan Poli

Perawatan dan Perbaikan Fresh Water Generator Merk Alva Laval di KM. Bukit Siguntang
Dana Ristiawan, Pudji Santoso

Analisa Naiknya Temperatur Minyak Lumas Pada Mesin Induk di KM. Pulau Hoki
Surya Eka Aprilyanto, I Wayan Punduh

Perawatan Perbaikan Klep Masuk dan Buang Pada Mesin Bantu Yanmar Type S 165 L-T di MV. Kutai Raya Dua
Adi Sucipto, Wagijono

Perawatan dan Perbaikan Bearing pada Pompa Sentrifugal RRC Type XA 40/26 di PT. Meratus Line
Fahmi Nufriзал, I Wayan Punduh



JURNAL 
Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan
Media Analisis Masalah Pelayaran dan Kepelabuhanan

Susunan Dewan Redaksi

Pemimpin Umum

Albertus Hardjanto

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
Pengaruh Moda Transportasi Darat Terhadap Kelancaran Arus Container di PT. Nilam Port Terminal Indonesia Cabang Tanjung Perak Surabaya Yunus Evendi Kris Dia Musa, Benny Agus Setiono	1-9
Optimalisasi <i>Stuffing Dalam</i> Terhadap Kelancaran Pemuatan Peti Kemas ke Kapal di Depo Peti Kemas Tanjung Tembaga PT. Meratus Line Surabaya Thoni Moh. Munir, F. X. Adi Purwanto, Hardjono	10-25
Pengaruh Faktor-Faktor Tenaga Kerja Bongkar Muat Terhadap Produktivitas Kerja di PT. Alkan Abadi Juhairiyah, Sofyan Poli	26-34
Perawatan dan Perbaikan Fresh Water Generator Merk Alva Laval di KM. Bukit Siguntang Dana Ristiawan, Pudji Santoso	35-40
Analisa Naiknya Temperatur Minyak Lumas Pada Mesin Induk di KM. Pulau Hoki Surya Eka Aprilyanto, I Wayan Punduh	41-45
Perawatan Perbaikan Klep Masuk dan Buang Pada Mesin Bantu Yanmar Type S 165 L-T di MV. Kutai Raya Dua Adi Sucipto, Wagijono	46-51
Perawatan dan Perbaikan Bearing pada Pompa Sentrifugal RRC Type XA 40/26 di PT. Meratus Line Fahmi Nufrizal, I Wayan Punduh	52-57

**PENGARUH MODA TRANSPORTASI DARAT TERHADAP KELANCARAN
ARUS CONTAINER DI PT. NILAM PORT TERMINAL INDONESIA
CABANG TANJUNG PERAK SURABAYA**

(Influence of the Mode of Ground Transportation to the Smooth Flow of Container in
PT. Nilam Port Terminal Indonesia Branch Tanjung Perak Surabaya)

Yunus Evendi Kris Dia Musa, Benny Agus Setiono

**Jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga, Program Diploma Pelayaran,
Universitas Hang Tuah**

Abstrak: Sarana transportasi yang ada di darat, laut, maupun udara memegang peranan vital dalam berbagai aspek termasuk sosial dan ekonomi melalui fungsi distribusi antara daerah satu dengan daerah yang lain. Melalui transportasi penduduk antara wilayah satu dengan wilayah lainnya dapat ikut merasakan hasil produksi yang rata maupun hasil pembangunan yang ada. Seiring berkembang pesatnya teknologi membawa dampak yang baik bagi perkembangan transportasi karena sesuai dengan meningkatnya kebutuhan manusia untuk mengirim atau memindahkan barang secara praktis, efisien dan aman dari segala kondisi cuaca dari kawasan industri (*hinterland*) ke pelabuhan, kemudian dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan, maka digunakan kontainer dalam proses pengirimannya. Pada proses kegiatan bongkar/muat dan pengiriman barang, kelancaran operasional dapat didukung dengan adanya transportasi darat (*head truck*). Truk petikemas adalah kendaraan pengangkut petikemas terdiri dari kendaraan penarik (*tractor head*) dan kereta tempelan dimana petikemas ditempatkan, dan alat-alat bongkar muat untuk *lift on* dan *lift off* dari atas kapal ke atas trailer dan sebaliknya, dari lapangan ke atas trailer atau sebaliknya yaitu *Container Crane (CC)* dan *Rubber Tyred Gantry Crane (RTG)* pada kegiatan operasional pelabuhan dengan produktivitas bongkar muat petikemas. Tetapi dalam melaksanakan proses bongkar muat dan pengiriman (*delivery*), tidak sesuai yang diharapkan oleh PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI), dikarenakan sering terjadi *waiting charge* (tunggu muatan) sehingga menyebabkan *waiting truck/unit container crane* (berhenti bekerja dikarenakan tunggu muatan pada saat muat atau tunggu trailer pada saat bongkar), kejadian tersebut dikarenakan kondisi infrastruktur yang dilalui head truck kurang mendukung serta kondisi moda transportasi darat (*head truck*) yang cukup tua, untuk melakukan kegiatan pengangkutan dan pengiriman barang serta terbatasnya olah gerak head truck didalam lapangan penumpukan petikemas (CY) dikarenakan sempitnya lapangan penumpukan, sehingga terjadi antrian yang menyebabkan kemacetan yang menyebabkan proses pelaksanaan bongkar muat tidak berjalan secara efektif sesuai yang diharapkan oleh perusahaan.

Kata kunci: Sarana Transportasi (*Head Truck*), Kontainer.

Abstract: Existing transportation facilities on land, sea, and air play a vital role in various social and economic aspects, including through the distribution function of the area with other areas. Transport through a region with a population between other region can share in the average yield and yield development. As the rapid growth of technology bring a good impact for the development of transport because it fits with the growing human need to ship or transport goods in a practical, efficient, and safe from all weather conditions of an industrial area (*hinterland*) to ports, then from port of origin to port of destination then used container in the delivery process. In the process of loading/unloading and delivery of goods, kelancaran operations can be supported by the land transport (*truck head*). Truck container is comprised of a container transport vehicle towing vehicle (*tractor head*) and patches where the container is placed carriage and unloading equipment to lift on and lift off from the boat to the trailer and vice versa, from the field to the top of the trailer or vice versa *Container Crane (CC)* and the *Rubber Tyred Gantry Crane (RTG)* on the productivity of port operations unloading of containers. But in carrying out the process of loading and unloading and delivery (*delivery*), not as expected by PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI), due to the frequent charge waiting (*waiting charge*) causing the *waiting truck/container crane unit* (stop working because of the waiting charge at the time of loading or unloading when the trailer waiting), the incident in because of the condition of the infrastructure through which the head truck less supportive and conditions of land transport modes (*truck head*) are old enough, to conduct the transport and delivery of goods and limited head motion if the truck in the container yard (CY) in because of the narrowness of the field buildup, resulting in queues that cause congestion that led to the implementation of the loading and unloading process is not running effectively match that is expected by the company.

Keywords : Existing transportation (*head truck*), container.

Alamat korespondensi:

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

PENDAHULUAN

Dalam melaksanakan proses bongkar muat dan pengiriman (*delivery*), tidak sesuai yang diharapkan oleh PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI), dikarenakan sering terjadi *waiting charge* (tunggu muatan) sehingga menyebabkan *waiting truck/unit container crane* (berhenti bekerja dikarenakan tunggu muatan pada saat muat atau tunggu trailer pada saat bongkar), kejadian tersebut dikarenakan kondisi infrastruktur yang dilalui *head truck* kurang mendukung serta kondisi moda transportasi darat (*head truck*) yang cukup tua, untuk melakukan kegiatan pengangkutan dan pengiriman barang serta terbatasnya olah gerak *head truck* di dalam lapangan penumpukan petikemas (CY) dikarenakan sempitnya lapangan penumpukan, sehingga terjadi antrian yang menyebabkan kemacetan yang menyebabkan proses pelaksanaan bongkar muat tidak berjalan secara efektif.

Sistem transportasi intermoda belum dapat berjalan dengan baik karena akses transportasi dari sentra produksi ke pelabuhan belum dapat berjalan lancar yang disebabkan belum optimalnya infrastruktur. Kondisi itu menyebabkan kualitas pelabuhan menjadi rendah dan tarif jasa menjadi mahal.

Berdasarkan kondisi tersebut peneliti tertarik untuk mengkaji serta mengemukakan dalam bentuk penelitian dengan judul: “Pengaruh Moda Transportasi Darat Terhadap Kelancaran Arus Container di PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI)”.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, peneliti menemukan berbagai masalah yang mempengaruhi moda transportasi darat sehingga menghambat kelancaran arus container, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah : Faktor apa saja yang mempengaruhi moda transportasi darat terhadap kelancaran arus container?

Tujuan yang peneliti hendak capai antara lain, untuk menggambarkan dampak/pengaruh moda transportasi darat terhadap kelancaran arus container di PT. Nilam Port Terminal Indonesia.

Manfaat yang ingin diuji dalam penelitian ini adalah

1. Hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan dan keputusan bagi perusahaan yang terkait dengan moda transportasi darat khususnya *head truck* di PT. Nilam Port Terminal Indonesia.
2. Hasil penelitian ini dapat dijadikan acuan bagi peneliti selanjutnya terkait dengan moda transportasi darat (*head truck*).
3. Hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan bacaan di perpustakaan.

Pengertian Transportasi

Menurut Salim (1993), transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dimana dalam transportasi terdapat dua unsur penting yaitu:

- a. Pemindahan/pergerakan.
- b. Secara fisik tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

Dalam transportasi terdapat dua kategori penting :

- a. Pemindahan bahan-bahan dan hasil produksi dengan menggunakan alat angkut.
- b. Mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Hal yang sama juga dikemukakan oleh Kamaludin (1986), bahwa transportasi adalah mengangkut atau membawa sesuatu barang dari suatu tempat ke tempat lainnya atau dengan kata lain yaitu merupakan suatu pergerakan pemindahan barang-barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain.

Selain itu menurut Kamaludin (1986), manfaat dari adanya transportasi dapat dibagi dalam dua bagian, yaitu

1. Nilai guna tempat (*Place Utility*)

Yaitu kenaikan atau tambahan nilai ekonomi atau nilai guna dari suatu barang atau komoditi yang diciptakan dan mengangkutnya dari suatu tempat ke tempat lainnya yang mempunyai nilai kegunaan yang lebih kecil, ke tempat atau daerah dimana barang tersebut mempunyai nilai kegunaan yang lebih besar yang biasanya diukur dengan uang (*interests of money*).

2. Nilai guna waktu (*Time Utility*)

Yaitu kesanggupan dari barang untuk memenuhi kebutuhan manusia dengan menyediakan barang-barang, tidak hanya dimana mereka membutuhkan, tetapi dimana mereka perlukan.

Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya, hal ini terlihat bahwa

- a. Adanya muatan yang diangkut.
- b. Tersedianya kendaraan sebagai alat angkut.
- c. Adanya jalan yang dapat dilalui oleh alat angkut tersebut.

Pemindahan barang dan manusia dengan angkutan adalah untuk bertujuan menaikkan atau menciptakan nilai ekonomi dari suatu barang, dengan demikian pengangkutan dilakukan karena nilai suatu barang lebih tinggi ditempat tujuan dari pada tempat asalnya.

Dilihat dari segi ekonomi, keperluan akan jasa transportasi mengikuti perkembangan jasa semua faktor ekonomi. Transportasi dikatakan sebagai *derived demand* dalam kegiatan perekonomian.

Pengertian transportasi secara umum yaitu, rangkaian kegiatan memindahkan/mengangkut barang dari produsen ke konsumen (*chain of transportation*) dengan menggunakan salah satu moda transportasi baik melalui darat, laut maupun udara.

Ada 3 aspek yang perlu diperhatikan dalam hal intermoda transportasi, yaitu

1. Aspek teknis

Secara teknis harus ada hubungan tiap moda dengan fasilitas yang digunakan untuk menangani jenis barang atau kemasan yang dibawa.

2. Aspek dokumentasi/file

Hanya ada satu macam dokumen pengangkutan yaitu yang dikeluarkan oleh yang bertindak sebagai pengangkut.

3. Aspek tanggung jawab (*liability*)

Dalam pelaksanaan intermoda transportasi hanya satu pihak yang bertanggung jawab terhadap terselenggaranya transportasi.

Dari segi nasional ada beberapa faktor yang harus diciptakan agar intermoda transportasi ini berhasil mencapai tujuannya yaitu,

- a. Prasarana dan sarana transportasi dan komunikasi yang baik, dari/ke *hinterland*.
- b. Peraturan perundang-undangan yang mendukung, yang menyangkut dokumen pengangkutan, prosedur bea cukai, pertanggung jawaban pengangkutan (*liability*) termasuk terminal *operator liability*.
- c. Keserasian hubungan antarmoda baik secara teknis maupun sistem operasi.
- d. Tersedianya informasi yang akurat tentang kegiatan transportasi.

Salah satu faktor yang dapat mempengaruhi penentuan lokasi industri/pabrik adalah tersedianya jasa pengangkutan. Transportasi merupakan faktor yang penting diperhatikan, karena aktifitas pengangkutan meliputi mengangkut memindahkan sampai ke tempat tujuan yang membutuhkan biaya pula, sebaiknya pabrik/industri didirikan di daerah yang mempunyai fasilitas pengangkutan, tersedianya jalan kendaraan ke pabrik, dekat dengan stasiun kereta api atau pelabuhan sehingga pabrik tersebut mudah dihubungi.

Dalam analisis lebih lanjut untuk menentukan lokasi industri/pabrik, sebagai patokan utama ialah biaya transportasi.

Penentuan lokasi perusahaan dapat ditempatkan pada lokasi yaitu

1. Terpusat pada sumber bahan baku.
2. Dipusatkan dekat pasar.
3. Ditempatkan pada sumber daya manusia.
4. Penempatan dimana saja, setiap lokasi sama yang disebut *junction* yaitu jarak antara ke tempat sumber bahan baku, pasar, dan SDM sama.

HASIL DAN PEMBAHASAN

PT. Nilam Port Terminal Indonesia adalah perusahaan yang bergerak di bidang pelayanan bongkar muat barang dan petikemas. PT. NPTI hanya melayani bongkar/muat dan *delivery* yang didukung oleh beberapa alat bongkar muat, guna memperlancar kegiatan operasionalnya, seperti memperlancar proses bongkar muat untuk meningkatkan produktivitas kerja, memperlancar proses pengiriman barang/petikemas untuk mendapatkan profit yang besar demi kemajuan perusahaan, akan tetapi dalam pelaksanaannya terdapat kendala-kendala yang mempengaruhi kegiatan bongkar muat tersebut di antaranya kendala keterlambatan petikemas yang akan dimuat dan dibongkar dari atau ke atas kapal, yang disebabkan oleh moda transportasi yang mengangkut petikemas tersebut.

Menurut Bapak Adi Chandra selaku Koordinator Lapangan, pengaruh Moda Transportasi Darat Terhadap Kelancaran Arus Container adalah: "Menghambat kelancaran proses bongkar muat, sehingga dapat menurunkan hasil produktifitas perusahaan, dan dapat menimbulkan dampak bagi perusahaan, pemilik barang (*consigne*) ataupun konsumen".

1. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Moda Transportasi Darat Terhadap Kelancaran Arus Container

a. Infrastruktur merupakan suatu penunjang kelancaran sarana transportasi yang terdiri sebagai berikut.

1). Jalan: keadaan jalan di PT. NPTI cukup mendukung untuk dilalui kendaraan pengangkut (moda transportasi), tetapi keadaan jalan menuju depo atau terminal bongkar muat lain kurang mendukung, dikarenakan masih ada bahkan banyak jalan yang berlubang dan bergelombang serta marka-marka jalan banyak yang rusak.

Selain itu traffic kendaraan yang masih tidak beraturan karena banyaknya kendaraan umum yang tidak berkepentingan berlalu lalang di area terbatas (pelabuhan Tanjung Perak Surabaya) sehingga mengganggu laju armada yang mengangkut petikemas yang akan dibawa ke depo atau terminal bongkar muat, maka mengakibatkan arus container terhambat yang berdampak pada keterlambatan container untuk dimuat di atas kapal.

2). Jembatan: jembatan juga sangat berpengaruh karena kekuatan jembatan yang akan dilalui moda transportasi juga diperhitungkan kekuatannya, apabila dalam pemuatan armada yang memuat container dengan berat 35 ton sedangkan jembatan yang akan dilalui hanya bisa menopang beban maksimal 30 ton sehingga armada yang akan melewati jembatan tidak dapat melewati jembatan tersebut dan mencari jalan lain, atau berputar lebih jauh untuk sampai ke tempat tujuan barang.

3). Terowongan: adanya terowongan dengan batas tinggi tertentu pada jalan yang akan dilalui oleh moda transportasi darat yang berisi container, maka diharuskan moda transportasi tersebut mencari jalan lain yang kemungkinan lebih jauh dari jalur yang ditentukan untuk menuju ke tempat barang yang diangkut tersebut.

b. Kinerja TKBM, masih kurang maksimal. Jika di pelabuhan curah/*bulk cargo* kinerja TKBM akan sedikit lebih maksimal karena diharuskan tenaga kerja bongkar muat tersebut untuk bekerja mengangkut atau membongkar barang dari dan ke kapal, tetapi jika di pelabuhan terminal petikemas yang khusus hanya melayani bongkar muat petikemas dari dan ke kapal, TKBM tersebut tidak maksimal dalam menjalankan tugasnya karena kerja yang dilakukan TKBM tersebut hanya mengarahkan operator *Container Crane* (CC) untuk menempatkan *container* pada *chasis trailer*.

c. Operator moda transportasi, di PT. Nilam Port Terminal Indonesia operator *head truck* diharuskan disiplin dan mematuhi peraturan yang ada, tapi banyak operator dari pihak armada luar yang sering melanggar peraturan, seperti 1). Tidur pada saat menunggu antrian bongkar muat dari kapal, sehingga operator *Container Crane* (CC) membunyikan alarm untuk membangunkan bahkan sampai foreman dari pihak perusahaan yang terkait untuk membangunkan.

2.) Tidak pernah memakai APD (Alat Pelindung Diri).

d. Kapasitas CY, kapasitas CY PT. NILAM sangat terbatas, selain kurang luasnya CY juga dikarenakan padatnya arus petikemas yang keluar masuk, sehingga olah gerak moda transportasi yang akan melalukan stack petikemas di CY NPTI harus antri.

2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kelancaran Arus Container

a. Faktor Armada

Dalam kegiatan pembongkaran sering terjadi keterlambatan armada (*Waiting Truck*) akibat kemacetan ataupun mengalami mogok di jalan. Maka dengan kejadian tersebut dapat menghambat kelancaran arus petikemas yang akan dimuat atau dibongkar dari dan ke atas kapal yang berdampak pada penurunan produktifitas yang

dikarenakan usia kendaraan yang sudah tua dan sering mengalami kerusakan.

b. Faktor Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Kinerja TKBM sangat berpengaruh pada kelancaran arus petikemas karena dengan tidak maksimalnya kinerja TKBM dapat menghambat kelancaran arus petikemas.

c. Faktor Sumber Daya Manusia (SDM)

Sumber Daya Manusia juga dapat mempengaruhi kelancaran arus petikemas, karena untuk kelancaran suatu operasional dibutuhkan sumber daya manusia yang ahli, handal, bermutu, dan siap bekerja keras agar kelancaran operasional suatu perusahaan dapat berjalan sesuai dengan yang diharapkan perusahaan, apabila operasional suatu perusahaan berjalan lancar maka kelancaran suatu barang yang keluar masuk suatu perusahaan juga berjalan lancar.

Dampak atau Pengaruh Moda Transportasi Darat terhadap kelancaran arus container di PT. Nilam Port Terminal Indonesia

Dari kedua faktor di atas dampak yang ditimbulkan sebagai berikut.

1. Bagi pemilik barang (*consignee*)

Jika terjadi hambatan pada suatu barang, maka pihak dari pemilik barang merasa dirugikan karena adanya keterlambatan atas barang yang akan dikirim atau diterimanya. Apabila muatannya adalah makanan, maka akan timbul kerugian kerusakan, karena tidak semua muatan bertahan dalam waktu yang lama.

2. Bagi konsumen

Karena jika suatu barang terlambat masuk pada suatu daerah tertentu yang *stock* barang di daerah tersebut sangat terbatas, maka dengan sendirinya barang di daerah tersebut akan mengalami kenaikan harga, sehingga konsumen yang membutuhkan akan membeli

dengan pengeluaran yang lebih tinggi dari harga sebelumnya.

3. Bagi Perusahaan

Keterlambatan armada membawa serangkaian dampak bagi perusahaan maupun manajemen. Bila ditinjau lebih jauh melalui pengamatan di lapangan disertai dengan wawancara langsung perusahaan terkait, maka dampak kerugian sebagai berikut.

a. Kerugian Secara Materi

Perusahaan akan mengalami kerugian secara materi disebabkan oleh penambahan biaya akibat keterlambatan, karena biaya Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) bertambah. Proses pemuatan dan proses bongkar muat adalah dua hal yang saling berkaitan. Kegagalan pada suatu proses akan memberi dampak negatif pada proses yang lain. Dalam hal ini, Tenaga Kerja Bongkar Muat diharapkan bekerja secara efektif dan efisien menurut kalkulasi waktu yang direncanakan.

Sejumlah tenaga kerja biasanya akan melakukan pekerjaan bongkar ataupun muat dalam perhitungan waktu tertentu dan mereka dibayar dalam satuan waktu tertentu sesuai tarif Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) atau sesuai kesepakatan dengan perusahaan.

Bila alat angkut (*head truck*) terlambat memasuki daerah bongkar atau muat, akibatnya tenaga kerja harus menunggu. Semakin lama mereka menunggu berarti semakin lama pula mereka tidak melakukan kerja apapun, sedangkan waktu terus berjalan. Perusahaan tetap harus membayar mereka. Pemborosan waktu akhirnya berakibat pada pemborosan biaya, yang pada akhirnya akan mengurangi laba perusahaan bahkan juga mengakibatkan kerugian.

Usaha-usaha untuk PT. Nilam Port Terminal Indonesia Mengoptimalkan Pengaruh Moda Transportasi Terhadap Kelancaran Arus Container

1. Memperbaiki infrastruktur

Perlu dilakukan perbaikan infrastruktur guna kelancaran arus pemuatan petikemas baik dari depo ke depo (*depo to depo*), lapangan CY ke depo, dan dari depo ke dermaga atau dari pabrik ke dermaga yang jarak kemungkinan sangat jauh.

2. Meningkatkan Kinerja TKBM diantaranya,

a. Memberlakukan sistem borongan kerja.

b. Lembaga yang membawahi TKBM dalam hal ini koperasi TKBM secara berkala melakukan pelatihan-pelatihan sehingga ketika proses kegiatan bongkar muat berlangsung, para buruh sudah siap dan terampil dalam melakukan proses bongkar muat.

c. Koperasi TKBM dalam melakukan perekrutan buruh baru dilakukan sesuai dengan prosedur yang benar. Salahsatunya dengan cara memilih calon buruh baru yang mempunyai keahlian yang cukup tentang proses bongkar muat, sehingga ketika proses bongkar muat berlangsung buruh sudah tahu apa yang seharusnya dilakukan dan juga faktor usia perlu diperhatikan karena, jika usia buruh sudah tidak produktif lagi, maka akan menghambat proses kegiatan bongkar muat, serta harus diperhatikan faktor fisik buruh tersebut karena buruh yang mempunyai fisik lemah juga akan menghambat proses bongkar muat.

d. Seharusnya ada suatu Undang-Undang yang mengatur tentang kewenangan PBM terhadap buruh secara langsung, sehingga dalam proses kegiatan bongkar muat, jika terjadi suatu kesalahan/kekeliruan PBM mempunyai kewenangan menegur atau memberi sanksi pada buruh.

3. Pemberian Sanksi

Harus ditekankan juga pada operator head truck yang tidak optimal melakukan kegiatan mengangkut petikemas, harus dilakukan tindakan yang tegas pada operator yang

melanggar, seperti tidur pada saat jam operasional, tidak memakai Alat Pelindung Diri (APD).

4. Memperluas Lapangan Penumpukan Petikemas (CY)

Memperluas lapangan penumpukan, dengan menyiapkan tempat parkir tersendiri bagi *head truck* agar tidak parkir di tepi lapangan CY yang mengganggu manuver armada lain yang sedang beroperasi melakukan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal serta yang akan melakukan stacking dari depo ke CY, dan agar tidak terjadi tabrakan atau senggolan antar armada pada saat manuver, atau yang sedang melakukan lift off dan lift on.

Usaha-usaha untuk Mengoptimalkan Arus Container

1. Perlunya Peremajaan Armada/Moda Transportasi Darat

Menambah armada trucking serta pengecekan atau servis secara rutin terhadap armada serta melakukan peremajaan armada agar siap melakukan pemuatan barang. Apabila keadaan armada tidak diperhatikan maka akan menghambat kelancaran arus barang/petikemas.

2. Mencari Sumber Daya Manusia (SDM) Yang Bermutu

Karena untuk kelancaran suatu operasional dibutuhkan sumber daya manusia yang ahli, handal, bermutu dan siap bekerja keras agar kelancaran operasional suatu perusahaan dapat berjalan sesuai dengan yang diharapkan perusahaan, apabila operasional suatu perusahaan berjalan lancar maka kelancaran suatu barang yang keluar masuk suatu perusahaan juga berjalan lancar.

3. Memberi pelatihan dan pengertian dasar mengenai proses bongkar muat, kepada TKBM agar pada saat pelaksanaan proses bongkar muat TKBM mengerti apa yang terjadi jika kerjanya tidak maksimal.

4. Perlunya pembangunan jalan tol, pembangunan rel kereta api dari pabrik

ke pelabuhan Tanjung Perak, sehingga tidak menggunakan jalan umum, karena dapat mengganggu kelancaran pengguna jalan dan dapat menghambat proses kelancaran pemuatan barang itu sendiri.

Pengoptimalisasian Proses Bongkar Muat

Dalam mengoptimalkan proses bongkar muat barang dan petikemas perlu didukung adanya alat bongkar muat yang memadai, adanya perencanaan dari pihak manajemen karena, jika proses bongkar muat berjalan sesuai yang direncanakan perputaran arus petikemas di dalam terminal operasional akan berjalan lancar, agar proses bongkar muat berjalan tanpa hambatan, perlu dibuat perencanaan, jika perencanaan tersebut telah berjalan, langkah selanjutnya adalah persiapan, mempersiapkan apa saja yang dibutuhkan pada saat proses bongkar muat, setelah itu ke tahap pelaksanaan dan kemudian penyelesaian. Adapun penjelasan lebih rinci sebagai berikut.

a. Perencanaan

Sebelum kegiatan bongkar muat berlangsung, dilakukan suatu perencanaan dengan cara meeting atau rapat bersama untuk membahas persiapan-persiapan apa saja yang dibutuhkan pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung.

b. Persiapan

Setelah proses perencanaan selesai, maka langkah berikutnya melakukan persiapan sebagai berikut.

1). Sumber daya manusia (SDM)

- a). Supervisor (pengawas)
- b). Tenaga kerja bongkar muat (TKBM)

2). Peralatan

- a). Mekanis
- b). Non mekanis

Untuk memperlancar kegiatan bongkar muat barang dan petikemas tersebut dan mempersingkat waktu maka semua yang diperlukan baik SDM

maupun peralatan mekanis dan non mekanis harus disiapkan satu jam sebelum kegiatan bongkar muat berlangsung.

c. Pelaksanaan

Ada saat kegiatan bongkar muat berlangsung, agar memperoleh hasil yang memuaskan maka harus dikerjakan dengan sungguh-sungguh, apabila terjadi kerusakan alat pada saat bongkar muat berlangsung, maka harus segera diadakan perbaikan akan kegiatan bongkar muat tidak terbengkalai begitu lama, dan harus selalu ada petugas yang berjaga untuk mengawasi proses kegiatan bongkar muat, tidak lupa juga menyiapkan dokumen-dokumen yang dibutuhkan, seperti berita acara, time sheet, dan tally sheet yang bertujuan untuk membuktikan bahwa kegiatan bongkar muat telah dilaksanakan, apabila semua itu telah dilakukan maka segera dibuatkan pra nota yang kemudian dibawa ke perusahaan bongkar muat untuk dijadikan nota rampung, untuk dibawa ke perusahaan pelayaran oleh PBM serta dilampiri dengan SPK (Surat Perintah Kerja) yang bertujuan untuk menagih seluruh biaya kegiatan bongkar muat.

Apabila dalam jangka waktu 7-14 hari tidak ada komplain dari pemilik barang, maka semua siap dibayar.

d. Penyelesaian

Setelah kegiatan selesai dan tidak terjadi komplain dari pihak yang bersangkutan maka semua siap dibayar lunas.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dibahas oleh peneliti tentang pengaruh moda transportasi darat terhadap kelancaran arus container di PT. Nilam Port Terminal Indonesia, maka peneliti merumuskan kesimpulan pembahasan sebagai berikut.

Moda transportasi darat yang beroperasi di PT. Nilam Port Terminal

Indonesia masih kurang maksimal dikarenakan moda transportasi yang beroperasi sudah dalam kondisi yang memprihatinkan seperti banyaknya moda transportasi yang sudah dalam kondisi rusak tapi masih tetap beroperasi sehingga sering terjadi keterlambatan muatan yang akan diangkut oleh kapal ke pelabuhan tujuan.

Masih banyaknya infrastruktur yang tidak memadai dan rusak, sehingga proses pengiriman petikemas yang diangkut melalui darat terhambat.

Jika terjadi keterlambatan muatan yang akan diangkut oleh kapal, maka proses bongkar muat dihentikan untuk sementara, karena menunggu muatan tersebut sampai waktu yang ditentukan.

Kinerja Tenaga Kerja Bongkar (TKBM) tidak maksimal, karena menunggu muatan yang belum datang.

Untuk mengatasi moda transportasi darat yang menghambat kelancaran arus container, PT. Nilam Port Terminal Indonesia melakukan berbagai upaya sebagai berikut.

- a. Memperbaiki armada yang rusak serta melakukan peremajaan dan pengecekan secara rutin.
- b. Memperbaiki infrastruktur seperti jalan dan jembatan.
- c. Memberikan bimbingan kepada TKBM tentang jam kerja guna meningkatkan produktivitas kerja TKBM.
- d. Melatih Sumber Daya Manusia (SDM) agar semakin terampil.
- e. Meningkatkan kinerja operator head truck agar disiplin.
- f. Melakukan perluasan pada lapangan penumpukan petikemas (CY).

Saran

Untuk memajukan moda transportasi darat guna kelancaran arus petikemas perusahaan atau organda serta pihak-pihak yang terkait harus menaruh perhatian besar pada pembangunan infrastruktur seperti jalan dan jembatan serta melakukan peremajaan dan

pembaruan moda transportasi. Selain itu yang tak kalah penting adalah terus berupaya meningkatkan pelayanan dan pemeliharaan infrastruktur-infrastruktur dan pengecekan serta servis moda transportasi secara rutin.

Untuk menjaga agar arus container tetap berjalan lancar, sebaiknya perusahaan selalu cepat mengatasi masalah-masalah dan tidak menganggap remeh masalah sekecil apapun, harus mengambil langkah-langkah intensif untuk mencegah terjadinya kerugian yang makin besar.

DAFTAR PUSTAKA

1. Fathoni, Abdurrahmat. 2005. *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: Rineke Cipta.
2. Kamaludin, Rustian. 1986. *Ekonomi Transportasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
3. Buku NPTI. *Container Terminal Operation*.
4. Kramadibrata, S. 1977. *Pengertian container*.
5. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. <http://no.wikipedia.org/wiki/HRM>
6. Salim, Abbas. 1993. *Manajemen Transportasi*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
7. Suwardi. *Tanggung Jawab Pengangkut Akibat Keterlambatan Pengiriman Barang*.
8. Suyono. 2003. *Customs Convention on Containers*.
9. Suharto. 2009. Pengertian Variabel-variabel. <http://suhartoumm.blogspot.com/2009/07/pengertian-variabel-variabel-dan.html>
10. <http://www.21food.com>
11. <http://www.denios.co.id>
12. <http://www.containertrade.com>
13. <http://www.w3t.models.com>
14. <http://www.shippingcontainer24.com>
15. <http://www.yacma.cn.alibaba.com>
16. <http://www.google.com>