

**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB *IDLE TIME* SAAT KEGIATAN  
PEMUATAN BATU BARA PADA MV. ALIYAH PRATAMA  
DI PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG SAMARINDA**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat**

**Untuk memperoleh gelar Diploma IV (D.IV)**

**Program studi Transportasi Laut**





**Oleh**

**ROTUA AGUSTINA TAMPUBOLON**

**NIT. 130405202034**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT  
POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT**

**2024**

	<b>POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT</b>	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-24	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
<b>PERSETUJUAN MENGIKUTI SEMINAR SKRIPSI</b>				

Nama : Rotua Agustina Tampubolon  
 NIT : 130405202034  
 Program Studi : D-IV Transportasi Laut  
 Judul : Analisis faktor penyebab *Idle Time* pada saat kegiatan bongkar muat batu bara di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Samarinda

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan/diujikan.

Padang Pariaman, Mei 2024

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II

  
MARKUS ASTA PATMA N.

NIP. 198412092009121003

  
RIZKA MAULIA ADNANSYAH, M.Pd



NIDN. 4211028901

Mengetahui :

Ketua Program Studi Transportasi Laut

  
ADHI PRATISTHA SILEN, S.ST., M.M.

NIP. 197911072002121001

	<b>POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT</b>	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-27	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
<b>PENGESAHAN SKRIPSI</b>				

**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB *IDLE TIME* PADA KEGIATAN  
PEMUATAN BATU BARA DI PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG  
SAMARINDA**

Disusun Oleh:

Nama : Rotua Agustina Tampubolon

NIT : 130405202034

Program Studi : D-IV Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan penguji Skripsi

Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

Pada tanggal, 28 Mei 2024

Menyetujui:

Penguji I



**JULIANDRI HASNUR, S.ST.Mar., M.M.**  
NIP. 19810719 200901 1 001

Penguji II





**ELFIRA WIRZA, S.Si., M.Sc.**  
NIP. 198609142009122003

Mengetahui:

Ketua Program Studi Transportasi Laut



**ADHI PRATISTHA SILEN, S.ST., M.M.**  
NIP. 19791107 200212 1 001

	<b>POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT</b>	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-24	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
<b>PERNYATAAN KEASLIAN</b>				

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ROTUA AGUSTINA TAMPUBOLON  
 NIT : 130405202034  
 Program Studi : D-IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Skripsi yang saya tulis dengan

Judul : Analisis faktor penyebab *idle time* saat kegiatan pemuatan batu bara pada MV. Aliyah Pratama di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Samarinda.

Merupakan hasil karya saya sendiri, kecuali tema dan naskah yang saya nyatakan sebagai kutipan. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.

Padang Pariaman, 03 Juli 2024



(ROTUA AGUSTINA TAMPUBOLON)

## MOTTO

*“Stay focused, persevere, and achieve your goals”*

“Tetap fokus, bertahan, dan capai tujuanmu”

## PERSEMBAHAN

Puji Syukur saya ucapkan kepada Tuhan Yesus Kristus yang telah memberikan saya Kesehatan dan semangat dalam mengerjakan skripsi ini sampai selesai, karena tanpa Rahmat dan karunia-Nya, mungkin saya tidak bisa menyelesaikan skripsi ini dalam waktu yang terbatas. Dengan ini akan saya persembahkan skripsi ini kepada:

1. Kedua orang tua, Bapak Alm. M. Tampubolon dan Ibu Renisa Tambunan yang selalu memberika kasih sayang, cinta, dukungan, dan motivasi. Menjadi suatu kebanggaan memiliki orang tua yang mendukung anaknya untuk mencapai cita-cita. Terimakasih untuk ibu saya yang telah membuktikan kepada dunia bahwa *single parent* juga bisa menyekolahkan anaknya sampai menjadi seorang Perwira Transportasi Laut.
2. Saudara kandung saya Maria Shandra Tampubolon,A.Md., dan dr. Efander Tampubolon yang selalu memberikan dorongan motivasi dalam pengalaman yang berbeda bagi peneliti hingga bisa di tahap ini dan terimakasih sudah bersedia menjadi tempat berkeluh kesah peneliti selama pengerjaan skripsi.
3. Seluruh rekan Taruna/I Angkatan V Alcor Major terkhususnya kelas Transportasi Laut B, terimakasih karena sudah berjuang bersama selama empat tahun lamanya, terimakasih sudah menjadi bagian dari proses pendewasaan saya.
4. Seluruh Karyawan PT. Bahari Eka Nusantara (Benline Agencies) yang telah mengizinkan saya melaksanakan penelitian sehingga dapat menambah ilmu dan wawasan baru.
5. Semua pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu yang telah membantu memberikan dukungan sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
6. Terakhir, terimakasih untuk diri sendiri, karena mampu berusaha keras dan berjuang sejauh ini, mampu menempatkan diri dari berbagai situasi dan

kondisi. Dan tak pernah memutuskan menyerah sesulit apapun proses penyusunan skripsi ini dengan menyelesaikan sebaik dan semaksimal mungkin, ini merupakan pencapaian yang patut dibanggakan untuk sendiri.

## ABSTRAK

**Rotua Agustina Tampubolon**, 2024, NIT.130405202034, “Analisis Faktor Penyebab *Idle Time* Pada Kegiatan Pemuatan Batu Bara Pada MV. Aliyah Pratama di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Samarinda”. Skripsi. Program Studi Transportasi Laut, Program Diploma IV, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, Pembimbing I: Markus Asta Patma Nugraha, S.Si.T., M.T., Pembimbing II: Rizka Maulia Adnansyah, M.Pd.

PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Samarinda merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dalam pelayanan jasa terutama agen kapal dan ekspor. PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Samarinda melayani kegiatan bongkar muat barang termasuk ekspor batu bara. Pelayanan yang diberikan dalam pengurusan batu bara berupa pelayanan kapal, bongkar muat batu bara dan dokumen ekspor batu bara. Dalam melaksanakan tugasnya agen kapal harus mempersiapkan fasilitas sebelum kapal tiba dan selalu *update* tentang muatan kapal yang akan datang guna memastikan waktu kegiatan bongkar muat tidak terbuang atau terjadinya *idle time*.

Penelitian ini dilakukan oleh penulis dengan mengolah data menggunakan kualitatif deskriptif yang bertujuan untuk mengetahui penyebab dan dampak terjadinya *Idle Time* pada kapal yang di ageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Samarinda. Penulis mengumpulkan data dengan teknik observasi, wawancara dan dokumentasi sehingga penelitian menjadi lebih akurat dan valid. Data penelitian disajikan dalam bentuk uraian singkat agar mudah dipahami oleh pembaca. Teknik analisis data dilakukan dengan cara pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa proses kegiatan pemuatan batu bara di kapal MV. Aliyah Pratama belum terlaksana dengan baik dan kurang produktif dikarenakan belum tersedianya muatan di saat kapal sudah datang di *anchorage point*, muatan yang datang juga tidak bersamaan sehingga terjadi *idle time* pada kapal. Upaya yang dilakukan oleh pihak PT. Bahari Eka Nusantara cabang Samarinda ialah menjalin komunikasi kepada shipper untuk menanyakan perkembangan muatan yang akan dimuat ke MV. Aliyah Pratama guna menghindari keterlambatan datangnya muatan ke kapal sehingga tidak terjadinya *ilde time* pada kapal MV. Aliyah Pratama.

**Kata kunci** : *idle time*, pemuatan, batu bara

## ABSTRACT

**Rotua Agustina Tampubolon**, 2024, NIT. 130405202034, “*Analysis Of Factors Causing Idle Time In Coal Loading Activities at PT. Bahari Eka Nusantara Samarinda Branch*”. Thesis. Sea Transportation Study Program, Diploma Program IV, Merchant Marine Polytechnic Of West Sumatera, Advisor I: Markus Asta Patma Nugraha, S.Si.T., M.T., Advisor II: Rizka Maulia Adnansyah, M.Pd.

PT. Bahari Eka Nusantara Samarinda Branch is a company engaged in services, especially ship and export agents. PT. Bahari Eka Nusantara Samarinda Branch serves loading and unloading activities including coal exports. Services provided in coal processing include ship services, coal loading and unloading and coal export documents. In carrying out their duties, ship agents must prepare facilities before the ship arrives and *always* update the cargo of the incoming ship to ensure that time for loading and unloading activities is not wasted or idle time occurs.

*This research was carried out by the outhor by processing data using descriptive qualitative which aims to determine the causes and impacts of idle time on ships agented by PT. Bahari Eka Nusantara Samarinda Branch. The author collects data using observation, interview and documentation techniques so that the research becomes more accurate and valid. Research data is presented in the form of a short description so that it is easy dor readers to understand. Data analysis techniques are carried out by collecting data, reducing data, presenting data and drawing conclusions.*

*The results of this research show that the process of loading coal on MV. Aliyah Pratama has not been carried ut well and is less productive due to unavailability of cargo when the ship arrtives at the anchorage point, the cargo arriving does not arrived at the same time, resulting in idle time on the ship. The efforts made by PT. Bahari Eka Nusantara Samarinda Branch is to establish communication with shippers to ask about the progress of the cargo to be loaded onto the MV. Aliyah Pratama to avoid delays in the arrival of cargo to the ship so that there is no idle time on the MV. Aliyah Pratama.*

**Keyword** : *idle time , loading, coal*



## KATA PENGANTAR

Segala puji Syukur penulis ucapkan kehadirat Tuhan Yang Esa atas berkat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan penyusunan tugas akhir skripsi yang berjudul “ANALISIS FAKTOR PENYEBAB *IDLE TIME* KEGIATAN PEMUATAN BATU BARA PADA MV. ALIYAH PRATAMA DI PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG SAMARINDA”. Skripsi ini ditulis sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Transportasi (S.Tr.Tra) Program studi Diploma IV Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Sumatera Barat. Penulis menyadari dalam Menyusun skripsi ini, penulis banyak mendapatkan arahan, dukungan, masukan, bimbingan dan kemudahan dari berbagai pihak sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu. Untuk itu, dengan segala hormat dan dengan kerendahan hati penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Bapak Budi Riyanto, S.E., M.M., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang telah memberikan fasilitas kepada kami untuk menyelesaikan studi kami.
2. Bapak Adhi Pratistha Silen, S.ST.,M.M. sebagai Ketua Program Studi Transportasi Laut yang telah banyak memberi motivasi pengetahuan selama kami menempuh studi di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
3. Bapak Markus Asta Patma Nugraha, S.SI.T., M.T. selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan saya dalam menyelesaikan skripsi saya.
4. Ibu Rizka Maulia Adnansyah, M.Pd. selaku dosen pembimbing II yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan kami dalam menyelesaikan peneliti skripsi saya.
5. Bapak/Ibu Dosen dan Pengasuh serta Civitas Akademik Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang dengan sabar mendampingi dan mengasuh kami selama menjadi Taruna.
6. Manager dan segenap karyawan PT. Bahari Eka Nusantara cabang Samarinda, Capt. Jekson Tampubolon, M.Mar., kak Dewi Sihombing, Pak Bima Tao Dipraja, Pak Steven Gun Nainggolan, Pak Yossia, Pak Henri

Simanjuntak yang selalu mendukung dan membantu peneliti selama peneliti melaksanakan praktek darat.

7. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu Namanya yang telah banyak membantu peneliti, teriring doa semoga Tuhan membalas segala kebaikan.

Peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan Skripsi ini masih terdapat kekurangan untuk itu peneliti mengharapkan masukan serta saran dari bapak/ibu pembaca guna perbaikan skripsi ini.

Padang Pariaman, 03 Juli 2024

(Rotua Agustina Tampubolon)

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN PERSETUJUAN</b> .....	i
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	ii
<b>HALAMAN PERNYATAAN</b> .....	iii
<b>MOTTO DAN PERSEMBAHAN</b> .....	iv
<b>ABSTRAK</b> .....	vi
<b>ABSTRACT</b> .....	vii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	viii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	x
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xiii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xiii
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	4
1.3 Batasan Masalah.....	5
1.4 Tujuan Penelitian.....	6
1.5 Manfaat Penelitian.....	6
1.6 Sistematika Penulisan.....	7
<b>BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	10
2.1. Kajian Teoritis.....	10
2.1.1. Analisis .....	10
2.1.2. Idle Time.....	11
2.1.3. Kegiatan Bongkar Muat .....	12
2.1.4. Batu Bara .....	13

2.2 Penelitian yang Relevan .....	15
2.3. Kerangka Pikir.....	18
<b>BAB 3 METODE PENELITIAN .....</b>	<b>19</b>
3.1. Pendekatan Jenis Penelitian .....	19
3.2. Waktu dan Tempat Penelitian .....	20
3.3. Sumber Data.....	21
3.4. Teknik Pemilihan Informan .....	22
3.5. Teknik Pengumpulan Data .....	23
3.6. Instrument Penelitian.....	25
3.7. Pengujian Keabsahan Data.....	27
3.8. Teknik Analisis Data.....	28
<b>BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>30</b>
4.1 Deskripsi Data .....	30
4.2 Deskripsi Data Penelitian .....	34
4.2.1 Deskripsi Observasi .....	34
4.2.2 Deskripsi Wawancara .....	36
4.2.3 Deskripsi Dokumentasi.....	40
4.2.4 Temuan Peneliti .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.3 Pembahasan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>BAB 5 PENUTUP.....</b>	<b>54</b>
5.1 Kesimpulan.....	54
5.2 Saran.....	55
DAFTAR PUSTAKA .....	55

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian yang relevan .....	15
Tabel 4.1 Hasil Observasi .....	36
Tabel 4.3 <i>Line Up</i> tongkang MV. Aliyah Pratama .....	51

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Laporan Bulanan kedatangan kapal .....	2
Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	18
Gambar 4.1 Kantor PT. Bahari Eka Nusantara Samarinda.....	32
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Samarinda..	33
Gambar 4.3 MV. Aliyah Pratama .....	41
Gambar 4.4 Pihak Agen Melakukan Pengecekan Dokumen Kapal.....	42
Gambar 4.5 Proses Pemuatan Batu Bara dan Tongkang ke Palka.....	42
Gambar 4.6 Pemuatan Menggunakan Floating Crane .....	43
Gambar 4.7 Flow Chart Proses Pemuatan sampai selesai.....	46
Gambar 4.8 <i>Daily Report</i> MV. Aliyah Pratama.....	51



# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara penghasil batu bara terbesar di dunia, sumber batu bara terbesar di Indonesia tersebut berasal dari provinsi Kalimantan Timur yang tercatat dari data Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral pada Tahun 2020 sebagai daerah penghasil batu bara terbesar di Indonesia. Indonesia berada pada posisi geografis yang sangat strategis dimana terletak di antara persilangan dua benua dan dua samudera yang menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang kehidupan sehari-hari warga negaranya tidak terlepas dari dunia kemaritiman. Indonesia sebagai negara maritim dapat menunjang kegiatan dengan menggunakan transportasi laut, karena pada dasarnya sendiri Indonesia merupakan negara dengan kekayaan sumber daya alam yang bermacam–macam sehingga berfungsi dan dimanfaatkan juga oleh negara lain.

Transportasi laut merupakan suatu unsur yang sangat penting dalam perkembangan kegiatan ekspor impor di Indonesia, hal ini disebabkan karena transportasi laut merupakan suatu mitra yang paling efisien yang dapat mengangkut barang atau penumpang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menempuh jarak yang jauh dalam skala besar dan dengan biaya yang relatif lebih murah dibandingkan moda transportasi yang lain. Dalam menyokong kegiatan ekspor impor dan kegiatan transportasi laut, perusahaan *Shipping Agency* bertugas sebagai utusan perusahaan pemilik kapal yang



bertanggung jawab menyiapkan segala keperluan kapal dari sebelum kapal tiba di pelabuhan hingga kapal sandar di Pelabuhan termasuk kegiatan bongkar muat kapal. Menurut Sasono (2012 : 131), dalam Buku Ajar Mudiyanto Manajemen Kapal (2020) Kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang-barang impor dan atau barang-barang antar pulau/interinsular dari atas kapal dengan menggunakan *crane* dan *sling*, hal ini merupakan kegiatan yang memerlukan peranan agen dalam melayani dan mengurus proses bongkar muat.

PT. Bahari Eka Nusantara yang memegang peranan sebagai agen juga harus mempersiapkan fasilitas sebelum kapal tiba dan selalu *update* tentang muatan kapal yang akan datang guna memastikan waktu kegiatan bongkar muat tidak terbuang (*Idle Time*) sehingga dapat berjalan dengan waktu yang sudah ditentukan. *Idle time* merupakan waktu terbuang yang tidak dipergunakan untuk bekerja melakukan bongkar muat (Feri Setiawan et al, 2016). Hal ini juga dapat diklasifikasikan menjadi tiga faktor yang pertama karena kesalahan manusia (*Human Error*), kedua karena kesalahan teknis dan yang ketiga karena faktor alam yang menyebabkan timbulnya *Idle Time*.

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL DI PELABUHAN  
SAMARINDA DAN MUARA BERAU

JUNI 2023													
NO	NAMA KAPAL	BENDERA	GRT	KEDATANGAN		BONGKAR (TON/M3)	JENIS BARANG	BERANGKAT		MUAT M3/MT	JENIS BARANG	TRAYEK (L/T)	STATUS KAPAL
				TANGGAL	DARI PELABUHAN			TANGGAL	KE PELABUHAN				
1	MV. ALYAH PERMATA	INDONESIA	30,014	04-Jun-23	PANGKALAN SUSU	-	-	08-Jun-23	KENDARI	52,500 MT	BATU BARA	TRAMPER	LOCAL AGENT
2	MV. VIET THUAN 80-02	VIETNAM	40,170	04-Jun-23	VIETNAM	-	-	11-Jun-23	VIETNAM	73,140 MT	COAL	PKKA	LOCAL AGENT
3	MV. FORTUNE WING	HONGKONG	31,248	04-Jun-23	PHILIPPINES	-	-	16-Jun-23	VIETNAM	53,950 MT	COAL	PKKA	LOCAL AGENT
4	MV. LUMOSO KARUNIA II	INDONESIA	30,660	13-Jun-23	LAPUKO	-	-	19-Jun-23	LAPUKO	55,000 MT	BATU BARA	TRAMPER	LOCAL AGENT
5	MV. MUHASYIR	INDONESIA	46,982	14-Jun-23	WEDA	-	-	19-Jun-23	BAHODOPI	83,300 MT	BATU BARA	TRAMPER	LOCAL AGENT
6	TB. MEGA POWER 15 BG. FINACIA 71	INDONESIA	279 3,142	14-Jun-23	MOLAWA	-	-	21-Jun-23	MOROWALI	7,800,013 MT	BATU BARA	RPT	LOCAL AGENT
7	MV. ANNA K	DENMARK	1,167	15-Jun-23	TI. BARA	16 KONTAINER	ASSESORIS	17-Jun-23	BENETE	-	-	PKKA	LOCAL AGENT
8	MV. ARFANIE AYU	INDONESIA	32,379	17-Jun-23	BAHODOPI	-	-	21-Jun-23	BANTEN	57,500 MT	BATU BARA	TRAMPER	LOCAL AGENT
9	MV. HONG RUN 6	LIBERIA	39,126	18-Jun-23	TAIWAN	-	-	24-Jun-23	VIETNAM	73,806 MT	COAL	PKKA	LOCAL AGENT
10	MV. ORIENTAL GLORY	VIETNAM	36,074	19-Jun-23	VIETNAM	-	-	27-Jun-23	VIETNAM	63,727 MT	COAL	PKKA	LOCAL AGENT
11	MV. VIMC SUNRISE	VIETNAM	31,236	21-Jun-23	VIETNAM	-	-	29-Jun-23	VIETNAM	56,046 MT	COAL	PKKA	LOCAL AGENT
12	MV. JAWAD	BANGLADESH	29,987	22-Jun-23	KOREA	-	-	01-Jul-23	VIETNAM	52,600 MT	COAL	PKKA	LOCAL AGENT
13	MV. ALYAH PERMATA BG. FINACIA 86	INDONESIA	30,014 3,103	23-Jun-23	KOLONODALE	-	-	-	-	-	PROSES MUAT	TRAMPER	LOCAL AGENT
14	TB. ENTEBE STAR 27	INDONESIA	188	26-Jun-23	BANTAENG	-	-	01-Jul-23	MOROWALI	7,500,158 MT	BATU BARA	TRAMPER	LOCAL AGENT

Gambar 1.1 Laporan bulanan kedatangan kapal

Berdasarkan laporan kedatangan kapal di atas merupakan kapal yang dilayani oleh PT. Bahari Eka Nusantara, dimana salah satunya yaitu MV. Aliyah Pratama yang datang pada tanggal 23 Juni 2023. Kegiatan bongkar muat batu bara yang dilayani oleh PT. Bahari Eka Nusantara pada kapal MV. Aliyah Pratama tidak dapat dilakukan secara langsung oleh kapal di dermaga, karena dengan kondisi Sungai Mahakam yang memiliki *draft* kecil sekitar 10 M, sedangkan setelah dimuat *draft* kapal dapat meningkat. Untuk mengatasi hal tersebut, maka kegiatan bongkar muat batu bara dilakukan dengan cara *transshipment* di ambang luar Sungai Mahakam dimana kapal melakukan labuh jangkar (*Anchorage Point*). *Transshipment* adalah kegiatan untuk memindahkan muatan yang dilakukan ditengah laut dari satu kapal ke kapal lainnya (kapal induk).

Saat proses *transshipment* batu bara ini, kegiatan bongkar muat batu bara dibantu oleh beberapa tongkang. Setiap tongkangnya akan membantu mengangkut batu bara dari *jetty* dengan sesuai jumlah muatan yang sudah tertulis pada masing masing SI (*Shipping Instruction*) tongkang. Sesampainya tongkang dikapal, batu bara siap untuk dibongkar dan dimuat kedalam palka kapal menggunakan *ships crane* kapal. Kegiatan bongkar muat batu bara dari tongkang ke kapal terus dilakukan hingga seluruh tongkang habis dan jumlah muatan terpenuhi sesuai SI.

Proses kegiatan *transshipment* batu bara yang dilakukan oleh PT. Bahari Eka Nusantara tidak selamanya berjalan lancar dan terhambat karena menunggu datangnya muatan dan rusaknya *generator crane* pada kapal

tersebut. Dengan adanya kejadian yang dialami oleh kapal ini dikarenakan adanya beberapa faktor penyebab. Mulai dari faktor alam dan faktor sarana prasarana (alat). Salah satu contohnya yaitu tongkang yang ditarik oleh tugboat menuju kapal mengalami kandas di *jetty* pada saat melakukan pemuatan batu bara ke tongkang sehingga pengantaran batu bara tertunda sampai arus pasang Kembali sehingga hal ini dapat menyebabkan keterlambatan keberangkatan kapal dan meningkatnya biaya operasional kapal sehingga menyebabkan kerugian terhadap PT. Bahari Eka Nusantara dan pemilik kapal.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis melakukan penelitian dengan judul **“ANALISIS FAKTOR PENYEBAB IDLE TIME SAAT KEGIATAN PEMUATAN BATU BARA PADA MV. ALIYAH PRATAMA DI PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG SAMARINDA”**

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang tersebut maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana proses pelaksanaan kegiatan pemuatan batu bara pada kapal MV. Aliyah Pratama di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Samarinda?
2. Apa saja faktor penyebab *Idle Time* pada kapal yang di ageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Samarinda?

3. Bagaimana dampak *Idle Time* yang timbul pada kegiatan pemuatan di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Samarinda?

### 1.3 Batasan Masalah

Dalam penyusunan skripsi ini, peneliti sudah berusaha melakukan penelitian dengan baik dan sesuai standar karya tulis ilmiah. Akan tetapi, peneliti masih memiliki keterbatasan, diantaranya:

1. Selama peneliti melakukan penelitian, ada beberapa kapal yang mengalami *idle time* dalam kegiatan pemuatan batu bara, akan tetapi peneliti memfokuskan pembahasan skripsi ini hanya pada kapal MV. Aliyah Permata periode bulan Juni
2. Saat proses pengumpulan data dengan metode observasi, peneliti tidak dapat mengamati langsung ke kapal MV. Aliyah Pratama di Muara Berau *Anchorage*, dikarenakan kondisi *anchorage point* tersebut cukup jauh dari darat, sehingga peneliti tidak diberikan izin untuk ke kapal. Maka dari itu peneliti hanya mengamati melalui laporan via *whatsapp* dari grup Perusahaan.

#### 1.4 Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah di atas, peneliti memiliki beberapa tujuan dari penelitian yang akan dilakukan, yaitu:

1. untuk mengetahui proses pelaksanaan kegiatan pemuatan batu bara pada kapal MV. Aliyah Pratama di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Samarinda.
2. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan terjadinya *Idle Time* pada kapal yang di ageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Samarinda.
3. Untuk mengetahui dampak apa saja yang ditimbulkan *Idle Time* pada kegiatan pemuatan di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Samarinda

#### 1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini tidak terlepas dari manfaat yang di peroleh oleh peneliti dari hasil penelitian ini:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan dan mengembangkan ilmu pengetahuan khususnya yang berkaitan dengan pengaruh *Idle Time* terhadap keberangkatan kapal di Perusahaan pelayaran.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan akan memberikan manfaat dan sumbangan yang berarti bagi pihak – pihak yang berkaitan dengan dunia pelayaran, dunia keilmuan dan pengetahuan serta bagi perorangan.

Beberapa manfaat penelitian ini yaitu:

a. Bagi Instansi

Penulis skripsi ini diharapkan dapat dijadikan referensi akademis terutama bagi Taruna/I Transportasi Laut yang dapat menambahkan ilmu pengetahuannya tentang pengaruh *Idle Time* terhadap kegiatan bongkar muat batu bara di Perusahaan pelayaran.

b. Bagi Taruna

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai ilmu pengetahuan bagi Taruna/I untuk mengetahui tentang masalah *Idle Time* di suatu Perusahaan pelayaran dan juga dapat sebagai sumbangan ilmu pengetahuan di perpustakaan kampus maupun daerah.

c. Bagi pekerja Agen Pelayaran

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai ilmu pengetahuan bagi pekerja agen pelayaran dalam mengetahui, menangani dan mengatasi *Idle Time* di kegiatan bongkar muat batu bara pada saat di kapal.

## 1.6 Sistematika Penulisan

Penelitian ini dibagi dalam lima bab. Adapun sistematika penulisannya sebagai berikut:

### **BAB 1 Pendahuluan**

Dalam BAB pendahuluan ini penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, rumusan masalah,

batasan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

## **BAB 2 Kajian Pustaka**

Pada BAB ini penulis menjelaskan teori – teori yang ada kaitannya dengan topik yang dibahas oleh peneliti dengan menggunakan sumber–sumber data yang diperoleh dari buku-buku yang berkaitan dengan topik pembahasan penelitian. Diantaranya adalah tentang faktor penyebab *Idle Time* dan bongkar muat batu bara di kapal.

## **BAB 3 Metode Penelitian**

Dalam bab ini akan diuraikan mengenai pendekatan–pendekatan dan ruang lingkup penelitian, jenis dan sumber data, prosedur pengumpulan data, struktur *interview*, tahapan analisis, dan juga tahapan penelitian.

## **BAB 4 Hasil Penelitian dan Pembahasan**

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang deskripsi data dan menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan. Kemudian membahas lebih lanjut sehingga dapat ditentukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu, penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

## **BAB 5 Penutup**

Pada bab ini berisi kesimpulan dan saran dari pembahasan penelitian. Kesimpulan merupakan hasil pemikiran yang deduktif dari hasil penelitian. Pemaparan kesimpulan dilakukan secara kronologis, jelas dan singkat. Saran merupakan sumbangan pemikiran peneliti sebagai alternatif hadap Upaya pemecahan masalah.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN – LAMPIRAN



## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Kajian Teoritis**

##### 2.1.1. Analisis

Menurut Sugiono (2015:335) mengatakan bahwa “Analisis adalah sebuah kegiatan untuk mencari suatu pola selain itu analisis merupakan cara berfikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap suatu untuk menemukan bagian, hubungan antar bagian dan hubungannya dengan keseluruhannya”. Sedangkan Menurut Andi Prastowo (2019:16), menyatakan bahwa “Menganalisis merupakan proses memecah-mecah materi jadi bagian-bagian kecil dan menentukan bagaimana hubungan antar bagian dan antar setiap bagian dan struktur keseluruhannya”.

Suwarto (2013:24) menyatakan bahwa “ Analisis adalah usaha untuk menguraikan suatu materi menjadi bagian-bagian penyusunannya dan menentukan hubungan antara bagian-bagian tersebut dan hubungan-hubungan antar bagian-bagian tersebut dengan materi tersebut dengan keseluruhan”.

Menurut peneliti dapat disimpulkan bahwa analisis adalah penguraian suatu pokok atau bagian-bagiannya dan penelaah bagian itu sendiri serta hubungan antara bagian itu sendiri untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan sehingga mempermudah pembaca untuk memahaminya.

### 2.1.2. *Idle Time*

*Idle time* merupakan waktu terbuang yang tidak dipergunakan untuk bekerja melakukan bongkar muat (Feri Setiawan,2016). Faktor penyebab *idle time* dapat diklasifikasikan menjadi tiga, yaitu disebabkan kesalahan manusia, kendala teknis, dan faktor alam. kesalahan manusia diklasifikasikan lagi menjadi beberapa faktor antara lain, menunggu kedatangan operator, menunggu kedatangan buruh, dan keterlambatan memulai pekerjaan kendala teknis diklasifikasikan lagi antara lain, menunggu muatan, kerusakan alat bongkar muat, perbaikan kerusakan alat, dan perbaikan kerusakan kapal faktor alam yaitu hujan, dimana kondisi hujan akan menghambat aktivitas kapal ketika berkegiatan sehingga mempengaruhi produktivitas bongkar muat batu bara.

*Idle time* adalah waktu tidak efektif atau tidak produktif atau terbuang selama kapal berada ditambatan disebabkan pengaruh cuaca karena hujan dan waktu menunggu truk di dermaga terlalu lama (Alfan Dwi Wahyu Wiranata et all, 2021). Kegiatan bongkar muat yang dilakukan oleh setiap kapal dan setiap waktu tertentu memiliki perbedaan masing-masing. Waktu yang tidak terpakai dengan baik atau yang lebih dikenal dengan *Idle Time* sudah menjadi masalah yang sering terjadi di setiap perusahaan pelayaran dalam kegiatan bongkar muat di kapal.

Berdasarkan pendapat ahli di atas dapat disimpulkan bahwa *idle time* merupakan waktu yang tidak terpakai yang disebabkan oleh beberapa hal seperti menunggu muatan dan cuaca buruk, dan terjadi kerusakan pada alat bongkar muat sehingga dapat membuang waktu operasional bongkar muat.

### 2.1.3. Kegiatan pemuatan

Pemuatan adalah pekerjaan memuat barang dari atas dermaga atau dari dalam Gudang untuk dapat dimuati di dalam palka kapal. Untuk di kapal *bulk carrier* kegiatan muat dapat didefinisikan yaitu proses memindahkan muatan curah kering dari *jetty/tongkang* ke dalam palka kapal atau pun dilakukan secara memindahkan muatan dari satu kapal ke kapal lainnya (*ship to ship*).

Di dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal pada pasal 1 ayat 1 berbunyi kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal adalah kegiatan yang meliputi *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/ delivery* di Pelabuhan. Sehingga sama artinya dengan bongkar muat barang meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke dermaga dan dari dermaga ke gudang lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan penjemputan barang tersebut. Disebutkan juga dalam Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan pada pasal 1 ayat 14 menyatakan bahwa Usaha bongkar muat

barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di Pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.

PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Samarinda melayani pemuatan batu bara dengan menggunakan sistem *transshipment*, dimana *transshipment* sendiri menjadi salah satu distribusi batu bara yang dikirim dari satu moda transportasi ke moda transportasi lainnya hingga sampai ke tujuan akhir pengiriman. Sistem ini digunakan untuk pemindahan pengangkutan yang diakibatkan kondisi perairan di Pelabuhan Samarinda memiliki kedalaman yang dangkal sehingga tidak dapat dilalui oleh kapal besar untuk melakukan bongkar muat.

Proses *transshipment* secara umum bermula dari pemuatan barang dari *jetty* atau dermaga ke atas kapal tongkang. Kemudian muatan tersebut diangkut ke area kegiatan *transshipment*. Muatan tersebut dibongkar dari tongkang dan dimuat ke palka kapal menggunakan *ships crane*.

#### 2.1.4. Batu Bara

Batu bara adalah mineral organik yang dapat terbakar, terbentuk dari sisa tumbuhan purba yang mengendap dan selanjutnya berubah bentuk akibat proses fisika dan kimia yang berlangsung selama jutaan tahun. Menurut Arif (2014) menjelaskan “Batu Bara adalah salah satu sumber energi di dunia. Batu bara adalah campuran yang sangat kompleks dari zat kimia organik yang mengandung

karbon, oksigen, dan *hydrogen* dalam sebuah rantai karbon. Batu bara dikenal sebagai “emas hitam”.

Berdasarkan tingkat proses pembentukannya yang dikontrol oleh tekanan, panas, dan waktu, umumnya batu bara dibagi dalam 4 (empat) kelas yaitu:

a. Gambut

Merupakan bentuk awal pembentukan batu bara yang memiliki kandungan mineral air yang paling tinggi 75% di banding jenis lainnya. Jenis ini dapat digunakan untuk bahan bakar, dan gambut ini merupakan penyerap minyak yang begitu efektif.

b. Lignite

Jenis lignite ini merupakan batu bara yang memiliki kandungan mineral air lebih rendah dari pada gambut yaitu 35% hingga 37%. Tekstur batu bara lignite ini cukup lunak, dan sering dijumpai untuk bahan bakar listrik tenaga uap.

c. Bituminous

Jenis bitumen atau bituminous ini merupakan batu bara yang sangat padat berwarna hitam atau coklat. Batu ini memiliki kandungan mineral air 8% hingga 10% saja, dengan kandungan karbon setinggi 68% hingga 86%. Jenis ini paling sering digunakan sebagai pembangkit listrik tenaga uap, dan juga pembangkit daya panas di sektor industri.

#### d. Anthracite

Jenis antrasit ini menduduki kasta batu bara tertinggi yang memiliki tekstur jauh lebih *glossy* dan hitam. Antrasit memiliki kandungan air kurang dari 8% saja dan kandungan karbon 86% hingga 98%. Sehingga antrasit ini paling sering digunakan untuk pembangkit panas pada mesin alat elektronik seperti pemanas ruangan.

## 2.2 Penelitian yang Relevan

Untuk mendukung permasalahan yang dibahas dan memenuhi kode etik dalam penelitian ini, peneliti melakukan eksplorasi terhadap penelitian-penelitian terdahulu yang relevan yang bertujuan untuk menegaskan penelitian, posisi penelitian dan sebagai teori pendukung guna Menyusun konsep berpikir dalam penelitian. Berdasarkan hasil eksplorasi terhadap penelitian-penelitian terdahulu, peneliti menemukan beberapa penelitian yang relevan dengan yang penelitian ini. Berikut beberapa penelitian yang relevan dengan penelitian penulis adalah:

Peneliti	Tahun	Judul	Hasil Penelitian
Kintan Destiara Putri	2019	Pengaruh <i>idle time</i> dan <i>berth output</i> terhadap <i>berth occupancy ratio</i> dalam menunjang	Penelitian ini terfokus pada pengaruh <i>idle time</i> terhadap produktivitas bongkar muat peti kemas di terminal nilam timur multipurpose yang disebabkan oleh

		kegiatan operasional kapal di PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia II Cabang Banten	kerusakan pada <i>container crane</i> dan Upaya yang dilakukan yaitu meningkatkan produktivitas dengan cara melakukan pemeliharaan rutin terhadap peralatan bongkar muat khususnya <i>container crane</i> serta penerapan manajemen pengawasan terhadap pemeliharaan yang berguna untuk mengawasi setiap pekerjaan pemeliharaan agar dapat terlaksana sesuai perintah kerja.
Gusnawa ari pamungkas	2020	Pengaruh lamanya <i>berthing time</i> tongkang di terminal khusus PT. Berau Coal terhadap <i>idle time</i> kapal di <i>transshipment</i> Muara Pantai, Berau, Kalimantan Timur	Menunggu muatan yang lama mengakibatkan proses pemuatan terganggu sehingga harus dilakukannya proses monitoring terhadap ketersediaan Batubara pada saat proses pemuatan batu bara agar menghindari proses pemuatan yang lama sehingga pemuatan dapat berjalan lancar.
Yudha Rachmawan	2016	Pengaruh <i>idle time</i> terhadap produktivitas	Kinerja <i>container crane</i> kurang maksimal sehingga perlu dilakukan peningkatan

		bongkar muat peti kemas di terminal nilam timur multipurpose Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.	dalam produktivitas bongkar muat dan Upaya yang dilakukan dengan melakukan pemeliharaan secara rutin terhadap peralatan bongkar muat sesuai dengan <i>manual book maintenance</i> dan meningkatkan kualitas sumber daya manusia
--	--	--	---

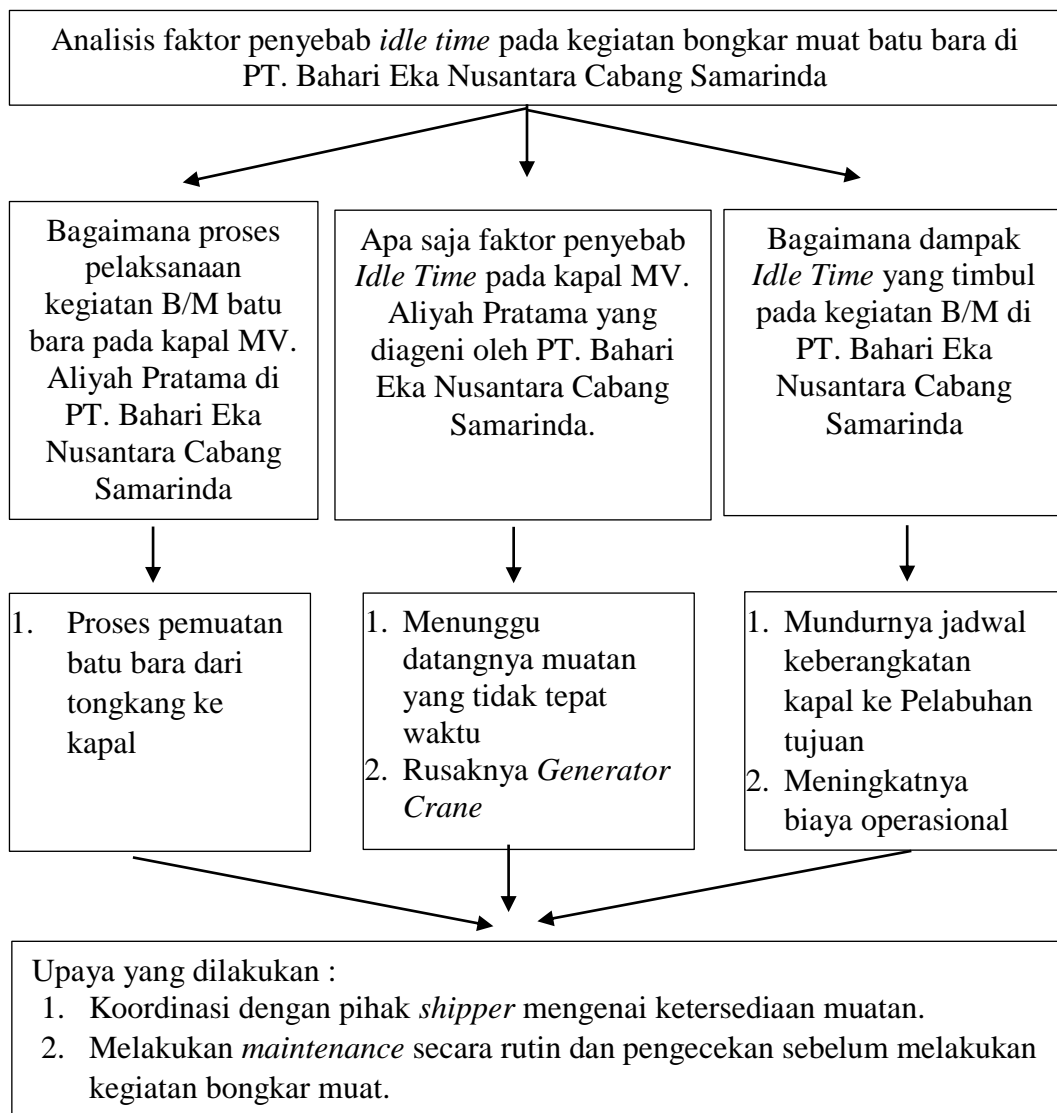
Tabel 2.1 Penelitian yang relevan

Penelitian yang dilakukan oleh peneliti memiliki kesamaan dengan ketiga penelitian tersebut yaitu mengenai kendala atau hambatan yang terjadi sehubungan dengan pengimplementasian terhadap kegiatan bongkar muat batu bara. Perbedaan antara penelitian yang dilakukan dengan penelitian terdahulu terletak pada 3 aspek utama. Pertama, lokasi penelitian yang sebelumnya dilakukan di tempat lain atau perusahaan lain, sementara penelitian yang peneliti lakukan di PT. Bahari Eka Nusantara. Kedua, jenis kendala atau hambatan yang menjadi objek penelitian berbeda, dengan penelitian saat ini yang fokus pada masalah keterlambatan pemuatan yang disebabkan karena *cargo* yang belum ada dan rusaknya generator crane, sedangkan penelitian yang lain mengalami keterlambatan bongkar muat karena hanya terjadi kerusakan alat bongkar muatnya. Ketiga, jenis muatan yang dimuat di tempat peneliti terfokus pada muatan batu bara, sedangkan penelitian sebelumnya bukan hanya batu bara namun juga *container*.



### 2.3. Kerangka Pikir

Untuk mempermudah pemahaman dalam penelitian ini, peneliti membuat kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana. Dalam kerangka pikir ini menjelaskan bagaimana penyebab terjadinya *idle time* pada kegiatan bongkar muat batu bara di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Samarinda.



Gambar 2.1 Kerangka Pikir