

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI**

**“UPAYA MENGATASI KETERLAMBATAN PEMUATAN  
BATUBARA PADA KAPAL TONGKANG DI PELABUHAN  
KHUSUS BATUBARA JORONG BARUTAMA GRESTON”**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan**

**Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

**Oleh :**

**JADID FIRDAUS**

**NRP : 07.4775/K**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA**

**2011**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI**

**“UPAYA MENGATASI KETERLAMBATAN PEMUATAN  
BATUBARA PADA KAPAL TONGKANG DI PELABUHAN  
KHUSUS BATUBARA JORONG BARUTAMA GREYTON”**

Oleh :

**JADID FIRDAUS**

**NRP : 07.4775/K**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA**

**2011**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI**

**Nama** : JADID FIRDAUS  
**NRP** : 07.4775/K  
**Program Pendidikan** : DIPLOMA IV  
**Jurusan Pendidikan** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN  
**Judul** : UPAYA MENGATASI KETERLAMBATAN PEMUATAN BATUBARA PADA KAPAL TONGKANG DI PELABUHAN KHUSUS BATUBARA JORONG BARUTAMA GREYTON

Penguji I

Penguji II

Penguji III

---

Penata Tk. ( )  
Nip .....

---

Penata Tk. ( )  
Nip .....

---

Penata Tk. ( )  
Nip .....

**Mengetahui,**

**Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan**

**Iwan Kurniawan, M. Pd.**  
**Penata Tk. 1 ( III/d )**  
**NIP. 19710215 199709 1 011**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

**Nama** : JADID FIRDAUS  
**NRP** : 07.4775/K  
**Program Pendidikan** : DIPLOMA IV  
**Jurusan Pendidikan** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN  
**Judul** : UPAYA MENGATASI KETERLAMBATAN  
PEMUATAN BATUBARA PADA KAPAL  
TONGKANG DI PELABUHAN KHUSUS  
BATUBARA JORONG BARUTAMA GREYTON

**Pembimbing Materi**

**Drs. Suryono, MM**  
NIP. 19690205 199303 1 001

**Pembimbing Penulisan**

**Rr. Retno S W, S.SiT, MMTr.**  
Penata Muda Tk. 1 ( III/b )  
NIP. 19820306 200502 2 001

**Mengetahui,**

**Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan**

**Iwan Kurniawan, M. Pd.**  
Penata Tk. 1 ( III/d )  
NIP. 19710215 199709 1 011

# DAFTAR ISI

Halaman

## TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

## TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

KATA PENGANTAR .....	i
DAFTAR ISI .....	iv
DAFTAR TABEL .....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii

## BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi Masalah .....	3
C. Batasan Masalah .....	3
D. Rumusan Masalah .....	3
E. Tujuan dan Manfaat Penyusunan Skripsi .....	4
F. Sistematika Penulisan .....	4

## BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka .....	6
B. Kerangka Pemikiran .....	15

## **KATA PENGANTAR**

**Bismillahirrahmanirrahim,**

**Assalamu'alaikum Wr. Wb.**

Alhamdulillahirobbil'alamin, dengan memanjatkan segala puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, Tuhan Semesta Alam yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, selalu mencurahkan karunia-Nya yang telah mengubah wajah dunia ini dari kebodohan menjadi indah nya ilmu pengetahuan.

Shalawat serta salam penulis panjatkan kepada junjungan Nabi Besar Muhammad SAW, dan kepada para Anbiya, para Utusan-Nya, beserta keluarga dan para sahabat. Amin ya Robbal'alamin.

Karena atas berkat rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, dengan judul :

**UPAYA MENGATASI KETERLAMBATAN PEMUATAN BATUBARA PADA  
KAPAL TONGKANG DI PELABUHAN KHUSUS BATUBARA JORONG  
BARUTAMA GREYTON (JBG)**

Skripsi ini disusun untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV ( D – IV ) Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

Dasar penulisan skripsi ini adalah salah satu persyaratan wajib untuk seluruh Taruna dan Taruni selaku peserta pendidikan Program Pendidikan Diploma IV ( D – IV ), dalam kurikulum Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

Dalam penulisan skripsi ini penulis mencoba memaparkan kenyataan yang ada kaitannya dengan teori – teori yang ada dalam buku referensi serta pengalaman yang pernah penulis alami saat melaksanakan praktek darat ( PRADA ) di Perusahaan Pelayaran. Penulis berusaha semaksimal mungkin menyumbangkan sedikit pemikiran untuk dapat memecahkan masalah – masalah yang ada sesuai dengan kemampuan dan pengetahuan.

## DAFTAR GAMBAR

	<b>Halaman</b>
Gambar 4.1 Stock Pile Batubara PT. Jorong Barutama Greston.....	32
Gambar 4.2 Proses pemuatan batubara dengan Conveyor dari Stock Pile ke Tongkang.....	33



**DEPARTEMEN PERHUBUNGAN  
BADAN PENDIDIKAN DAN PELATIHAN  
SKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN  
JAKARTA**



**PENGAJUAN SINOPSIS SKRIPSI**

NAMA : JADID FIRDAUS  
NRP : 07.4775/K  
BIDANG KEAHLIAN : KALK  
SEMESTER : VIII (DELAPAN)

Mengajukan Sinopsis Skripsi sebagai berikut ;

A. Judul : UPAYA MENGATASI KETERLAMBATAN PEMUATAN  
BATUBARA PADA KAPAL TONGKANG DI PELABUHAN KHUSUS  
BATUBARA JORONG BARUTAMA GREYSTON (JBG)

B. Masalah Pokok

- 1) Terjadinya kerusakan pada conveyor
- 2) Terjadinya kerusakan alat berat bongkar muat batubara

C. Kerangka Pemikiran

- 1) Pola Pikir : Faktor penyebab terjadinya kerusakan pada conveyor dan alat berat bongkar muat.
- 2) Alur Pemikiran : Memaksimalkan kegiatan pemuatan cargo batubara pada pelabuhan khusus batubara Jorong Barutama Greyston.

Menyetujui;

Jakarta, 2011

Dosen Pembimbing Materi

Dosen Pembimbing Penulisan

Taruna

**( Drs. Suryono, MM. )**  
NIP. 19690205 199303 1 001

**( Rr. Retno.S.W,S.SiT.MM. )**  
Penata Muda Tkt 1 ( III/b )

**( JADID FIRDAUS )**  
07.4786/K



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Sebagai negara kepulauan, Indonesia memang sangat membutuhkan transportasi laut untuk menunjang terjadinya suatu perdagangan baik perdagangan di dalam negeri maupun perdagangan ekspor impor antar negara. Hampir semua barang ekspor impor diangkut dengan kapal laut meskipun banyak terdapat fasilitas-fasilitas angkutan lainnya yang berupa angkutan darat maupun angkutan udara. Kenyataan ini disebabkan karena transportasi laut dapat mengangkut muatan dalam jumlah banyak untuk sekali *voyage* dan dengan biaya yang relatif lebih murah daripada angkutan lainnya. Indonesia adalah negara yang sangat kaya dan memiliki berbagai macam kekayaan alam yang sangat berlimpah. Jumlah dan kualitas sumber daya alam sangat banyak dan tersebar di berbagai daerah di Indonesia selain itu kualitasnya pun sangat bagus sehingga dapat diekspor ke berbagai negara sehingga dapat menambah devisa negara.

Pulau Kalimantan merupakan salah satu pulau di Indonesia yang wilayahnya sebagian besar adalah penghasil batu bara terbesar di Indonesia bahkan di Asia. Bagi dunia, batubara merupakan energi yang sangat penting. Hal tersebut karena batubara adalah salah satu alternatif bahan bakar yang cukup murah sehingga dapat dijangkau dan mampu menekan ongkos produksi. Oleh karena itu Indonesia dijadikan salah satu target dalam perdagangan batubara di dunia.

Namun Kalimantan dengan kondisi alamnya dengan pantai yang landai sehingga dalam pemuatan batubara, kapal besar (*mother vessel*) tidak dapat langsung melakukan pemuatan di pelabuhan khusus. Maka digunakan tongkang sebagai sarana pengangkut untuk membawa muatan batubara dari pelabuhan khusus ke

posisi kapal berlabuh di *anchorage area* (perairan untuk labuh jangkar) untuk dimuat yang kemudian akan dibawa ke negara tujuan.

Di dalam kegiatan ekspor ini tidaklah mudah, tidak banyak perusahaan batubara, terutama perusahaan dalam negeri yang mempunyai strategi transshipment dalam memasarkan produknya. Jorong Barutama Greston merupakan perusahaan trading asing yang bergerak di bidang transshipment muatan curah kering, khususnya batubara. Dimana sistem kerja transshipment ini adalah tongkang dimuat batubara di pelabuhan khusus, setelah tongkang penuh dengan muatan batubara lalu ditarik oleh tugboat ke kapal besar dimana kapal telah menunggu muatan tersebut untuk dimuat, yang mana satu kapal besar dapat dimuat 5-8 tongkang agar mencapai target muatan yang diinginkan.

Di dalam kegiatan transshipment ini, pada kenyataannya tidaklah sesederhana seperti apa yang dibayangkan. Penulis selama melakukan praktek kerja nyata di lapangan menghadapi banyak permasalahan yang mengakibatkan kegiatan transshipment tidak berjalan dengan lancar, terutama pada kegiatan pengapalan batubara di pelabuhan khusus. Penulis menganggap bahwa peralatan pemuatan batubara merupakan faktor yang paling penting untuk menentukan lancarnya kegiatan ini. Tidak optimalnya kinerja peralatan pemuatan batubara yang digunakan yakni *conveyor* merupakan salah satu masalah yang dihadapi di pelabuhan khusus. Lambatnya pemuatan menyebabkan tongkang menjadi lambat untuk keluar dari pelabuhan khusus.

Pelabuhan khusus dalam memberikan jasanya melayani pemuatan batubara di harapkan dapat melakukan pemuatan batubara dengan cepat, sehingga tongkang tidak berada lama di dermaga pelabuhan khusus yang menyebabkan semakin lama batubara untuk di kirim ke kapal besar. Hal tersebut dianggap dapat merugikan PT. Jorong Barutama Greston (JBG) Jorong Kalimantan Selatan, karena terganggunya jadwal muat kapal yang telah diperkirakan dan dapat menyebabkan *demurrage* pada kapal.

Berdasarkan uraian yang telah disampaikan di atas, maka penulis mencoba mengangkat permasalahan tersebut dalam skripsi yang berjudul:

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini, penulis membuat beberapa pengertian yang diambil dari beberapa teori – teori, buku referensi, undang – undang serta penelitian terdahulu yang relevan dengan masalah yang di teliti untuk memudahkan dalam memahami pengertian-pengertian yang penulis gunakan dalam skripsi.

##### **1. Pelabuhan**

Pengertian Pelabuhan menurut Undang - Undang Nomor. 17 tahun 2008 terdapat dua pengertian yaitu :

- a. Tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
- b. Suatu kawasan perairan yang relatif luas dengan kedalaman laut yang cukup ditinjau dari segala tingkatan pasang surut atau gelombang air laut sehingga dapat menjadi tempat berlindung bagi kapal – kapal dan kawasan daratan guna penyediaan berbagai fasilitas.

Kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan / atau barang, keselamatan berlayar, serta perpindahan intra dan / atau antar moda transportasi serta mendorong perekonomian nasional dan daerah. Penyelenggaraan pelabuhan umum adalah unit pelaksana teknis atau satuan kerja pelabuhan atau badan usaha pelabuhan.

Menurut sudjatmiko (1995:221) menyatakan bahwa pelabuhan hanya merupakan suatu tepian pantai atau sungai di mana kapal-kapal dan perahu-perahu menyadarkan diri atau membuang jangkar untuk melakukan pekerjaan memuat dan membongkai serta pekerjaan lainnya.

Pegelola pelabuhan khusus adalah pemerintah, pemerintah propinsi, pemerintah kabupaten atau kota atau badan hukum Indonesia yang memiliki izin untuk mengelola pelabuhan khusus. Unit pelaksana teknis atau satuan kerja pelabuhan adalah unit organisasi pemerintah, pemerintah propinsi dan pemerintah kabupaten atau kota, badan usaha pelabuhan adalah badan usaha milik Negara atau badan usaha milik daerah yang khusus didirikan untuk mengusahakan jasa kepelabuhanan di pelabuhan umum.

Berdasarkan peraturan pemerintah (PP) Nomor 23 tahun 1985 menjelaskan bahwa kegiatan-kegiatan pada pelabuhan umum adalah dilaksanakannya kegiatan embarkasi penumpang, bongkar muat barang serta merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi dan pemerintah. sementara berdasarkan keputusan menteri (KM) Nomor 55 tahun 2002 tentang pengelolaan pelabuhan khusus adalah:

- a. Pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.
- b. Kepentingan sendiri adalah terbatas pada kegiatan lalu lintas kapal atau turun naik penumpang atau bongkar muat barang berupa bahan bakar, hasil produksi dan peralatan penunjang produksi untuk kepentingan sendiri.

Berdasarkan teori di atas maka pelabuhan merupakan daratan atau perairan, tempat kapal bersandar, naik turun penumpang atau bongkar muat barang atau juga tepian pantai atau sungai dimana kapal-kapal dan perahu-perahu menyandarkan diri atau membuang jangkar yang dikelola oleh pemerintah, pemerintah propinsi, kabupaten atau kota atau badan hukum Indonesia yang didirikan mengusahakan jasa kepelabuhanan.

## 1. Transportasi

Pengertian Transportasi menurut Abbas Salim dalam bukunya Manajemen Transportasi ( 1993 : 6 ), Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang ( muatan ) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Dalam transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting yaitu :

- a. Pemindahan / pergerakan ( movement ).

- b. Secara fisik mengubah tempat dari barang ( komoditi ) dan penumpang ke tempat lain.

Untuk melaksanakan kegiatan pengangkutan ada 4 ( empat ) jenis fasilitas transportasi yang dapat digunakan yaitu :

- a. Angkutan kereta api.
- b. Angkutan jalan raya / truck.
- c. Angkutan melalui air, yaitu laut dan sungai.
- d. Angkutan udara.

Berdasarkan teori-teori diatas, dapat disimpulkan transportasi merupakan rangkaian kegiatan yang membantu perpindahan barang atau muatan dari tempat produksi ke tempat yang membutuhkan barang tersebut, dengan menggunakan alat transportasi darat, laut / sungai maupun udara akan mengefisiensikan perpindahan suatu barang atau muatan. Maka dengan demikian transportasi merupakan faktor utama penunjang kegiatan pengiriman atau pengangkutan barang atau muatan.

## 2. Kapal

Menurut Undang – Undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan pengertian kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin dan atau di tunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah – pindah.

Defenisi yang diberikan Kitab Undang – Undang Hukum Dagang ( KUHD ) Indonesia mengenai pengertian kapal adalah sebagai berikut, dalam pasal 309 KUHD diterangkan mengenai kapal yaitu semua perahu, dengan nama apapun dan dari macam apapun juga, kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain maka kapal itu dianggap meliputi segala alat perlengkapan.

Pengertian kapal laut menurut Kitab Undang – Undang Hukum Dagang ( KUHD ) pasal 310 yaitu kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukan untuk itu.

Adapun pengertian kapal menurut Abbas Salim ( 1993 : 82 ) adalah kapal sebagai sarana pengangkut muatan mempunyai ciri – ciri tersendiri dalam menangani muatan. Muatan ini dapat berbentuk gas, cair dan padat sesuai dengan jarak dan besarnya menentukan bentuk teknis kapal.

Dari pengertian diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa pengertian kapal adalah kendaraan air dengan bentuk, jenis dan dari macam apapun yang digerakkan dari tenaga mekanik, tenaga mesin dan tenaga angin atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis dan sebagai sarana pengangkut muatan yang mempunyai ciri tersendiri dalam menangani muatan.

### 3. Tongkang ( Lighter )

Menurut Suyono dalam buku shipping ( 2005:136 ) menjelaskan tongkang adalah perahu –perahu kecil yang di pergunakan untuk mengangkut muatan atau barang dari atau kapal yang di muat atau di bongkar, yang biasanya di tarik oleh kapal tunda.

Menurut Suyono ( 2005:136 ) ada beberapa jenis alat pengangkut tongkang :

#### a. Lash (lighter aboard ship)

Kapal lash dapat memuat 80 tongkang dengan kapasitas masing-masing 400 ton. Tongkang-tongkang di bongkar dan di muat melalui bagian belakang kapal dengan bantuan kren berjalan atas rel (gantry crane) dengan kapasitas 510 ton. Lash adalah peti kemas yang berbentuk tongkang dengan atau tanpa mesin penggerak.

#### b. Sea bees/sea train

Kapal sea bees lebih besar dari kapal lash, namun hanya berisi tongkang (barges) sebanyak 38 buah dengan kapasitas masing-masing 1000 ton. Tongkang dimasukan ke kapal dengan menggunakan elevator yang terletak di belakang kapal. Kapal ini multi guna karna dapat juga dipakai sebagai kapal ro-ro dan kapal petikemas biasa. Sea bees dapat mengerjakan muatan dengan kapasitas 2.800 / jam.

#### c. Bacat

Kapal bacat (barge aboard ketamaran) lebih kecil dari pada kapal lash dan hanya dapat mengangkut 10 tongkang bacat kecil dan tongkang lash.

#### d. Flash

Kapal flash (feeder vessel for lash barges) merupakan suatu unit terapung dengan tongkang-tongkang di atasnya. Bertindak sebagai feeder (kapal pengangkut muatan di sungai, pantai, dan sebagainya sampai di pelabuhan besar) terhadap kapal lash. Flash mempunyai dok tampung yang dapat di benaamkan atau menurunkan lash. Flash biasanya tidak memiliki mesin penggerak sendiri sehingga ditarik oleh kapal tunda ke tempat tujuannya.

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. WAKTU DAN PENELITIAN**

Dalam proses pembuatan skripsi ini waktu dan tempat penelitian dilaksanakan pada saat penulis melaksanakan Praktek Kerja Nyata (PKN) terhitung dari tanggal 1 Agustus 2009 sampai 28 Februari 2010 di Kalimantan Selatan sebagai lokasi operasional perusahaan Rusianto Bersaudara (RB) Banjarmasin – Kalimantan Selatan. Penulis melakukan penelitian tentang masalah pemuatan batu bara dengan tempat penelitian khusus batu bara Jorong Barutama Greston (JBG) Kalimantan Selatan.

Berikut ini adalah profil perusahaan :

#### **Head office Samarinda**

Alamat : JL. Nahkoda no. 23, Samarinda 75113

Kalimantan Timur, Indonesia

Telepon : +62-541-73596 /732565/748551

Fax : +62-541-748550

Websaite : [www.rusiantobersaudara.com](http://www.rusiantobersaudara.com)

E-mail : [contanct@rusiantobesaudara.com](mailto:contanct@rusiantobesaudara.com)

**Banjarmasin office**

Address : JL.Ahmad Yani KM 2 No.6, RT 16/RW 06, kel.Sungai Baru,  
Banjarmasin Tengah, Banjarmasin, Kalimantan Selatan  
Indonesia 70233

Telephone : +62-551-32744458

Fax : +62-511-3270407

E-mail : operationKS@rusiantobersaudara.com

**B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA****1. Metode Pendekatan**

Dalam hal ini, penulis menggunakan metode penelitian Deskriptif Kualitatif. Deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kel peristiwa pada masa sekarang. Atau mencandra mengenai situasi atau kejadian-kejadian, sifat populasi atau daerah tertentu dengan mencari informasi faktual, justifikasi keadaan, membuat evaluasi, sehingga diperoleh gambaran yang jelas.

Sedangkan Kualitatif adalah suatu metode mengumpulkan data yang bersifat monografis/risalah atau berwujud kasus-kasus yang tidak dapat disusun dalam struktur klasifikasi.

**2. Teknik Pengumpulan Data**

Pembuatan sebuah skripsi selalu memerlukan suatu penelitian terlebih dahulu, agar dapat memperoleh data-data yang nyata guna dapat menguraikan masalah pokok yang terdapat di dalam suatu laporan tugas akhir.

Kualitas data bergantung pada kualitas alat pengukur atau alat pengambil data serta kualifikasi orang yang mengambil data. Data atau informasi dapat diambil langsung dari sumbernya oleh peneliti (data primer) atau diambil dari dokumen-dokumen yang telah dikumpulkan dan disusun oleh pihak lain (data sekunder) dan peneliti harus menerima menurut apa adanya.

Data adalah informasi yang digunakan dalam penelitian agar dapat memberikan gambaran objek yang diteliti sehingga persoalan yang diteliti dapat dibahas. Dalam penelitian ini data yang diperoleh berupa data yang diambil langsung dari sumbernya (data primer) berupa metode survai serta metode observasi dan berupa data yang tersedia didalam perusahaan tempat penelitian dilakukan (data sekunder) berupa



## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

##### **1. Data Pelabuhan Khusus Jorong Barutama Greston**

Di dalam memberikan pelayanannya, pelabuhan harus mengetahui sifat dan jenis serta jumlah muatan yang akan dibongkar atau dimuat. Hal tersebut sangatlah penting untuk menghindari masalah keterlambatan dalam aktivitas bongkar muat yang merugikan bagi beberapa pihak, antara lain:

##### **a. Bagi pengirim barang ( *shipper* )**

- 1) Terganggunya produktifitas pengirim batubara.
- 2) Menurunnya tingkat kepercayaan kosumen terhadap perusahaan.
- 3) Adanya *claim* atas keterlambatan pengiriman batubara.

##### **b. Bagi pelabuhan**

- 1) Terhambatnya jadwal masuk tongkang lain yang akan masuk pelabuhan.
- 2) Jika tidak berhati-hati dalam penentuan dermaga yang akan digunakan untuk kegiatan pemuatan batubara maka penggunaan dermaga menjadi tidak efektif dan efisien.

a. Bagi pengangkut (*carrier*)

- 1) Terganggunya jadwal kapal yang telah direncanakan karena kapal mengalami keterlambatan karena menunggu muatan.
- 2) Bertambahnya biaya operasi keseharian kapal (*daily operation cost*) kapal.
- 3) Kapal akan mengalami keterlambatan untuk pengangkutan berikutnya.

b. Bagi pemilik barang (*consignee*)

- 1) Terganggunya proses produksi yang dapat menyebabkan target produksi yang telah ditetapkan akan mengalami keterlambatan atau tidak tercapai.
- 2) Lamanya kedatangan muatan sehingga menabab biaya operasi.

c. Bagi perusahaan bongkar muat

- 1) Bertambahnya biaya operasional bongkar muat.
- 2) Perusahaan bongkar muat harus membayar *demurrage* jika kapal mengalami delay atau keterlambatan muatan (*waiting cargo*) di laut karena lamanya pemuatan batubara di pelabuhan.
- 3) Menurunnya produktifitas bongkar muat.

Berikut ini adalah profil Pelabuhan Khusus Jorong

Nama Pelabuhan : Pelabuhan Khusus Jorong Barutama Greston

Lokasi : Banjarmasin, Kalimantan Selatan

Alamat : Jln. Ahmad Yani, KM 104, RT.07, No.286

Desa : Swarangan

Kecamatan : Jorong

Kabupaten : Tanah Laut

Po box : 141 Pelaihari Kalimantan Selatan 70882

Koordinat : 04°01' – 53 LS / 114° 58 – 33BT

#### Fasilitas

Luas Area	: 8 Ha
<i>Conveyor</i>	: 1 <i>line</i> , Panjang 500 meter
Dermaga	: Jetty 46,5 x 6,5 meter
Size kapal	: Tongkang 300 feet
Tambatan	: Beton 0,10 x 50 meter
Kedalaman	
Dermaga	: - 4.50 meter LWS
Kolam	: - 4.50 meter LWS
Alur	: - 4.00 meter LWS

Sebagai fasilitas tambat adalah jetty untuk tongkang - tongkang berukuran maksimal 300 feet (8,000 MT of coal) untuk keperluan pemuatan batubara dan tidak dibenarkan untuk memuat barang - barang lainnya atau untuk kepentingan umum.

Sesuai dengan permasalahannya maka penulis mengadakan penelitian pada pelabuhan khusus batubara Jorong Barutama Greston (JBG) secara khusus yaitu tentang peralatan conveyor. Dalam kegiatan pemuatan batubara di pelabuhan khusus JBG, sarana dan prasarana merupakan salah satu faktor yang penting dalam penanganan muatan batubara.

Karena itu, sarana dan prasarana yang ada merupakan salah satu faktor produksi yang sangat penting di samping faktor –faktor produksi lainnya seperti peranan tenaga kerja bongkar muat dan metode kerja untuk melakukan kegiatan pemuatan batubara di Pelabuhan Khusus Jorong Barutama Greston dalam peranannya sebagai penanganan muatan.

Seluruh sarana yang terdapat di pelabuhan harus dapat dioptimalkan untuk menunjang kelancaran arus pemuatan batubara ke dalam tongkang sehingga waktu sandar tongkang di pelabuhan tidak terlalu lama, serta dengan

memperhatikan pengoperasian peralatan bongkar muat. Untuk itu perlu dilakukan peningkatan produktivitas muat dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa. Sehubungan dengan hal tersebut, sarana yang ada dalam peralatan pemuatan conveyor harus dipelihara agar dapat beroperasi secara maksimal.

#### 1. Awal, Proses, dan Akhir Pemuatan

Ketika tongkang telah sandar dan foreman telah mendapat perintah untuk menjalankan conveyor maka operator mesin listrik akan mengaktifkan mesin listrik tersebut. Ketika mesin listrik di aktifkan maka conveyor akan mulai diaktifkan dan secara otomatis pemuatan segera berjalan.

Dibawah ini adalah hambatan yang sering terjadi pada peralatan pemuatan khususnya conveyor di pelabuhan khusus Jorong Barutama Greston :

##### a. Belt slip

Halangan ini karena tidak berputarnya ban pada conveyor walaupun pulley penggerak berputar atau perputaran ban tidak seimbang dengan perputaran Pulley penggerak.

Halangan ini disebabkan oleh :

1. Tegangnya tarikan ban yang terlalu kendur sehingga tahanan gesekan yang menjadi lemah.
2. Komponen penggerak sudah aus, muatan berlebihan, debu yang basah sehingga menyebabkan komponen penggerak menjadi licin.

##### b. Belt miring

Kondisi yang kedudukan bannya tidak berada pada tempatnya atau pada posisi normal, sehingga mengakibatkan tumpah nya material yang ada pada ban itu sendiri.

Hambatan ini biasanya disebabkan oleh :

1. Hasil sambungan yang tidak lurus atau tidak rata.
2. Muatan pada belt yang tidak sama atau tidak merata.

##### c. Kelebihan Beban Muat (Over Load)

Beban lebih yang terjadi pada timba keruk, gigi ayun, dan pada belt conveyor.

Hambatan ini biasanya disebabkan oleh :

1. Kapasitas ban yang melebihi kemampuan dari motor penggerak ban.
2. Material yang terlalu keras atau kasar.
3. Banyaknya material tanah yang melekat pada pulley penggerak dan roll conveyor.

d. Rusaknya Dinamo Conveyor

Dinamo conveyor tidak menghasilkan listrik yang berfungsi sebagai penggerak conveyor belt.

Hambatan ini biasanya disebabkan oleh :

1. Kondisi kabel yang tidak baik.
2. Sistem elektrikal yang tidak baik.

Selain hal – hal diatas, untuk memudahkan peneliti dan mendukung secara nyata, maka dalam bab ini penulis akan memberikan data – data yang berkaitan dengan masalah antara lain :

1. Data tugboat dan tongkang yang di gunakan dalam pengapalan batubara di pelabuhan khusus batubara Jorong Barutama Greston (JBG)

**Tabel 4.1.**

**Data Kapal yang digunakan dalam pengapalan batubara.**

No	Tug boat / Tongkang	Waktu Muat (Jam)	Jumlah Muatan (MT)
1	TB. Berau coal 56	10,20	7,897.862 MT
	BG. Robby 131		
2	TB. Berau coal 27	11,05	7,717.535 MT
	BG. Robby 158		
3	TB. Mulawarman 15	10,40	7,980.913 MT
	BG. Marina bay 101		
4	TB. Mulawarman 13	11,10	7,917.010 MT
	BG. Marina bay 206		
5	TB. Berau coal 31	10,50	7,884.286 MT
	BG. Robby 205		

6	TB. Mulawarman 23	10,30	7,921.333 MT
	BG. Marina bay 139		

## 2. Data Berthing Time Tongkang

Berthing Time adalah lamanya kapal di tambatan dihitung mulai dari kapal ikat tali yang pertama di boulder, sandar, persiapan kerja dan melakukan kegiatan bongkar muat sampai selesai, dan persiapan untuk berlayar serta kapal lepas tali yang terakhir pada saat berlayar meninggalkan dermaga.

Lamanya pemuatan tentu saja memperpanjang berthing time tongkang di pelabuhan yang berakibat akan memperlambat muatan yang akan di kirim ke kapal besar.

Disini penulis juga memberikan standart waktu dalam setiap tahap pada proses ship to ship transfer ini, yang disesuaikan dengan kondisi pelabuhan khusus batu bara Jorong. Antara lain :

### a. Di Dermaga ( Jetty )

1) AS – SL ( A long side – start loading )

2)  $\pm 10$  menit

3) SL – CL ( Start Loading – Completed Loading )

Didapat dari data jumlah waktu bongkar muat dengan NOT ( Non Operating Time ). Dengan Loading Rate Conveyor  $\pm 1000$  MT/Jam, jadi untuk menyelesaikan rencana muatan ( cargo plan ) sebesar  $\pm 7200$  MT diperlukan waktu  $\pm 7$  Jam.

4) CL – CO ( Completed Loading – Cash Off )

Waktu yang digunakan  $\pm 15$  menit.

### b. Di Kapal Besar

1) TD – TA ( Time Departure – Time Arrival )

Lama perjalanan tongkang / tug boat dari pelabuhan Jorong ke kapal besar ( Tongkang isi muatan )  $\pm 4$  Jam.

Lama perjalanan tongkang / tug boat dari kapal besar ke pelabuhan Jorong ( Tongkang Kosong )  $\pm 1$  Jam.

2) CMD – CMPTD ( Comment Discharging – Completed Discharging )

Memerlukan waktu  $\pm 9$  Jam.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Dari permasalahan-permasalahan yang dikemukakan dan pemecahan masalah yang diuraikan pada bab-bab sebelumnya, penulis mencoba untuk menarik kesimpulan yang merupakan suatu ringkasan secara keseluruhan dari skripsi ini.

Adapun permasalahan yang dikemukakan oleh penulis dalam skripsi ini adalah bagaimana upaya mengatasi keterlambatan pemuatan batubara pada kapal tongkang di pelabuhan khusus Jorong Barutama Greston yang mana permasalahan ini disebabkan oleh faktor-faktor penghambat yang dibatasi penulis pada penyebab keterlambatan pemuatan batubara, peralatan pemuatan batubara Conveyor serta fasilitas yang ada di fasilitas pelabuhan khusus Jorong Barutama Greston. Untuk mencapai produktivitas pemuatan batubara yang optimal, JBG mendapatkan hambatan-hambatan. Faktor-faktor yang mempengaruhinya adalah:

#### **1. Sumber Daya Manusia yang kurang berkualitas**

Rendahnya kualitas SDM yang terkait di pelabuhan JBG dipengaruhi oleh faktor-faktor:

##### **a. Sumber Daya Manusia yang kurang terampil**

Sumber Daya Manusia yang ada belum dapat memahami sepenuhnya tugas dan kewajiban di tiap bidang masing-masing yang mereka jalankan. Dengan kata lain belum profesional dan terlatih dalam menekuni bidang pelayaran dan kepelabuhanan.





## DAFTAR PUSTAKA

- Dirgahayu, Arwinas. 1999. *Petunjuk Penanganan Kapal dan Barang di Pelabuhan*, Jakarta : PT. ( Persero ) Pelabuhan Indonesia II.
- Salim, Abbas. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Balai Pustaka.
- Suranto, 2004. *Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhanan serta Prosedur Impor Barang*. Jakarta : PT. Garamedia Pustaka Utama.
- Suyono, R. P. 2005. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor melalui laut*. Jakarta : Ppm.
- Undang – undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2008, Tentang Pelayaran.
- Sudjatmiko, F. D. C. 1997. *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta : CV. Akademika Pressindo.
- Bosse, Syahril. 1999. *Pengelolaan Pelabuhan Di Indonesia*. Jakarta : PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 14 tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Bongkar Muat
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 53 Tahun 2002 Tentang Tata Nal Kepelabuhanan Nasional
- www. wikipedia. com. *Transshipment*.
- www. answer. com. *Transshipment*.

**Berikut ini adalah profil Pelabuhan Khusus Jorong**

Nama Pelabuhan	: Pelabuhan Khusus Jorong Barutama Greston
Lokasi	: Banjarmasin, Kalimantan Selatan
Alamat	: Jln. Ahmad Yani, KM 104, RT.07, No.286
Desa	: Swarangan
Kecamatan	: Jorong
Kabupaten	: Tanah Laut
Po box	: 141 Pelaihari Kalimantan Selatan 70882
Koordinat	: 04°01” – 53 LS / 114° 58 – 33BT
Fasilitas	
Luas Area	: 8 Ha
<i>Conveyor</i>	: 1 <i>line</i> , Panjang 500 meter
Dermaga	: Jetty 46,5 x 6,5 meter
Size kapal	: Tongkang 300 feet
Tambatan	: Beton 0,10 x 50 meter
Kedalaman	
Dermaga	: - 4.50 meter LWS
Kolam	: - 4.50 meter LWS
Alur	: - 4.00 meter LWS

**Data Kapal yang digunakan dalam pengapalan batubara**

No	Tug boat / Tongkang	Waktu Muat (Jam)	Jumlah Muatan (MT)
1	TB. Berau coal 56	10,20	7,897.862 MT
	BG. Robby 131		
2	TB. Berau coal 27	11,05	7,717.535 MT
	BG. Robby 158		
3	TB. Mulawarman 15	10,40	7,980.913 MT
	BG. Marina bay 101		
4	TB. Mulawarman 13	11,10	7,917.010 MT
	BG. Marina bay 206		
5	TB. Berau coal 31	10,50	7,884.286 MT
	BG. Robby 205		
6	TB. Mulawarman 23	10,30	7,921.333 MT
	BG. Marina bay 139		

**Laporan Pergerakan Armada Di Jorong Untuk MV. Medi Osaka**

No	Nama TB / BG	Tanggal	Jam		Keterangan	Cargo
			Dari	Ke		
1	TB. Berau Coal 56 BG. Robby 131	28-Jan-10	01:10 01:20 04:50 04:50 06:35 11:40 11:55	01:20 04:50  06:35 11:40  	Sandar Muat Stop Perbaikan Muat lagi Selesai muat Keluar	7,897.862 MT
2	TB. Berau Coal 27 BG. Robby 158	28-Jan-10  29-Jan-10	14:35 14:45 21:30 21:30 22:15 01:50 02:05	14:45 21:30  22:15 01:50  	Sandar Muat Stop Perbaikan Muat lagi Selesai muat Keluar	7,717.535 MT
3	TB. Mulawarman 15 BG. Marina Bay 101	29-Jan-10	05:00 05:10 12:20 12:20 13:30 17:00 17:1	05:10 12:20  13:30 17:00  	Sandar Muat Stop Perbaikan Muat lagi Selesai muat Keluar	7,980.913 MT
4	TB. Mulawarman 13 BG. Marina Bay 206	29-Jan-10  30-Jan-10	19:35 19:45 04:55 04:55 07:05 09:05 09:20	19:45 04:55  07:05 09:05  	Sandar Muat Stop Perbaikan Muat lagi Selesai muat Keluar	7,917.010 MT