

**DAMPAK PERUBAHAN RENCANA KEDATANGAN KAPAL TERHADAP
ARUS BARANG DALAM SISTEM WINDOWS DI TERMINAL NILAM
MULTIPURPOSE DI PT. PELABUHAN INDONESIA III CABANG
TANJUNG PERAK SURABAYA**

(The Impact of Changes in the Plan the Arrival of the Ship Against the Flow of
Goods in the System of Windows in the Nilam Terminal's Multipurpose
PT Pelabuhan Indonesia III Tanjung Perak Surabaya Branch)

Binta Andreina, Benny Agus Setiono
Jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga, Program Diploma Pelayaran,
Universitas Hang Tuah

Abstrak: Pelabuhan Indonesia III yang menjalankan bisnis inti sebagai penyedia fasilitas jasa kepelabuhanan memiliki peran kunci untuk menjamin kelangsungan dan kelancaran angkutan laut, sehingga dengan tersedianya sarana dan prasarana transportasi laut yang memadai tersebut akan mampu menggerakkan roda perekonomian Jawa Timur dan menggairahkan kegiatan ekonomi negara dan masyarakat. Seiring dengan kemajuan jaman menuntut segala hal agar dapat dilakukan seringkak, setepat, dan secepat mungkin pihak manajemen pelabuhan secara terus menerus berupaya meningkatkan mutu pelayanan tepat waktu, aman, dan dapat dipercaya khususnya dalam pelayanan jasa kapal. Oleh karena itu PT. Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Perak Surabaya menerapkan sistem windows, sistem windows ialah sistem pelayanan jasa terminal yang diselenggarakan oleh Pelindo III guna menjamin kepastian fasilitas terminal berupa alokasi dermaga untuk tempat bertambat dan kegiatan bongkar/muat petikemas bagi kapal-kapal milik/keagenan sesuai schedule/line up yang ditetapkan, di dalam sistem windows ini semua telah dijadwalkan mulai dari kapan kapal akan datang, rencana jumlah kontainer yang akan dibongkar/muat, sampai dengan kapan kapal akan selesai melakukan kegiatan. Dengan adanya sistem ini jika diterapkan dengan baik tentu saja akan mendatangkan keuntungan yang sangat besar, hal ini dibuktikan oleh Terminal Nilam yang menggunakan sistem windows dan menerapkannya dengan baik menjadi penyumbang pemasukan tertinggi di PT. Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Perak Surabaya.

Kata kunci: sistem windows

Abstract: Pelabuhan Indonesia III running core business as a provider of port services facility has a key role to ensure continuity and a smooth sea freight, so with availability of infrastructure, adequate sea transport will be able to move the wheels of East Java's economy and stimulate the country's economy and society. Along with the progress of time requires everything to be done concisely, precisely and quickly as possible the port management is continuously working to improve on-time service, safe and reliable, especially in ship services. Therefore PT. Pelabuhan Indonesia III branch Surabaya silver cape implement windows system, windows system terminal services system is organized by IPC III terminal facilities in order to ensure certainty in the form of allocation of space tethered to the dock and the loading / unloading of containers for vessels owned / agency according schedule / line set up, in the windows system have all been scheduled to start from when the ship would arrive, plan to be in the amount of container loading / unloading, up to when the ship will be completed activities. With this system if implemented properly will certainly bring a huge advantage, this is evidenced by Nilam Terminal using windows system and apply it to the highest revenue contributor in PT. Indonesian port of Tanjung Perak Surabaya branch III.

Keywords: windows system

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

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik

turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Pengertian pelabuhan secara umum adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh. Crane dan gudang berpendingin juga disediakan oleh pihak pengelola maupun pihak swasta yang berkepentingan. Sering pula di sekitarnya dibangun fasilitas penunjang seperti pengalengan dan pemrosesan barang. Dari sub sistem angkutan (Transport), maka pelabuhan adalah salah satu simpul dari mata rantai kelancaran angkutan muatan laut dan darat.

Jadi secara umum pelabuhan adalah suatu daerah perairan yang terlindung terhadap badai/ombak/arus, sehingga kapal dapat melakukan manuver di daerah (*turning basin*), bersandar/membuang sauh, sedemikian rupa sehingga bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat dilaksanakan; guna mendukung fungsi-fungsi tersebut dibangun dermaga (*piers or wharves*), jalan, gudang, fasilitas penerangan, telekomunikasi dan sebagainya, sehingga fungsi pemindahan muatan dari/ke kapal yang bersandar di pelabuhan menuju pelabuhan selanjutnya dapat dilaksanakan. Secara teknis pelabuhan adalah salah satu bagian dari Ilmu Bangunan Maritim, dimana padanya dimungkinkan kapal-kapal berlabuh atau bersandar dan kemudian dilakukan bongkar muat.

PT. Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Perak Surabaya merupakan salah satu pelabuhan di Indonesia yang memiliki peran aktif dalam meningkatkan perekonomian Indonesia, PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam sektor

perhubungan yang diberikan tugas, wewenang, dan tanggung jawab untuk mengelola Pelabuhan Umum pada 7 wilayah provinsi yang meliputi wilayah Jawa Timur, Jawa Tengah, Bali, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur.

Pelabuhan Indonesia III yang menjalankan bisnis inti sebagai penyedia fasilitas jasa kepelabuhanan, memiliki peran kunci untuk menjamin kelangsungan dan kelancaran angkutan laut, sehingga dengan tersedianya sarana dan prasarana transportasi laut yang memadai tersebut akan mampu menggerakkan roda perekonomian Jawa Timur dan menggairahkan kegiatan ekonomi negara dan masyarakat.

PT Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Perak Surabaya terdapat beberapa terminal yaitu terminal Nilam, terminal Mirah dan terminal Jamrud, terminal penumpang. Terminal Nilam Timur saat ini merupakan penyumbang terbesar pemasukan bagi PT Pelabuhan Indonesia III (Pelindo III) oleh karena itu ketepatan waktu dan keefisienan waktu kegiatan B/M di terminal Nilam sangat mendukung dalam kecepatan pergerakan arus barang.

Saat ini di terminal Nilam menggunakan Sistem Windows, Sistem Windows adalah sistem pelayanan jasa terminal yang diselenggarakan oleh Pelindo III dalam hal ini Terminal Nilam guna menjamin kepastian fasilitas terminal berupa alokasi dermaga untuk tempat bertambat dan kegiatan bongkar/muat petikemas bagi kapal-kapal milik/keagenan sesuai schedule/line up yang ditetapkan, di dalam sistem windows ini semua telah dijadwalkan mulai dari kapan kapal akan datang, rencana jumlah container yang akan di bongkar/muat, sampai dengan kapan kapal akan selesai melakukan kegiatan.

Sistem Windows ini dibuat pada saat akhir bulan atau akan memasuki bulan baru. Agen Pelayaran akan menyerahkan rencana jadwal kapal yang akan masuk kemudian jadwal itu akan dicocokkan dengan jadwal dari agen pelayaran lain setelah itu data dimasukkan ke dalam komputer.

Dengan adanya sistem windows ini tentu akan lebih mempermudah kelancaran arus barang karena semua sudah teroganisir dengan baik. Akan tetapi jika pada saat semua jadwal telah diatur kemudian terjadi kendala pihak agen pelayaran memberitahukan bahwa kapal tidak bisa masuk pada jadwal yang telah ditentukan itu akan mengganggu kelancaran arus barang di terminal nilam.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka dapat ditentukan rumusan masalah dalam makalah ini seperti

Apa pengaruh sistem windows terhadap kelancaran arus barang di terminal nilam.

Dampak apa yang akan diterima terminal nilam akibat terjadinya substitusi dan alih muatan.

Bagaimana solusi yang dilakukan untuk mengurangi jumlah substitusi kapal.

Tujuan penelitian ini adalah untuk

- Agar secara nyata dapat mengetahui detail-detail kegiatan yang ada di tempat dimana Taruna/i melakukan proda.
- Mengetahui apa yang dimaksud dengan substitusi & alih kapal.
- Agar taruna/i mendapatkan ilmu-ilmu yang baru yang dapat menambah pengetahuan.
- Dapat menyelesaikan masalah-masalah yang timbul.

Penelitian ini mempunyai manfaat sebagai berikut.

- Manfaat praktis
Agar penulis dapat membandingkan teori-teori yang didapat di bangku perkuliahan dengan teori-teori yang didapat pada saat

melakukan kegiatan proda di terminal nilam PT. Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Perak Surabaya.

• Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat membantu para taruna/i untuk mengerti tentang substitusi/alih muatan dan dampak yang akan dialami terminal nilam jika substitusi terus terjadi di terminal nilam.

Pengertian Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 61 Tahun 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 digunakan 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.

Pengertian Dermaga

Dermaga 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 Peti Kemas

Menyambung dan menyatu pada dermaga pelabuhan, adalah lapangan penumpukan Peti Kemas, *Container Yard* disingkat *CY*. Lapangan ini diperlukan untuk menimbun Peti Kemas, memparkir *trailer* atau *container chasis* dan kendaraan penghela trailer atau chassis yang lazim disebut *prime mover* (dikenal sebagai *Truck Head*). Tempat penampungan atau penyimpanan Peti Kemas 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 Peti Kemas kosong dapat dipenuhi dengan melalui prosedur yang seringkasan mungkin.

Guna kelancaran dan keteraturan pekerjaan yang berkaitan dengan penanganan Peti Kemas maka lapangan penumpukan Peti Kemas dibagi ke dalam dua perpetakan (*kaveling*) sebagai berikut.

a. Petak yang digunakan untuk menampung Peti Kemas yang baru dibongkar dari kapal dan hendak dikerjakan lebih lanjut dinamakan *Marshalling Yard In bound*.

b. Petak untuk menampung Peti Kemas 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

Petikemas (*container*) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, digunakan 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, truk atau angkutan lainnya dan dapat membawanya secara cepat, aman, dan efisien atau bila mungkin, dari pintu ke pintu (*door to door*).

Prosedur dan Teknis Pelayanan B/M Petikemas di Terminal Nilam

A. Aturan umum :

1. Kegiatan pemuatan full stack (100%) di CY.

2. Kegiatan pembongkaran dilaksanakan secara TL dan apabila pada saat kegiatan pembongkaran tidak cukup kendaraan/angkutan maka secara otomatis kegiatan bongkar dilaksanakan stack di CY tanpa pemberitahuan terlebih dahulu kepada pelayaran.

3. Kegiatan bongkar muat di Terminal Multipurpose Nilam Timur wajib menggunakan CC.

4. Kegiatan bongkar muat *uncontainerized* dengan pertimbangan teknis dapat menggunakan CC, akan tetapi apabila tidak memungkinkan berdasarkan pertimbangan dari Terminal Nilam dapat menggunakan ship crane atau barge crane dan dikenakan tarif kesepakatan yang berlaku.

B. Kapal yang akan sandar, berdasarkan urutan prioritas sebagai berikut.

1. Kapal sudah harus terdaftar dalam antrian di Terminal Nilam dan mempunyai permohonan ke PPSA (bukti salinan PPKB).

2. Pelayaran yang mengajukan schedule kapal mingguan dan sudah ditetapkan dalam meeting mingguan di Terminal Nilam.

3. Lebih diutamakan kapal-kapal petikemas yang support CC.

4. Kapal yang sekaligus akan melaksanakan kegiatan bongkar dan muat.

5. Prioritas sandar kapal dengan jadwal yang sama ETA nya ditentukan oleh PPSA dengan memperhatikan

- a. Lebih diutamakan kapal-kapal yang melaksanakan kegiatan bongkar dan muat > 400 boks.

- b. Untuk kegiatan pemuatan stack di CY dengan jumlah persentase terbesar.
 - c. Prioritas sandar kapal sesuai dengan Closing Time (petikemas) yang lebih awal.
6. Kapal yang mendapatkan prioritas kedua yaitu
- a. Kapal yang melaksanakan bongkar saja atau muat saja.
 - b. Kapal yang sudah ditetapkan dan tidak jadi sandar/batal.
 - c. Kapal yang B/M dibawah 200 boks.
 - d. Kapal yang mundur melebihi 6 jam dari ETB yang ditetapkan dan dianggap batal.
 - e. Kapal yang belum melengkapi dokumen yang diperlukan sebagaimana tersebut pada butir c.
7. Kapal yang sudah ditetapkan dalam meeting tidak bisa digantikan.
- C. Kelengkapan dokumen yang diperlukan pada pelaksanaan meeting harian di Terminal Multipurpose Nilam Timur adalah
1. Salinan/copy PPKB dan PPKB perubahan, jika ada (maksimal 2 jam setelah penetapan PPKB).
 2. Container Vessel Identification Advise (CVIA).
 3. Master cable.
 4. Baplie bongkar via email.
 5. Daftar petikemas berisi dangerous cargo dan ijin syahbandarnya.
 6. Daftar petikemas reefer.
 7. Daftar petikemas khusus/special container/over dimension.
 8. Daftar petikemas transshipment.
 9. Permohonan shifting petikemas.
 10. Discharging profile dan loading profile.
 11. Bay plan discharge.
- D. Prioritas penggunaan dua unit CC untuk kegiatan bongkar muat berdasarkan urutan sebagai berikut.
1. Kapal dengan jumlah bongkar dan atau muat di atas 400 boks.
2. Kapal dengan jumlah bongkar dan atau muat di bawah 400 boks bisa menggunakan 2 CC dengan mempertimbangkan efektivitas dan kelancaran operasional.
- E. Ketentuan pelaksanaan Open Stack
1. Pengajuan open stack dilaksanakan pada saat meeting harian di Terminal Nilam.
 2. Open Stack diberikan batas waktu 3 (tiga) hari sebelum ETA yang ditetapkan dalam meeting harian.
 3. Bila Stack di CY memungkinkan bisa 4 (empat) hari sebelum ETA, berdasarkan pertimbangan kapasitas muatan diatas 400 boks.
- F. Ketentuan Closing Time
1. Untuk kegiatan muat saja closing time 0 jam pada saat TB (*Time Berthing*).
 2. Untuk kegiatan bongkar dan muat, closing time diatur sebagai berikut.
 - a. 0-200 boks closing time 2 jam setelah TB.
 - b. 201-399 boks closing time 3 jam setelah TB.
 - c. 400 boks keatas closing time 4 jam setelah TB.
 3. Perubahan ETB dan closing time hanya dilaksanakan melalui meeting harian.
 - a. Apabila perubahan kapal sandar disebabkan oleh kesalahan atau keterlambatan kapal, maka closing time tetap tidak ada perubahan.
 - b. Sedang jika perubahan sandar kapal yang disebabkan oleh keterlambatan operasional bongkar muat maka closing time akan

disesuaikan sampai kapal sandar.

4. Closing time bisa ditutup sebelum kapal sandar bila jumlah petikemas yang telah gate in sudah memenuhi kapasitas muat kapal naik dalam jumlah boks maupun jumlah tonase melalui koordinasi dengan pelayaran untuk menghindari banyaknya batal muat.
- G. Ketentuan Open Closing
1. Open closing hanya untuk container VIP.
 2. Pelayaran harus mengajukan open closing untuk container dan jenis komoditasnya.
 3. Permohonan open closing untuk container VIP maksimal diajukan pada saat kapal sandar (0 jam dari TB).
 4. Petikemas VIP diterima di gate in Terminal Nilam maksimal 2 jam sebelum ETD yang ditetapkan dalam meeting harian (atau petikemas tersisa 36 boks per CC).
 5. Open closing petikemas VIP dilaksanakan satu per satu ketika petikemas tersebut sudah datang di gate in.
 6. Apabila kegiatan muat telah selesai maka secara otomatis penerimaan petikemas VIP tertutup (dihindarkan kapal menunggu muatan).
- H. Jenis petikemas VIP, petikemas diberikan fasilitas VIP bila terdapat alasan yang jelas mengapa petikemas tersebut tidak bisa di stack di lapangan seperti petikemas reefer full sedangkan petikemas ekspor impor, uncontainerize, petikemas berisi bawang, telur, rokok, kacang-kacangan, tanaman hidup, lombok dan biji coklat terlebih dahulu distack di Container Yard (CY).

Metodologi Penelitian

Jenis Penelitian

Metodologi menurut Sutrisno Hadi, 1984:4 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 obyek penelitian. Dalam metode ini penulis menggunakan metode deskripsi untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang akan diteliti.

Operasional Variabel

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 kemudian banyak menjadi konsep-konsep secara teori. Sedangkan dalam pelaksanaan penelitian sendiri telah berlangsung sebuah proses teoritis terhadap pemahaman akan suatu obyek. Dan hal ini mutlak terjadi dalam sebuah penelitian.

Dalam karya tulis ilmiah yang berjudul "Dampak Perubahan Rencana Kedatangan Kapal Terhadap Arus Barang Dalam Sistem Windows di Terminal Nilam Multipurpose di PT. Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya" memiliki dua variabel yang dijadikan sebagai kerangka dalam penulisannya, yaitu

1. Variabel Terikat

Dalam judul skripsi ini terdapat sub judul yang pertama yaitu "Pengaruh Sistem Windows Terhadap Kelancaran Arus Barang" adalah merupakan variabel terikat. Pengaruh sistem windows ini, antara lain

- a. Dengan adanya sistem window arus barang menjadi lebih lancar dikarenakan semua sudah terjadwal dengan baik.
- b. Meningkatkan utilitas penggunaan/pemanfaatan fasilitas Dermaga Terminal Nilam Multipurpose Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.
- c. Meningkatkan kinerja operasi bongkar/muat petikemas dari dan ke kapal petikemas.
- d. Kepastian lokasi sandar kapal, ketepatan waktu tunggu dan waktu tambat bagi kapal, sehingga dapat menekan timbulnya idle time serta menghindari hilangnya potensi nilai ekonomis para pihak baik dari agen pelayaran maupun dari terminal nilam dalam menjalankan usahanya.

2. Variabel Bebas

Sedangkan sub judul yang kedua adalah "Dampak Perubahan Rencana Kedatangan Kapal", adalah merupakan variabel bebas. Maksud dari variabel bebas disini adalah bahwa dari sub judul tersebut di atas merupakan salah satu yang dapat secara aktif mempengaruhi.

Populasi dan Sampel

Populasi

Populasi (*population*) adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Adapun populasi data dalam penelitian ini adalah kapal-kapal yang sudah terjadwal dalam sistem windows.

Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi/bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sampel dalam penelitian ini adalah kapal-kapal yang melakukan substitusi pada bulan Januari-Maret 2012.

Sumber Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan sumber data yang diperoleh dari sumber data sebagai berikut.

Data Primer

Data Primer yang digunakan meliputi

- Pengamatan

Pengamatan dalam istilah sederhana adalah proses peneliti dalam melihat situasi penelitian. Teknik ini sangat relevan digunakan dalam penelitian yang meliputi pengamatan kondisi lapangan dalam setiap kegiatan, interaksi antara pihak-pihak yang terkait dalam kegiatan tersebut. Pembelajaran pengamatan ini dilakukan secara bebas dan terstruktur. Alat yang bisa digunakan dalam pengamatan adalah lembar pengamatan, catatan kejadian, dan lain-lain.

- Pertanyaan

Teknik pertanyaan ini digunakan dalam pendekatan survei. Pertanyaan yang efektif terhadap pihak antara pengelola pelabuhan dan pihak-pihak dari karyawan sangat membantu pengumpulan data yang akurat, karena itu penulis memberikan kriteria karakteristik pertanyaan yang efektif sebagai berikut.

- Bahasanya jelas.
- Bertujuan tunggal.

Data Sekunder

Data yang terlebih dahulu dikumpulkan dan diperoleh oleh seseorang di luar penelitian sendiri dengan kata lain tidak langsung dari sumbernya. Tetapi dengan mengutip data-data yang sudah ada atau dikumpulkan orang lain, antara lain

- a. *Library Research* (riset perpustakaan).
- b. Diktat yang berkaitan dengan kepelabuhanan.
- c. Dokumen-dokumen.

Teknik Pengumpulan Data

Penelitian Lapangan

Penelitian lapangan (*Field Research*) yaitu, teknik pengumpulan data yang diperoleh dengan melaksanakan riset pada Terminal Nilam Timur PT. Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Perak Surabaya. Adapun penelitian dilakukan dengan cara

- a. Pengamatan langsung peneliti mengambil secara langsung segala aktifitas kegiatan rapat harian yang menggambarkan berapa banyak kapal yang akan dimasukkan dalam rencana penetapan kegiatan bongkar muat dan berapa banyak yang tidak sesuai jadwal yang melakukan substitusi dan alih muatan.
- b. Wawancara yaitu teknik pengumpulan data dengan mengadakan wawancara langsung dengan para karyawan yang terkait secara langsung dalam kegiatan bongkar muat untuk memperoleh informasi secara lisan yang dibutuhkan.

Penelitian Kepustakaan

Penelitian kepustakaan (*Library Research*) yaitu, pengumpulan data dari berbagai buku-buku, dokumen-dokumen kegiatan dan bahan yang berkaitan dengan objek penelitian.

Analisis Data dan Pembahasan

Survey data primer dan sekunder untuk studi ini dilakukan di Terminal Nilam selama sekitar 3 bulan. Data primer yang sangat penting disini adalah kapal yang sudah mengajukan permohonan permintaan slot atau *open stack* yang maksimal 4 hari sebelum kedatangan kapal tetapi pada saat mendekati hari kedatangan kapal yang sudah ditentukan ternyata kapal mengajukan permintaan substitusi atau alih muatan sehingga mengganggu jadwal kapal lain yang akan melakukan *open stack*, dikarenakan CY di Terminal Nilam yang sangat terbatas sehingga ketepatan kegiatan bongkar

muat dengan jadwal yang sudah ditentukan sangat diprioritaskan.

Jika kapal tidak dapat melakukan substitusi dikarenakan tidak mempunyai kapal lain, maka akan menghambat arus barang dan kapal tersebut akan menjadi prioritas ke 2 karena di nilam untuk jadwal kapal sudah memakai sistem windows.

Sebagai contoh jika direncanakan kapal A akan melakukan kegiatan bongkar muat 400 boks pada tanggal 5 Februari 2012, kapal A sudah mengajukan permohonan *open stack* 4 hari sebelumnya tetapi pada tanggal 3 Februari 2012 agen pelayaran dari kapal A mengajukan surat permohonan untuk substitusi ke kapal B, jumlah boks yang akan dibongkar muat juga dapat berubah, bisa lebih banyak atau lebih sedikit, jika lebih banyak, maka dapat mengganggu jadwal kapal lain atau jadwal kapal lain akan mundur.

Data yang terkumpul banyak sekali dan terdiri dari jadwal sistem windows dari awal bulan pada saat agen menyerahkan data kapal yang akan masuk di Terminal Nilam dan pada akhir bulan atau realisasi dari jadwal awal, surat-surat pengajuan substitusi kapal dan alih muatan, surat-surat pengajuan batal muat, jadwal rencana penetapan kegiatan bongkar muat harian, job order batal muat dan alih kapal, lay out CY Terminal Nilam serta rekapitulasi biaya substitusi, alih kapal dan batal muat.

Berikut ini adalah urutan tata cara pengajuan tambat kapal pada *sistem windows*

1. Agen kapal mengajukan permohonan tambat untuk melakukan kegiatan B/M di dermaga.
2. Permohonan diajukan ketika meeting harian.
3. Pada saat meeting, pengajuan awalnya berupa permintaan *open stack* yang biasanya diajukan 3-4 hari sebelum kedatangan kapal.

4. Minimal sehari kurang dari 6 jam sebelum kedatangan kapal, agen kapal kembali datang meeting untuk memastikan kedatangan kapalnya.
5. Bersamaan dengan itu, agen pelayaran meminta pelayanan tunda dan pandu 24 jam sebelum kapal sandar.

Pengaruh sistem windows terhadap kelancaran arus barang di Terminal Nilam

1. Dengan adanya sistem windows arus barang menjadi lebih lancar dikarenakan semuanya sudah terjadwal dengan baik.
2. Meningkatkan utilitas penggunaan/ pemanfaatan fasilitas Dermaga Terminal Nilam Multipurpose Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.
3. Meningkatkan kinerja operasi bongkar/muat petikemas dari dan ke kapal petikemas.
4. Kepastian lokasi sandar kapal, ketepatan waktu tunggu dan waktu tambat bagi kapal, sehingga dapat menekan timbulnya idle time serta menghindari hilangnya potensi nilai ekonomis para pihak baik dari agen pelayaran maupun dari Terminal Nilam dalam menjalankan usahanya.

Dampak yang akan diterima Terminal Nilam akibat terjadinya substitusi dan alih muatan

Saat ini Terminal Nilam merupakan penyumbang pemasukan tertinggi di Pelindo III karena sistem windows yang berjalan dengan baik, akan tetapi jika terjadi substitusi/alih muatan tentu akan mengganggu kelancaran arus barang.

Pengertian substitusi secara umum sebagaimana yang diungkapkan oleh salah satu staf Terminal Nilam ialah "Penggantian kapal pada trayek yang telah ditetapkan sebelumnya, sebagai

contoh MV. Sinar Jimbaran telah direncanakan akan tiba pada tanggal 10 tetapi karena satu alasan tertentu pada 2 atau 3 hari sebelum kedatangan kapal pihak agen pelayaran memberitahukan bahwa MV. Sinar Jimbaran tidak jadi masuk dan akan digantikan dengan MV. Sinar Salju".

Sedangkan pengertian alih muatan secara umum sebagaimana yang diungkapkan oleh salah satu staf Terminal Nilam ialah sebagian muatan dari kapal A dialihkan ke kapal B, sebagai contoh karena jumlah muatan yang sudah ada di MV. Sinar Jimbaran sudah mencapai jumlah maksimum jadi untuk alasan keselamatan sebagian muatan dialihkan ke MV. Sinar Salju atau ke trip selanjutnya.

Dampak yang dirasakan oleh Terminal Nilam antara lain

1. Mengganggu arus barang yang akan distack di CY Terminal Nilam karena terbatasnya CY di terminal Nilam, jika seharusnya blok bisa diisi dengan muatan kapal lain yang akan masuk tetapi karena pihak agen pelayaran dari kapal sebelumnya mengajukan substitusi/alih muatan dan barangnya sudah berada di CY jadi akan memperlambat pergerakan arus barang dari agen pelayaran yang melakukan kegiatan B/M di Terminal Nilam.
2. Akan menambah panjang antrian kapal yang sudah terjadwal dalam sistem windows dan tentu saja mengganggu kapal lain.
3. Akan mengalami rugi waktu karena petikemas menjadi lebih lama di CY dan karena keterbatasan CY maka akan mengganggu arus barang dari kapal lain, dan juga mengganggu jadwal kapal lain yang akan masuk.

Solusi untuk mengurangi jumlah substitusi kapal dan batal muat

Terminal Nilam menetapkan tarif untuk menekan kegiatan substitusi kapal dan batal muat, untuk kapal yang batal sandar dan tidak dilakukan substitusi dan apabila container sudah terstack di CY lebih dari 5 hari maka container tersebut akan dikenakan penalti berupa biaya alih kapal walaupun secara fisik container mungkin tidak berpindah dari posisi semula.

Jika kapal melakukan substitusi maka akan dikenakan biaya Rp 5.000 per container, untuk kapal yang batal muat akan dikenakan tarif Lift on + Lift off + Penumpukan yang disesuaikan dengan keadaan container, sebagai contoh,

container 20" isi

$$\begin{aligned} &= \text{Lift on} + \text{Lift off} + \text{Penumpukan} \\ &= \text{Rp } 95.000/\text{box} + \text{Rp } 95.000/\text{box} + \\ &\quad \text{Rp } 11.400/\text{hari} \\ &= \text{Rp } 201.400 \end{aligned}$$

Jadi untuk batal muat container 20" isi dikenakan tarif Rp 201.400

container 40" isi

$$\begin{aligned} &= \text{Lift on} + \text{Lift off} + \text{Penumpukan} \\ &= \text{Rp } 142.500/\text{box} + \text{Rp } 142.500/\text{box} + \\ &\quad \text{Rp } 22.800/\text{hari} \\ &= \text{Rp } 307.800 \end{aligned}$$

Jadi untuk batal muat container 40" isi dikenakan tarif Rp 307.800

container 20" kosong

$$\begin{aligned} &= \text{Lift on} + \text{Lift off} + \text{Penumpukan} \\ &= \text{Rp } 71.250/\text{box} + \text{Rp } 71.250/\text{box} + \\ &\quad \text{Rp } 5.700/\text{hari} \\ &= \text{Rp } 148.200 \end{aligned}$$

Jadi untuk batal muat container 20" kosong dikenakan tarif Rp 148.200

Sedangkan untuk alih kapal/alih muatan akan dikenakan tarif Lift on + Lift off + Haulage yang disesuaikan dengan keadaan container, sebagai contoh,

container 20" isi

$$= \text{Lift on} + \text{Lift off} + \text{Haulage}$$

$$\begin{aligned} &= \text{Rp } 95.000/\text{box} + \text{Rp } 95.000/\text{box} + \\ &\quad \text{Rp } 75.000/\text{box} \\ &= \text{Rp } 265.000 \end{aligned}$$

Jadi untuk alih kapal container 20" isi dikenakan tarif Rp 265.000

container 20" kosong

$$\begin{aligned} &= \text{Lift on} + \text{Lift off} + \text{Haulage} \\ &= \text{Rp } 71.250/\text{box} + \text{Rp } 71.250/\text{box} + \\ &\quad \text{Rp } 56.250/\text{box} \\ &= \text{Rp } 198.750 \end{aligned}$$

Jadi untuk alih kapal container 20" kosong dikenakan tarif Rp 198.750

Dengan ditetapkannya tarif batal muat, substitusi dan alih kapal ini akan meminimalisir kegiatan batal muat, substitusi, dan alih kapal sehingga kegiatan B/M dan arus barang dari dan ke dalam Terminal Nilam akan lebih produktif.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari uraian dan analisa yang telah dilakukan oleh peneliti di atas mengenai dampak perubahan rencana kedatangan kapal terhadap arus barang dalam sistem windows di Terminal Nilam, maka peneliti menyimpulkan sebagai berikut.

1. Untuk dapat melakukan pengajuan tambat kapal pada sistem windows, agen pelayaran harus mengajukannya pada saat meeting harian dan mengajukan permohonan slot 3-4 hari sebelum kedatangan kapal.

2. Dengan diterapkannya sistem windows di Terminal Nilam segala kegiatan mulai dari perencanaan kapan kapal akan sandar, jumlah bongkaran/muatan, dimana barang akan distack, sampai kapan kapal akan keluar dari dermaga sudah terorganisir dengan baik hal ini dibuktikan dengan Terminal Nilam merupakan penyumbang pemasukan tertinggi di PT. Pelabuhan Indonesia III saat ini. Dengan adanya sistem windows ini

dapat mengurangi jumlah antrian kapal yang akan sandar di dermaga Terminal Nilam.

3. Jika terjadi substitusi/alih muatan akan menambah panjang antrian kapal yang sudah terjadwal dalam sistem windows dan tentu saja mengganggu kapal lain karena petikemas menjadi lebih lama di CY dan karena keterbatasan CY maka akan mengganggu arus barang dari kapal lain.

4. Untuk menekan kegiatan substitusi, alih muatan, dan batal muat diterapkan tarif dikarenakan CY di Terminal Nilam yang sangat terbatas tentu akan mengganggu kelancaran arus barang dan akan mengganggu kapal lain yang akan melakukan kegiatan di Terminal Nilam.

Saran

Adapun saran-saran yang akan diberikan oleh peneliti menurut permasalahan yang terjadi di Terminal Nilam adalah sebagai berikut.

1. Dengan adanya sistem windows ini diharapkan kinerja yang dilakukan oleh seluruh pegawai Terminal Nilam untuk dipertahankan dan alangkah baiknya dapat ditingkatkan lagi mengingat saat ini Terminal Nilam merupakan penyumbang pemasukan tertinggi di PT. Pelabuhan Indonesia III cabang Tanjung Perak Surabaya.

2. Jika bisa diharapkan dapat menambah lahan CY untuk Terminal Nilam Multipurpose, karena dengan begitu sekiranya dapat lebih meningkatkan kinerja Terminal Nilam menjadi lebih baik.

Daftar Pustaka

1. http://eprints.undip.ac.id/16434/1/ANDY_WAHYU_HERMANTO.pdf

2. <http://suhartoumm.blogspot.com/2009/07/pengertian-variabel-variabel-dan.html>
3. Suyono, R. P. 2001. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta:PPM
4. Tanjung Perak Port directory 2011.
5. www.perakport.com
6. Undang-Undang RI No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.
7. Peraturan Pemerintah RI No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.