

**ANALISIS PENYEBAB KETIDAKTERCAPAIAN TARGET
VOLUME ANGKUTAN BATUBARA PERIODE
JANUARI – JULI 2020 DI PT BUKIT PRIMA BAHARI**



MIRANDA PRICILIA MELUWU

NIT : 17.43.018

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

**ANALISIS PENYEBAB KETIDAKTERCAPAIAN TARGET VOLUME
ANGKUTAN BATUBARA PERIODE JANUARI – JULI 2020 DI
PT BUKIT PRIMA BAHARI**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi KALK

Disusun dan Diajukan oleh

MIRANDA PRICILIA MELUWU

NIT. 17.43.018

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

SKRIPSI

**ANALISIS PENYEBAB KETIDAKTERCAPAIAN TARGET
VOLUME ANGKUTAN BATUBARA PERIODE JANUARI -
JULI 2020 DI PT BUKIT PRIMA BAHARI**

Disusun dan Diajukan oleh:

MIRANDA PRICILIA MELUWU

NIT. 17.43.018

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal 20 Mei 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001

Pembimbing II

Sunaria Limbong, SS.M.Pd.
NIP. 19800526 200912 2 001

Mengetahui:

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Capt. Hadi Setiawan, MT., M. Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi KALK

Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001

PRAKATA

Segala Puji Syukur penulis panjatkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program diploma IV jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Dengan judul skripsi “Analisis Penyebab Ketidaktercapaian Target Volume Angkutan Batubara Periode Januari – Juli 2020 Di PT Bukit Prima Bahari”. Selama melaksanakan penelitian ini dan menyusun skripsi ini, penulis banyak menghadapi tantangan dan hambatan, namun semua itu dapat teratasi dengan baik berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, melalui kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan motivasi dan semangat bagi Taruna/I PIP Makassar dalam penyelesaian skripsi.
2. Ibu Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M. selaku Ketua Prodi KALK sekaligus Dosen Pembimbing Pertama penulis yang selalu mendukung penulis dengan memberikan saran, kritik, bantuan dan arahan selama penulis menyusun dan menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih atas waktu dan pikiran yang telah diberikan untuk membimbing penulis.
3. Ibu Sunarlia Limbong, SS., M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Kedua penulis yang selalu mendukung penulis dengan memberikan saran, kritik, bantuan dan arahan selama penulis menyusun dan menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih atas waktu dan pikiran yang telah diberikan untuk membimbing penulis.
4. Ibu Sitti Syamsiah, S.Si.T., MAP. Selaku Dosen Penguji pertama penulis yang memberi masukan yang sangat berguna kepada penulis untuk memperbaiki penyusunan skripsi ini.

5. Bapak H. Mirdin, SH., MH selaku Dosen Penguji kedua penulis yang memberi masukan yang sangat berguna kepada penulis untuk memperbaiki penyusunan skripsi ini.
6. Seluruh Dosen – Dosen jurusan KALK yang meskipun namanya tidak dapat disebutkan satu persatu tapi tetap terkenang di hati penulis. Terimakasih atas ilmu dan pengetahuan yang sudah dibagikan kepada penulis.
7. Senior Ikwan Arwan, Bang Arif, Nor Laode dan seluruh karyawan di PT Bukit Prima Bahari yang telah menjadi keluarga kedua bagi penulis selama melakukan praktek darat dan selalu menuntun dalam penyusunan skripsi ini dalam memberikan masukan, saran dan data – data dari perusahaan. Terima kasih atas segala bantuannya sehingga skripsi ini bisa terselesaikan dengan baik.
8. Papa, Mama dan Vino yang selalu memberikan dukungan dan kasih sayang kepada penulis dalam menyelesaikan penelitian.
9. Angkatan XXXVIII, terkhusus taruni XXXVIII yang sudah bersama-sama berjuang dan bertahan sejauh ini .
10. Teruntuk orang – orang terdekat penulis Ariqah, Novita, Raihan, Wulan, Putri, Munip, Hile, Britney, Angel, Marlin, Mona dan Firta yang sudah memberikan dukungan dan perhatian kepada penulis sehingga penelitian ini bisa terselesaikan dengan tepat waktu.

Semoga ketulusan dan kebaikan yang telah diberikan kepada penulis menjadi berkat bagi kita semua. Sebagai manusia biasa, tentunya penulis masih memiliki banyak kekurangan pengetahuan dan pengalaman pada topik yang diangkat dalam skripsi ini, begitu pula dalam penulisannya masih banyak terdapat kekurangan. Oleh karena itu, penulis akan sangat senang jika menerima berbagai masukan dari para pembaca baik berupa kritik maupun saran yang sifatnya membangun demi penyempurnaan penulisan – penulisan skripsi di masa yang akan datang. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini menjadi sebuah karya ilmiah yang berguna bagi pembaca

khususnya taruna dan taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
Terimakasih.,

Makassar, 20 Mei 2021

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Miranda', written in a cursive style.

MIRANDA PRICILIA MELUWU

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Miranda Pricilia Meluwu
NIT : 17.43.018
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

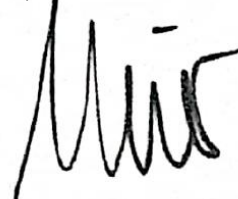
Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

Analisis Penyebab Ketidaktercapaian Target Volume Angkutan Batubara Periode Januari – Juli 2020 di PT Bukit Prima Bahari

merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 20 Mei 2021



MIRANDA PRICILIA MELUWU

NIT. 17.43.018

ABSTRAK

MIRANDA PRICILIA MELUWU, Analisis Penyebab Ketidaktercapaian Target Volume Angkutan Batubara Periode Januari – Juli 2020 di PT Bukit Prima Bahari (Dibimbing oleh Rosliawati dan Sunarlia Limbong).

Di perusahaan pelayaran khususnya yang bergerak di bidang mengangkut muatan curah, sebagai contoh muatan batubara, maka perusahaan pelayaran harus mencapai target volume angkutan batubara dimana untuk mencapai target tersebut tidaklah mudah sehingga perusahaan pelayaran harus menyusun rencana untuk mendapatkan volume angkutan batubara sebagai dasar pelaksanaan seluruh aktivitas. Akan tetapi, untuk mencapai target volume angkutan batubara perusahaan pelayaran harus memikirkan rencana dengan baik sehingga bisa mendapatkan langkah yang tepat karena ada banyak faktor – faktor yang bisa menjadi penyebab volume angkutan batubara tersebut tidak tercapai sesuai target perusahaan pelayaran sehingga harus disadari bahwa pentingnya dalam menyusun sebuah perencanaan untuk mencapai target tersebut.

Penelitian ini dilakukan ketika penulis melaksanakan praktek darat di PT. Bukit Prima Bahari. Menara Rajawali, Jl. DR. Ide Anak Agung Gde Agung, Kuningan, Kuningan Timur, Kecamatan Setiabudi, Kota Jakarta Selatan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta, selama 12 bulan yakni dari Agustus 2019 sampai dengan Agustus 2020. Sumber data di peroleh langsung dari tempat penelitian dengan cara wawancara secara langsung dengan karyawan khususnya di bagian operasional, juga dengan adanya tambahan sumber data dalam bentuk tabel dari perusahaan yang telah diizinkan untuk dimasukkan dalam skripsi ini. Skripsi ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk mengatasi faktor – faktor yang menjadi penyebab ketidaktercapaian Target Volume Angkutan Batubara maka hal yang bisa dilakukan oleh perusahaan adalah membuat strategi – strategi untuk mencapai Target Volume Angkutan Batubara tersebut yang dibagi berdasarkan waktu yaitu strategi jangka panjang dan strategi jangka pendek.

Kata Kunci : Target Volume Angkutan Batubara, Strategi, Faktor

ABSTRACT

MIRANDA PRICILIA MELUWU, Analysis of The Causes of Unachievable Coal Transport Volume Targets from January to July 2020 at PT Bukit Prima Bahari (Guided by Rosliawati and Sunarlia Limbong).

Shipping companies, especially those capable of transporting bulk freight, like coal cargoes, must reach a target volume of coal transportation, which is difficult to achieve, so the shipping company must prepare a strategy to achieve a coal transportation volume as the foundation for all of its business activities. However, in order to reach the coal transportation volume target, the shipping company must carefully evaluate the plan in order to take the proper steps. Since there are many factors that may cause the coal transportation volume to fail to meet of the shipping company 's goals, realize the importance of having the strategy to reach the coal transportation volume target.

The authors conducted this research and did land practice at PT Bukit Prima Bahari. Rajawali Tower, Jl. DR. Ide Anak Agung Gde Agung, Kuningan, East Kuningan, Setiabudi District, South Jakarta City, Special Capital City of Jakarta, for 12 months, from August 2019 to August 2020. Data was obtained directly from the company by direct interviews with employees, especially in the operation, and also with data sources in the form of tables from companies that were allowed to be included in this thesis. The descriptive analysis used in this thesis is qualitative and quantitative.

The results show that the company can resolve the factors that contribute to the failings of the Coal Transport Volume Target by creating strategies to achieve the Coal Transport Volume Target that are divided into long-term and short-term strategies.

Keywords : Coal Transport Volume Target, Strategy, Factors

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGANTAR.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vii
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
DAFTAR SINGKATAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Landasan Teori.....	5
1. Pengertian Analisis.....	5
2. Definisi Batubara	6
3. Kegunaan Batubara.....	6
4. Proses Terbentuknya Batubara.....	7
5. Jenis – Jenis Batubara	8
6. Manfaat Batubara Bagi Kehidupan Manusia	8
B. Kerangka Pikir	9

C. Hipotesis	10
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian.....	11
B. Definisi Operasional Variabel	11
C. Populasi Dan Sampel	12
D. Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian	12
E. Teknik Analisis Data	14
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum	16
B. Hasil Penelitian	17
C. Faktor – Faktor Penyebab Ketidaktercapaian Target Volume Angkutan	26
D. Strategi – Strategi Untuk Mencapai Target Volume Angkutan	31
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	35
B. Saran	36
DAFTAR PUSTAKA	37
LAMPIRAN.....	39

DAFTAR TABEL

Nomor

Halaman

4.1. Rencana Target Volume Angkutan Januari – Juli 2020	18
4.2. Rincian Realisasi Volume Angkutan Bulan Januari 2020	18
4.3. Rincian Realisasi Volume Angkutan Bulan Februari 2020	19
4.4. Rincian Realisasi Volume Angkutan Bulan Maret 2020	21
4.5. Rincian Realisasi Volume Angkutan Bulan April 2020	22
4.6. Rincian Realisasi Volume Angkutan Bulan Mei 2020	23
4.7. Rincian Realisasi Volume Angkutan Bulan Juni 2020	24
4.8. Rincian Realisasi Volume Angkutan Bulan Juli 2020	25
4.9. Rencana dan Realisasi Volume Angkutan Januari – Juli 2020	26

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1. Kerangka Pikir.....	10
4.1. Grafik Perbandingan Rencana dan Realisasi Bulan Januari – Juli tahun 2020 di PT Bukit Prima Bahari.....	27

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor		Halaman
1	Hasil Wawancara.....	40
2	Line – Up Pengapalan Unit Dermaga Kertapati 11 Mei 2020.....	42
3	Line Up Transhipment Pembongkaran di MV Dubai Knight.....	43
4	Prakiraan Tinggi Gelombang 30 Juni 2020.....	44

DAFTAR SINGKATAN

Singkatan	Arti
PLTU	: Pusat Listrik Tenaga Uap
MT	: Metrik Ton
MV	: Mother Vessel
STS	: Ship To Ship
Laycan	: Laytime and Canceling date
RKAP	: Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Indonesia adalah negara maritim yang dikenal memiliki fungsi kelautan yang baik dalam sisi pelayaran, transportasi kelautan dan sumber daya alam yang beraneka ragam dan tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Indonesia juga dikenal memiliki hasil bumi yang dibutuhkan oleh industri negara – negara lain di dunia maupun dalam wilayah negara Indonesia itu sendiri, sehingga kebutuhan transportasi kapal laut baik asing maupun domestik menjadi semakin banyak. Sebagai contohnya batubara adalah salah satu sumber daya alam yang masih menjadi kebutuhan negara luar maupun dalam negeri sehingga ini menjadi suatu kesempatan bagi perusahaan pelayaran dalam menjalankan bisnis untuk mengangkut batubara melalui ekspor maupun impor.

Oleh karena itu dengan adanya ketersediaan beragam sumber daya alam ini menjadi kesempatan bagi setiap perusahaan pelayaran dalam menjalankan bisnis, sehingga setiap perusahaan pelayaran harus memiliki rencana maupun strategi untuk mencapai target yang diinginkan. Pada umumnya perusahaan pelayaran menjalankan kapal milik sendiri maupun sewa – menyewa kapal milik perusahaan pelayaran lain untuk mendukung angkutan ekspor maupun domestik.

Di perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang mengangkut muatan curah, sebagai contoh muatan batubara, maka perusahaan pelayaran harus mencapai target volume angkutan batubara dimana untuk mencapai target tersebut perusahaan pelayaran harus menyusun rencana untuk mendapatkan volume angkutan batubara sebagai dasar pelaksanaan seluruh aktivitas usahanya yang dapat dituangkan dalam bentuk laporan realisasi volume angkutan batubara

per bulan maupaun per tahun agar perusahaan pelayaran bisa untuk mengetahui apakah realisasi volume angkutan batubara tersebut telah mencapai target atau tidak . Akan tetapi, untuk mencapai target volume angkutan batubara tersebut tidaklah mudah, perusahaan pelayaran harus memikirkan rencana dengan baik sehingga bisa mendapatkan langkah yang tepat karena ada banyak faktor – faktor yang bisa menjadi penyebab volume angkutan batubara tersebut tidak tercapai sesuai target perusahaan pelayaran sehingga harus disadari bahwa pentingnya dalam menyusun sebuah perencanaan untuk mencapai target tersebut.

Sehubungan dengan masalah diatas, maka penulis memilih mengangkat judul “ **Analisis Penyebab Ketidaktercapaian Target Volume Angkutan Batubara Periode Januari – Juli 2020 di PT Bukit Prima Bahari** “

B. RUMUSAN MASALAH

Permasalahan yang dibahas penulis sesuai dengan judul yang diangkat oleh penulis yaitu “Analisis Penyebab Ketidaktercapaian Target Volume Angkutan Batubara Periode Januari – Juli 2020 di PT Bukit Prima Bahari” , maka dapat dikemukakan bahwa perumusan masalah yang perlu diangkat oleh penulis adalah sebagai berikut :

1. Faktor – faktor apa saja yang menjadi penyebab ketidaktercapaian target volume angkutan batubara periode Januari – Juli tahun 2020 di PT Bukit Prima Bahari?
2. Bagaimana strategi – strategi yang dapat dilakukan oleh PT Bukit Prima Bahari dalam merealisasikan target volume angkutan batubara pada tahun 2020 ?

C. TUJUAN PENELITIAN

Semua kegiatan penelitian selalu mempunyai tujuan untuk memperoleh data dan informasi dengan tujuan membuahkan hasil dari penelitian tersebut. Adapun tujuan dalam skripsi ini adalah antara lain sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor – faktor yang menjadi penyebab penyebab ketidaktercapaian target volume angkutan batubara periode Januari – Juli tahun 2020 di PT Bukit Prima Bahari.
2. Untuk mengetahui strategi – strategi yang dilakukan oleh PT Bukit Prima Bahari dalam merealisasikan target volume angkutan batubara pada tahun 2020.

D. MANFAAT PENELITIAN

Berikut manfaat penelitian yang terbagi atas 2 (dua) yaitu manfaat teoritis dan praktis yang dapat diambil dari kegiatan penelitian ini bagi perusahaan pelayaran, dunia pendidikan khususnya taruna – taruni pelayaran, masyarakat maupun bagi penulis sendiri.

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini dapat bermanfaat yaitu :

- a. Memberikan sumbangan pemikiran dan ilmu bagi Taruna – Taruni PIP Makassar khususnya untuk jurusan KALK sebagai wawasan pembelajaran yang lebih luas.
- b. Sebagai referensi dan inovasi untuk penelitian – penelitian selanjutnya bagi kalangan masyarakat umum, perusahaan pelayaran dan Taruna – Taruni PIP Makassar.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis penelitian ini dapat bermanfaat sebagai berikut :

a. Bagi Penulis

Dapat menambah wawasan dan mendapat pengalaman langsung di tempat praktek tentang menganalisis

ketidaktercapaian target volume angkutan di PT Bukit Prima Bahari.

b. Bagi perusahaan pelayaran

Bagi perusahaan pelayaran terutama untuk PT Bukit Prima Bahari skripsi ini kiranya dapat dijadikan masukan dan pedoman untuk lebih dapat memahami permasalahan dan dapat dipraktekkan untuk mengatasi masalah yang sama dengan penelitian ini.

c. Bagi dunia pendidikan

Bagi dunia pendidikan khususnya untuk taruna - taruni PIP Makassar khususnya yang mengambil jurusan KALK (Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) dan mahasiswa/i dari universitas maupun instansi lain kiranya dapat menjadi tambahan pengetahuan mengenai permasalahan penyebab ketidaktercapaian volume angkutan batubara sehingga para pembaca dapat memperluas pengetahuan dan lebih mudah menganalisis permasalahan tersebut

d. Bagi pembaca umum

Bagi masyarakat umum yang bekerja dalam lingkup perusahaan pelayaran dan seluruh kalangan masyarakat umum di berbagai bidang, kiranya skripsi ini dapat dijadikan sebagai ilmu tambahan sehingga lebih memahami ruang lingkup tersebut dan menjadi sumbangan untuk tambahan ilmu pengetahuan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. LANDASAN TEORI

1. Pengertian Analisis

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kata analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya dan sebagainya)

Secara umum, arti analisis adalah aktivitas yang memuat sejumlah kegiatan seperti mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan kembali menurut kriteria tertentu kemudian dicari kaitannya dan ditafsirkan maknanya. Analisis atau analisa berasal dari kata Yunani kuni *analusis* yang berarti melepaskan. *Analusis* terbentuk dari dua suku kata, yaitu *ana* yang berarti kembali, dan *luein* yang berarti melepas, jika digabung berarti melepas kembali atau menguraikan. Kata *analusis* ini diserap ke dalam bahasa Inggris menjadi *analysis*, yang kemudian juga diserap ke dalam bahasa Indonesia menjadi analisis. Salah satu bentuk analisis adalah merangkum sejumlah besar data yang masih mentah, untuk selanjutnya diolah menjadi sebuah informasi yang dapat diinterpretasikan. Semua bentuk analisis berusaha menggambarkan pola-pola secara konsisten dalam data sehingga hasilnya dapat dipelajari dan diterjemahkan dengan mudah, singkat dan penuh dengan arti.

Menurut Spardley (Sugiyono, 2015:335) mengatakan bahwa analisis adalah sebuah kegiatan untuk mencari suatu pola, selain itu analisis merupakan cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap suatu untuk menentukan

bagian, hubungan antar bagian dan hubungannya dengan keseluruhan.

Berdasarkan dengan definisi – definisi di atas, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa Analisis adalah suatu aktivitas dalam menyelidiki suatu peristiwa yang akan di uraikan untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya, mengetahui kaitannya atau hubungan dengan peristiwa tersebut dan kemudian ditafsirkan maknanya sehingga menghasilkan sebuah informasi maupun data yang dapat diinterpretasikan, dapat dipelajari dan diterjemahkan dengan mudah.

2. Definisi Batubara

Menurut Irwandy Arif (2014:xvii) Batubara adalah salah satu sumber energi di dunia. Batubara adalah campuran yang sangat kompleks dari zat kimia organik yang mengandung karbon, oksigen, dan hidrogen dalam sebuah rantai karbon. Menurut Undang – Undang no 4 tahun 2009 tentang mineral dan batubara, batubara merupakan endapan senyawa organik karbonan yang terbentuk secara alamiah dari sisa tumbuh – tumbuhan dan bisa terbakar. Menurut artikel dari PT Bukit Asam juga mengatakan bahwa Batubara adalah berupa sedimen organik bahan bakar hidrokarbon padat yang terbentuk dari tumbuh – tumbuhan yang telah mengalami pembusukan secara biokimia, kimia dan fisika dalam kondisi bebas oksigen yang berlangsung pada tekanan serta temperatur tertentu pada kurun waktu yang sangat lama

3. Kegunaan Batubara

Batubara merupakan fosil yang unsur utamanya terdiri dari hidrogen, oksigen dan karbon yang bisa dijadikan sebagai bahan bakar. Secara definitif Batubara adalah batuan sedimen yang sangat rentan dan mudah sekali terbakar. Batubara terbentuk

karena adanya endapan organik, dan terbentuk setelah melalui proses pembatubaraan. Manfaat Batubara yang bisa salah satunya bisa dijadikan sebagai bahan bakar, ini membuatnya bisa dijadikan sebagai sumber energi alternatif selain bahan bakar minyak (BBM). Makin menipisnya cadangan minyak yang digunakan bahan bakar kendaraan bermotor membuat para ahli memprediksikan bahwa Batubara selanjutnya yang akan menggantikan sumber bahan bakar tersebut.

4. Proses Terbentuknya Batubara

Batubara terbentuk dari tumbuhan-tumbuhan prasejarah yang tertimbun di rawa-rawa dan lahan gambut. Semakin lama, semakin banyak tumbuhan yang tertimbun. Timbunan tersebut semakin dalam karena terjadinya gempa bumi tektonik yang berperan mengubur lahan gambut dan rawa ke dalam bumi. Karena tertimbun, tumbuhan-tumbuhan itu mengalami perubahan secara kimia dan fisika sehingga berubah menjadi gambut lantas menjadi Batubara. Proses pembentukan Batubara memakan waktu yang sangat lama, sekitar 290 juta sampai 360 juta tahun. Tekanan alam dan cuaca (hujan, panas) semakin 'mematangkan' Batubara. Kondisi tanah tempat tertimbunnya Batubara menentukan jenis Batubara dan manfaat Batubara tersebut. Proses pembentukan batubara terdiri dari dua tahap, yaitu tahap biokimia (penggambutan) dan tahap geokimia (pembatubaraan). Tahap penggambutan (*peatification*) adalah tahap dimana sisa-sisa tumbuhan yang terakumulasi tersimpan dalam kondisi reduksi di daerah rawa dengan sistem pengeringan yang buruk dan selalu tergenang air pada kedalaman 0,5-10 meter. Material tumbuhan yang busuk ini melepaskan H, N, O, dan C dalam bentuk senyawa CO₂, H₂O, dan NH₃ untuk menjadi humus. Selanjutnya oleh bakteri anaerobik dan fungi diubah menjadi gambut. Tahap

pembatubaraan (*coalification*) merupakan gabungan proses biologi, kimia, dan fisika yang terjadi karena pengaruh pembebanan dari sedimen yang menutupinya, temperatur, tekanan, dan waktu terhadap komponen organik dari gambut. Pada tahap ini prosentase karbon akan meningkat, sedangkan prosentase hidrogen dan oksigen akan berkurang.

5. Jenis – Jenis Batubara

Dalamnya Batubara tertimbun di bumi dan lamanya tertimbun menentukan jenis dan mutu Batubara. Inilah dua jenis Batubara:

a. Batubara bermutu rendah

Batubara yang termasuk ke dalam jenis ini adalah Batubara muda dan Batubara yang rapuh (warnanya suram bagai tanah, tidak pekat, biasa disebut Batubara sub-bitumen). Batubara jenis ini memiliki kandungan energi rendah karena kelembabannya tinggi dan kandungan karbonnya rendah.

b. Batubara bermutu tinggi

Batubara yang mutunya tinggi adalah Batubara antrasit, bitumen, dan sebagainya. Jenis Batubara bermutu tinggi warnanya hitam pekat dan cemerlang menyerupai kaca. Tampilan fisiknya pun lebih kuat dan keras. Batubara ini memiliki kandungan karbon yang tinggi dan kelembaban yang rendah, sehingga manfaat Batubara ini lebih baik.

6. Manfaat Batubara Bagi Kehidupan Manusia

Sejak dahulu, Batubara telah ditambang dari perut bumi dan dirasakan manfaatnya oleh manusia. Inilah penggunaan Batubara yang umum:

- a. Sebagai bahan produksi baja dan besi
- b. Sebagai bahan bakar pembangkit listrik
- c. Sebagai bahan bakar cair

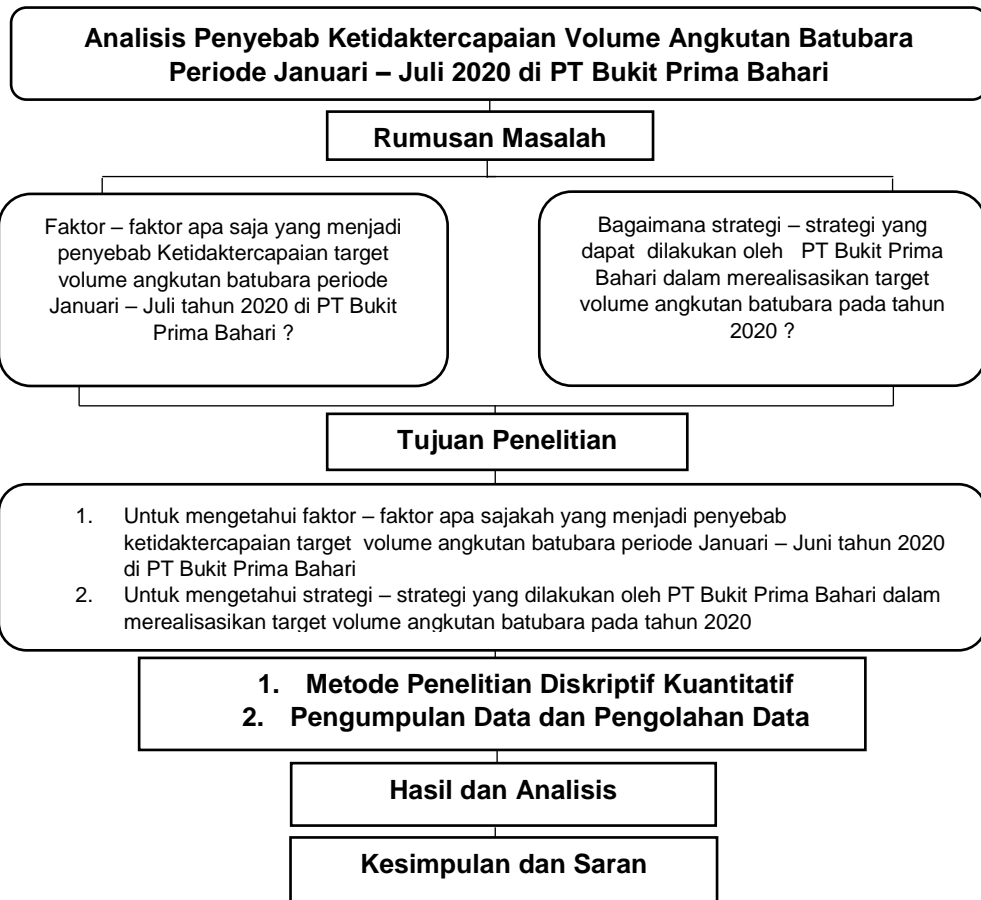
- d. Sebagai bahan bakar produksi semen
- e. Sumber bahan bakar untuk tungku hemat energi yang bisa digunakan untuk kebutuhan rumah tangga atau industri kecil.
- f. Sebagai penyerap dalam daur ulang minyak pelumas bekas.

Selain itu, manfaat Batubara juga dirasakan di pabrik-pabrik pembuatan kertas, pengolahan alumina, industri kimia, dan industri farmasi. Hasil sampingan Batubara juga bisa diproduksi menjadi beberapa macam produk kimia. Misalnya, Batubara setelah diolah dan dimurnikan bisa menjadi bahan pembuat minyak fenol, benzene, kreosot, dan naftalen. Dari tungku kokas bisa diambil gas amonia yang berguna untuk membuat pupuk, garam amonia, dan asam nitrat. Selain itu, komponen-komponen Batubara jika diolah bermanfaat untuk pembuatan zat pelarut, zat pewarna, sabun, plastik, rayon, aspirin, dan nilon. Batubara juga menjadi bahan penting dalam produksi produk berikut:

- a. Serat karbon, berfungsi sebagai bahan penguat yang ringan dan kuat. Biasanya digunakan pada sepeda gunung, raket tenis, dan bahan konstruksi.
- b. Metal silikon, berfungsi untuk membuat silan dan silikon. Jika diolah lebih jauh lagi, ini digunakan untuk membuat bahan kedap air, pelumas, kosmetik, pasta gigi, resin, dan sampo.
- c. Karbon teraktivasi, sering kali dimanfaatkan dalam pembersih udara, mesin pencuci darah, dan saringan air.

B. KERANGKA PIKIR

Guna memberi kemudahan kepada pembaca dan dapat lebih memahami masalah dan tujuan penelitian ini maka dituangkanlah dalam bentuk gambaran berupa bagan di bawah ini :



Gambar 2.1. Kerangka Pikir

C. HIPOTESIS

Berdasarkan pada rumusan masalah, tinjauan pustaka serta kerangka pikir yang telah di paparkan di halaman sebelumnya, maka dapat dirumuskan hipotesis yaitu, diduga bahwa terdapat faktor – faktor yang menjadi penyebab ketidaktercapaian target volume angkutan di PT Bukit Prima Bahari pada periode Januari – Juli 2020.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Untuk mencapai tujuan tersebut diperlukan suatu metode yang relevan dengan tujuan yang ingin dicapai. Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis adalah jenis penelitian kuantitatif dan kualitatif, dimana menurut Sugiyono (2006:14), Penelitian Kuantitatif merupakan metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivism, digunakan untuk meneliti populasi atau sampel tertentu, teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif / statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah diterapkan dan menurut Moleong (2010:6) mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, secara holistik dengan cara deskripsi dalam bentuk kata – kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dengan memanfaatkan berbagai metode ilmiah.

B. DEFINISI OPERASIONAL VARIABEL

Penelitian ini terdapat dua variable penelitian, yaitu variabel bebas dan variabel terikat, adapun penjelasannya sebagai berikut :

1. Variabel Bebas (variabel independen)

Variabel bebas atau variabel independen adalah variabel yang mempengaruhi variabel terikat atau variabel dependen. Dengan

kata lain, variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi. Jadi bisa disimpulkan bahwa variabel bebas pada penelitian ini adalah target volume angkutan.

2. Variabel Terikat (variabel dependen)

Variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas. Variabel terikat pada penelitian ini adalah periode Januari – Juli 2020.

C. POPULASI DAN SAMPEL

1. Populasi

Dalam suatu penelitian, populasi yang dipilih mempunyai hubungan yang erat dengan masalah yang diteliti. Populasi dalam penelitian adalah seluruh karyawan yang bekerja di PT Bukit Prima Bahari.

2. Sampel

Sampel merupakan bagian dari elemen – elemen populasi yang hendak diteliti. Adapun ide dasar dari pengambilan sampel adalah bahwa dengan menyeleksi bagian dari elemen – elemen populasi, kesimpulan tentang keseluruhan populasi diharapkan dapat diperoleh. Sampel dalam penelitian berupa orang – orang yang telah saya wawancarai yang berjumlah 3 (tiga) orang atas nama :

- a) Ikwan Arwan dengan jabatan GM (General Manager)
- b) Arif Berliando dengan jabatan Staff Operasional
- c) Capt. Heyden dengan jabatan Manager Crewing

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA DAN INSTRUMEN PENELITIAN

1. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan untuk dapat memberikan informasi yang sesuai dengan yang diperlukan agar

dapat menjelaskan dan memecahkan masalah yang diteliti adalah sebagai berikut:

a. Metode Wawancara (*interview*)

Metode wawancara adalah metode pengumpulan data dengan cara tanya jawab secara langsung mengenai gambaran umum dan masalah yang berhubungan dengan pokok masalah penelitian kepada pegawai yang berwenang untuk menggunakan data – data tersebut.

b. Studi Pustaka

Studi pustaka yaitu dengan mengolah data yang telah diperoleh dengan menyesuaikan literatur yang didapat dari bangku kuliah serta buku – buku dari perpustakaan.

c. Observasi

Dalam menggunakan observasi, cara yang paling efektif adalah melengkapinya dengan formay atau blangko pengamatan sebagai instrumen pengamatan sebagai instrumen pertimbangan kemudian format yang disusun berisi item – item tentang kejadian atau tingkah laku yang digambarkan. Dari peneliti ini berpengalaman diperoleh suatu petunjuk bahwa mencatat data observasi bukanlah sekedar mencatat, tetapi juga mengadakan pertimbangan kemudian mengadakan penilaian kepada skala bertingkat.

Untuk metode pengumpulan data yang dipakai oleh penulis adalah metode wawancara (*interview*) dimana penulis mengumpulkan data – data dengan cara tanya jawab langsung dengan pihak yang memegang sumber data untuk mengetahui gambaran umum dan data – data yang berhubungan langsung dengan pokok masalah penelitian.

2. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah alat bantu yang dipilih dan digunakan oleh peneliti dalam kegiatan mengumpulkan agar

kegiatan tersebut menjadi sistematis dan dipermudah olehnya. Instrumen pengumpulan data adalah cara – cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data.

Instrument penelitian dalam teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu :

- a. Metode pengamatan (observasi) disertai dengan wawancara mendalam, dimana metode pengumpulan data ini mengobservasi masalah penelitian serta wawancara secara mendalam dengan narasumber yang terjun langsung dalam masalah yang diteliti.
- b. Metode dokumentasi, dimana pengumpulan data berbentuk tabel.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Menurut Arikunto (2005:250), metode analisis deskriptif merupakan penelitian bukan eksperimen karena tidak dimaksudkan untuk mengetahui akibat dari suatu perlakuan. Dengan penelitian deskriptif, peneliti atau penulis hanya bermaksud untuk menggambarkan (mendeskripsikan) atau menerangkan gejala yang sedang terjadi. Menurut Moleong (2004:103) dalam bukunya yang berjudul “Metodologi Penelitian Kualitatif”, konsep dasar dalam analisis data akan mempersoalkan pengertian, waktu pelaksanaan, maksud dan tujuan serta kedudukan analisis data. Dalam penelitian ini penulis menganalisa data yang berupa kata – kata, kalimat yang didapat dari wawancara , catatan lapangan dan dokumen yang dapat mendukung penelitian. Menurut Sarwono (2006:239), prinsip pokok teknik analisis data kualitatif ialah mengolah dan menganalisis data – data yang tekumpul menjadi data yang sistematis, teratur, terstruktur dan mempunyai makna. Berikut ada 2 (dua) macam konsep dasar dan tujuan metode deskriptif :

1. Penelitian deskriptif

Penelitian deskriptif (*descriptive research*) adalah suatu metode penelitian yang ditujukan untuk menggambarkan fenomena-fenomena yang ada yang berlangsung pada saat ini atau saat yang lampau. Penggambaran kondisi bisa individual atau kelompok

2. Desain deskriptif

Desain deskriptif bertujuan menguraikan sifat atau karakteristik dari suatu fenomenal tertentu. Dalam menggunakan desain ini jangan melakukan kesimpulan terlalu jauh atas data yang ada karena tujuan dari desain ini hanya mengumpulkan fakta dan menguraikannya secara menyeluruh dan teliti sesuai dengan persoalan yang akan dipecahkan

BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. GAMBARAN UMUM

PT Bukit Prima Bahari merupakan anak perusahaan dari PT Bukit Asam Prima dan afiliasi perusahaan PT Bukit Asam (Persero) Tbk yang didirikan pada tanggal 8 Agustus 2014 berdasarkan akta notaris Nomor 3 tanggal 8 Agustus 2014 yang disahkan berdasarkan keputusan Menteri Hukum dan HAM Nomor AHU-20519.40.10.2014 tanggal 14 Agustus 2014 di Jakarta. Merupakan salah satu anak perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengangkutan Batubara dan keagenan serta bidang usaha lain terkait transportasi Batubara yang selanjutnya menjadi anggota INSA sejak tahun 2015 berdasarkan keputusan DPP INSA Nomor 2059/INSA/III/2015. Perusahaan bergerak dalam bidang pelayaran yaitu menjalankan usaha pelayaran dalam negeri maupun luar negeri, menjalankan usaha sebagai agen kapal – kapal atau perusahaan – perusahaan pelayaran. Perusahaan mulai beroperasi komersial pada oktober 2014.

Perusahaan telah mendapatkan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkatan Laut (SIUPAL) Nomor BX-477/AL 001 pada tanggal 22 Oktober 2014. SIUPAL ini berlaku selama perusahaan menjalankan kegiatan usahanya. Kantor pusat perusahaan berada di Menara Rajawali Lantai 11 , Jalan DR Ide Anak Agung Gde Agung kawasan mega kuningan, Jakarta Selatan.

Visi PT Bukit Prima Bahari adalah menjadi perusahaan jasa angkutan laut dan keagenan bertaraf internasional di industri pertambangan indonesia dengan mengedepankan pelayanan terbaik, sedangkan Misi PT Bukit Prima Bahari adalah memberikan pelayanan jasa angkutan laut dan keagenan yang efektif dan efisien

dengan sumber daya profesional dan sistem manajemen yang handal untuk memberikan nilai tambah kepada *stakeholder*. Tujuan dari PT Bukit Prima Bahari sendiri adalah meningkatkan profitabilitas perusahaan bagi *shareholder*, menjadi perusahaan *maritime – logistic* yang profesional, handal dan terpercaya dan menyokong bisnis induk perusahaan. Bidang usaha PT Bukit Prima Bahari terbagi atas 3 yaitu:

1. Pengangkutan curah kering Batubara domestik dan luar negeri
2. Jasa keagenan
3. Jasa penunjang transportasi

PT Bukit Prima Bahari selalu memiliki tujuan jumlah pengapalan yang ingin di capai setiap bulannya. PT Bukit Prima Bahari memiliki 1 (satu) set *tugboat* dan tongkang milik sendiri, 3 (tiga) set *tugboat* dan tongkang *Time Charter* dan kurang lebih 30 set *tugboat* dan tongkang *Freight Charter*. Semua kapal ini dioperasikan langsung oleh PT Bukit Prima Bahari sendiri yang dibantu oleh keagenan yang dimiliki . PT Bukit Prima Bahari memiliki 2 (dua) cabang keagenan yang terletak di Kertapati (Palembang) dan Tarahan (Lampung) . PT Bukit Prima Bahari Cabang Palembang melayani pengapalan *Transshipment (Ship to Ship)* , Domestik dan Luar Negeri . Sedangkan PT Bukit Prima Bahari Cabang Tarahan melayani pengapalan untuk tongkang, SPB (*Self Propelled and Barge*) dan MV (*Mother Vessel*)

B. HASIL PENELITIAN

Sebelum masuk ke dalam hasil peneltian, terlebih dahulu penulis akan menampilkan tabel rencana target volume angkutan bulan Januari sampai bulan Juli pada tahun 2020 yang telah dibuat oleh PT Bukit Prima Bahari sebelumnya . Berikut tabel rencana target volume angkutan bulan Januari sampai bulan Juli tahun 2020 :

Tabel 4.1. Rencana Target Volume Angkutan Januari – Juli 2020

Bulan	Rencana Target Volume Angkutan 2020 (MT)
Januari	522.500 MT
Februari	582.500 MT
Maret	582.500 MT
April	582.500 MT
Mei	582.500 MT
Juni	582.500 MT
Juli	582.500 MT
Total	4.017.500 MT

Sumber : PT Bukit Prima Bahari, tahun 2020

Seperti tabel di atas , telah dibuat rencana target volume angkutan dimana seharusnya volume angkutan yang diperoleh dari bulan Januari sampai dengan bulan Juli adalah sebesar 4.017.500 MT . Sedangkan, tabel realisasi bulan januari sampai dengan juli adalah sebagai berikut :

Tabel 4.2. Rincian Realisasi Volume Angkutan Bulan Januari 2020

Tujuan	Customer	Rute	Cargo	Volume (MT)	
Domestik	PT Bukit Asam, TBK	STS Derti-Tanjung Kampeh (MV.THERESA JIANGSU)	Batubara	7.450	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV.MASTRO NIKOS)	Batubara	79.541	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV.AGRI QUEEN)	Batubara	72.438	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV.PACIFIC HERO)	Batubara	53.892	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV.NAVIOS ANTHO)	Batubara	77.082	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV.FRAMURA)	Batubara	20.046	
			Sub Total		310.429
			Kertapati - Pusri	Batubara	60.440
			Tarahan - Asahimas	Batubara	15.065
			Tarahan - PLTU Paiton Energy	Batubara	7.515
			Total		393.449
Domestik	PT Bahtera Adhiguna	Jetty SBL-PLTU Jawa 7	Batubara	7.497	
		Lontar Anchorage - PLTU Lontar	Batubara	8.111	
	PT Samudera Sarana Lintas	Bengkulu - Marunda	Batubara	8.014	
	PT Cemindo Gemilang	Bayah - Bengkulu			
Domestik	PT Semangat Baru Sejat	Panjang - Bayah			
Ekspor	Liannex (s) Coperation Pte Ltd	Jetty SBL - Lumut, Malaysia	Batubara	7.403	
TOTAL				424.474	

Sumber : PT Bukit Prima Bahari, tahun 2020

Berikut penyebab ketidaktercapaian Volume Angkutan Bulan Januari 2020 :

1. Wilayah Palembang

- a. 1 (satu) set kapal Time charter PT Bukit Prima Bahari *Off Hire* karena perbaikan kebocoran tongkang selama 7 (tujuh) hari sehingga mengurangi kesempatan kapal mendapatkan trip
- b. Untuk Shipment Trafigura belum Terealisasi Bulan Januari 2020 karena belum tersedia muatan.
- c. Untuk shipment Liannex (Ekspor) masih belum optimal.
- d. Untuk Shipment PT Bahtera Adhiguna rute SBL Sungai Lalan – PLTU Jawa 7 hanya terealisasi 7,497 MT dari rencana 15.000 MT karena kendala kesiapan muatan.

2. Wilayah Tarahan

Untuk kegiatan Transshipment PT Bahtera Adhiguna dari MV Malahayati Baruna (Lontar) ke PLTU Lontar menunggu sandar selama 11 Hari karena padatnya antrian di PLTU Lontar sehingga mengurangi kesempatan kapal mendapatkan trip

Tabel 4.3. Rincian Realisasi Volume Angkutan Bulan Februari 2020



Tujuan	Customer	Rute	Cargo	Volume (MT)
Domestik	PT Bukit Asam TBK	STS Derti-Tanjung Kampeh (MV.FRAMURA)	Batubara	47.096
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV.PACIFIC TALENT)	Batubara	62.793
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV.OCEAN TIANBO)	Batubara	60.009
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV.SBI TAJURUS)	Batubara	60.626
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV.GOLDEN HAWK)	Batubara	53.727
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV.SEAPACE)	Batubara	7.468
		Sub Total		291.719
		Kertapati - Pusri	Batubara	45.188
		Tarahan - Asahimas	Batubara	15.308
		Total		352.215
	PT Bahtera Adhiguna	Tarahan - Labuan	Batubara	8.510
		Tarahan - Lontar	Batubara	17.117
	PT Internasional Prima Coal	Sanga Sanga - Probolinggo	Batubara	7.501
	PT Rizkia Armada Nusantara	Bakahauni - Gasing Banyuasin	:	
TOTAL				385.344

Sumber : PT Bukit Prima Bahari, tahun 2020

Berikut penyebab ketidaktercapaian Volume Angkutan bulan Februari 2020 :

1. Wilayah Palembang

- a. Realisasi muatan kertapati - Tanjung Kampeh (STS) sebesar 291.719 MT dari rencana RKAP 300.000 MT
- b. Untuk kapal Time Charter belum memenuhi target trip dikarenakan jadwal kedatangan Vessel PTBA mengalami keterlambatan dan waktu tiba secara bersamaan dengan jadwal vessel lainnya
- c. Untuk pembongkaran di 3 Vessel pada bulan Februari 2020 belum optimal dikarenakan cuaca buruk sehingga mengurangi perputaran trip trip kapal milik dan kapal sewa Time Charter
- d. Untuk Shipment Ekspor Bulan Februari 2020 belum terpenuhi dikarenakan pembatalan jadwal oleh pemilik kapal
- e. Untuk Shipment Ekspor saat ini belum dapat dipenuhi dikarenakan harga pasar mengalami penurunan mengakibatkan estimasi Margin tidak sesuai target.
- f. Untuk Shipment PT Bahtera Adhiguna rute SBL Sungai Lalan – PLTU Jawa 7 bulan Februari 2020 muatan tidak tersedia dikarenakan perbaikan jembatan menuju pelabuhan SBL

2. Wilayah Tarahan

Untuk Shipment PT Cemindo Gemilang belum terealisasi di Bulan Februari 2020 dikarenakan jadwal Laycan tidak sesuai dengan jadwal ketersediaan kapal

3. Wilayah Kalimantan

- a. Untuk angkutan PT International Prima Coal di Bulan Februari 2020 hanya terealisasi sebanyak 1 Tongkang dengan volume 7,501 MT dari rencana 22.500 MT
- b. Untuk Shipment PT Melco Jaya Bahari belum tersealisasi bulan Februari 2020 sesuai RKAP dikarenakan keterbatasan armada di Area Kalimantan Selatan sehingga belum bisa terpenuhi

Tabel 4.4. Rincian Realisasi Volume Angkutan Bulan Maret 2020



Tujuan	Customer	Rute	Cargo	Volume (MT)	
Domestik	PT Bukit Asam, TBK	STS Derti-Tanjung Kampeh (MV SEAPACE)	Batubara	49.102	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV ECOPRIDE GO)	Batubara	73.371	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV INDIGO BREZEE)	Batubara	59.591	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV GLOBAL GENESIS)	Batubara	59.675	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV SABRINA I)	Batubara	48.545	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV GLOBAL FUTURE)	Batubara	7.500	
			Batubara		
				Sub Total	297.784
			Kertapati - Pusri	Batubara	67.595
			Tarahan - Asahimas	Batubara	8.229
				Total	373.608
	PT Bahtera Adhiguna	Lontar Anchorage - PLTU Lontar (STS)	Batubara	8.627	
			TOTAL	382.235	

Sumber : PT Bukit Prima Bahari, tahun 2020

Berikut penyebab ketidaktercapaian Volume Angkutan bulan Maret 2020 :

1. Wilayah Palembang

- a. Realisasi muatan kertapati - Tanjung Kampeh (STS) sebesar 297.786 MT dari rencana RKAP 300.000 MT atau sebesar 99%
- b. Adanya penundaan kedatangan Vessel PTBA di akhir Maret dikarenakan wabah corona virus
- c. Untuk Shipment Ekspor Bulan Maret 2020 belum terpenuhi dikarenakan pembatalan jadwal oleh shipper dikarenakan wabah corona virus
- d. Untuk Shipment PT Bahtera Adhiguna rute SBL Sungai Lalan – PLTU Jawa 7 bulan Maret 2020 tidak terpenuhi dikarenakan keterbatasan armada PT Bukit Prima Bahari

2. Wilayah Tarahan

Untuk Shipment PT Cemindo Gemilang belum terealisasi di Bulan Maret 2020 dikarenakan jadwal Laycan tidak sesuai dengan jadwal ketersediaan kapal

3. Wilayah Kalimantan

Untuk Shipment PT Melco Jaya Bahari belum tersealisasi bulan Maret 2020 sesuai RKAP dikarenakan keterbatasan armada di Area Kalimantan selatan sehingga belum bisa terpenuhi

Tabel 4.5. Rincian Realisasi Volume Angkutan Bulan April 2020



Tujuan	Customer	Rute	Cargo	Volume (MT)
Domestik	PT Bukit Asam, TBK	STS Derti-Tanjung Kampeh (M/ GLOBAL FUTURE)	Batubara	37.421
		STS Derti-Tanjung Kampeh (M/ SEACON NINGBO)	Batubara	47.918
		STS Derti-Tanjung Kampeh (M/ OCEAN EMPEROR)	Batubara	70.982
		STS Derti-Tanjung Kampeh (M/ SEA OPAL)	Batubara	74.124
		STS Derti-Tanjung Kampeh (M/ ARISTIDIS)	Batubara	81.282
		STS Derti-Tanjung Kampeh (M/ MV CMB PERMEKE)	Batubara	31.659
			Batubara	
			Sub Total	343.388
		Kertapati - Puri	Batubara	29.908
		Tarahan - Asahimas	Batubara	7.865
	Total	381.157		
	TOTAL	381.157		

Sumber : PT Bukit Prima Bahari, tahun 2020

Berikut penyebab ketidaktercapaian Volume Angkutan bulan April 2020 :

1. Wilayah Palembang

a. Untuk Shipment Ekspor Bulan April 2020 belum terpenuhi karena angkutan batubara ke Malaysia dengan end buyer perusahaan semen bukan merupakan produksi essential yang di izinkan untuk beroperasi saat Global pandemic.

2. Wilayah Tarahan

Untuk Shipment PT Cemindo Gemilang belum terealisasi di Bulan April 2020 dikarenakan PT Cemindo Gemilang belum mempunyai jadwal pengapalan lagi dari PT Bukit Asam Tarahan.

3. Wilayah Kalimantan

a. Untuk angkutan PT International Prima Coal di Bulan April 2020 belum teralisasi dikarenakan belum tersedia armada.

- b. Untuk Shipment PT Melco Jaya Bahari belum tersealisasi bulan April 2020 sesuai RKAP dikarenakan keterbatasan armada di Area Kalimantan Selatan sehingga belum bisa terpenuhi.

Tabel 4.6. Rincian Realisasi Volume Angkutan Bulan Mei 2020



Tujuan	Customer	Rute	Cargo	Volume (MT)
Domestik	PT Bukit Asam, TBK	STS Dert-Tanjung Kampeh (MV CMB PERMEKE)	Batubara	42.277
		STS Dert-Tanjung Kampeh (MV DUBAI KNIGHT)	Batubara	57.019
		STS Dert-Tanjung Kampeh (MV PU TUO HAI)	Batubara	45.577
		STS Dert-Tanjung Kampeh (MV AYE EVOLUTION)	Batubara	47.037
		STS Dert-Tanjung Kampeh (MV QING PING SHAN)	Batubara	64.534
		STS Dert-Tanjung Kampeh (MV TAURUS TWO)	Batubara	23.073
		STS Dert-Tanjung Kampeh (MV THOR BRAVE)	Batubara	47.948
		STS Dert-Tanjung Kampeh (MV WOYANG BANDERS)	Batubara	48.023
		STS Dert-Tanjung Kampeh (MV APJ UMA KISMAT)	Batubara	57.555
		Sub Total		433.043
		Kertapati - Puri	Batubara	52.747
	PT Titan Infra Energy	SDJ Lematang - Indramayu	Batubara	7.248
	PT Cemindo Gemilang	Tarahan - Bayah	Batubara	7.538
			Total	500.574
			TOTAL	500.574

Sumber : PT Bukit Prima Bahari, tahun 2020

Berikut Penyebab Ketidaktercapaian Volume Angkutan bulan Mei 2020:

1. Wilayah Palembang

Shipment Ekspor Bulan Mei 2020 belum terpenuhi karena angkutan batubara ke Malaysia dengan end buyer perusahaan semen bukan merupakan produksi essential yang di izinkan untuk beroperasi saat Global pandemic

2. Wilayah Kalimantan

- a. Untuk Untuk angkutan PT International Prima Coal di Bulan Mei 2020 belum teralisasi dikarenakan jadwal pengapalan tujuan Probolinggo dan Gresik mengalami perubahan ke bulan Juni 2020 atas konfirmasi Buyer.

- b. Untuk Shipment PT Melco Jaya Bahari belum terealisasi bulan April 2020 sesuai RKAP dikarenakan keterbatasan armada di Area Kalimantan Selatan sehingga belum bisa terpenuhi

Tabel 4.7. Rincian Realisasi Volume Angkutan Bulan Juni 2020



Tujuan	Customer	Route	Cargo	Volume (MT)	
Domestik	PT Bukit Asam, TBK	STS Derti-Tanjung Kampeh (MV APJ UMA KISMAT)	Batubara	15,155	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV WOORYANG BANDERS)	Batubara	25,041	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV THOR BRAVE)	Batubara	52,621	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV HL IBT)	Batubara	76,396	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV PETAN)	Batubara	34,923	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV TRUONG MINH FORTUNE)	Batubara	25,919	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV FILIA 1 BARGE)	Batubara	8,793	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV SERENITY C)	Batubara	30,623	
		STS Derti-Tanjung Kampeh (MV FALCON BAY)	Batubara	40,170	
			Sub Total		309,643
		Kertapati - Pusri	Batubara	30,694	
		Tarahan - Asahimas	Batubara	15,697	
		PT Titan Infra Energy	SDJ Lematang - Indramayu	Batubara	7,407
		PT Internasional Prima Coal	Sanga Sanga - Probolinggo	Batubara	7,504
		Total		370,945	
		TOTAL		370,945	

Sumber : PT Bukit Prima Bahari, tahun 2020

Berikut Penyebab Ketidaktercapaian Volume Angkutan bulan Juni 2020 :

1. Wilayah Palembang

- a. Realisasi muatan kertapati - Pusri sebesar 30.694 MT dari rencana RKAP 45.000 MT (atau sebesar 68%) menurun dikarenakan ada jadwal perubahan dari Pusri yang diakibatkan oleh kerusakan Boiler 2 sehingga 2 tongkang dialihkan muat di bulan Juli 2020.
- b. Shipment Ekspor Bulan Juni 2020 belum terpenuhi karena angkutan batubara ke Malaysia dengan end buyer perusahaan semen bukan merupakan produksi essential yang di izinkan untuk beroperasi saat Global pandemic
- c. Adanya tambahan 1 shipment dari PT Titan Infra Energy trip SDJ Lematang – PLTU Indramayu sehingga volume wilayah Palembang bertambah.

2. Wilayah Tarahan

Untuk Shipment PT Cemindo Gemilang belum terealisasi di Bulan Juni 2020 dikarenakan belum tersedia Armada untuk support shipment ini.

3. Wilayah Kalimantan

Untuk Shipment PT Melco Jaya Bahari belum tersealisasi bulan Juni 2020 sesuai RKAP dikarenakan keterbatasan armada di Area Kalimantan Selatan sehingga belum bisa terpenuhi

Tabel 4.8. Rincian Realisasi Volume Angkutan Bulan Juli 2020



Tujuan	Customer	Rute	Cargo	Volume (MT)	
Domestik	PT BukitAsam,TBK	STS Derti-Tanjung Kampoh (MV ANNA ELIZABETH)	Batubara	57.109	
		STS Derti-Tanjung Kampoh (MV DAEBO GLADSTONE)	Batubara	79.036	
		STS Derti-Tanjung Kampoh (MV GNS HARMONY)	Batubara	68.202	
		STS Derti-Tanjung Kampoh (MV PETANI)	Batubara	34.881	
		STS Derti-Tanjung Kampoh (MV HL IBT)	Batubara	44.484	
		STS Derti-Tanjung Kampoh (MV LA CHARMAIS)	Batubara	27.535	
		STS Derti-Tanjung Kampoh (MV STOVE OCEAN)	Batubara	54.464	
		STS Derti-Tanjung Kampoh (MV SLF HUMBER)	Batubara	47.898	
		STS Derti-Tanjung Kampoh (MV ROYAL 27)	Batubara	13.283	
			Sub Total		426.892
			Kertapati - Pusri	Batubara	38.129
	Tarahan - Asahimas	Batubara	7.508		
Ekspor	Trafigura Pte Ltd	RMK - Lumut - Malaysia	Batubara	7.539	
			Total	479.868	
			TOTAL	479.868	

Sumber : PT Bukit Prima Bahari, tahun 2020

Berikut penyebab ketidaktercapaian Volume Angkutan bulan Juli 2020 :

1. Wilayah Palembang

- Realisasi muatan kertapati - Pusri sebesar 38.127 MT dari RKAP 45.000 MT (atau sebesar 85%) adanya penurunan disebabkan jadwal perubahan dari PT Pusri.
- Shipment Ekspor Bulan Juli 2020 sudah mulai terealisasi 1 (satu) tongkang dan sisanya akan direalisasikan bulan Agustus 2020.

2. Wilayah Tarahan

Untuk Shipment PT Cemindo Gemilang belum terealisasi di Bulan Juli 2020 dikarenakan belum ada ketersediaan muatan dari pihak Shipper

C. FAKTOR – FAKTOR PENYEBAB KETIDAKTERCAPAIAN TARGET VOLUME ANGKUTAN

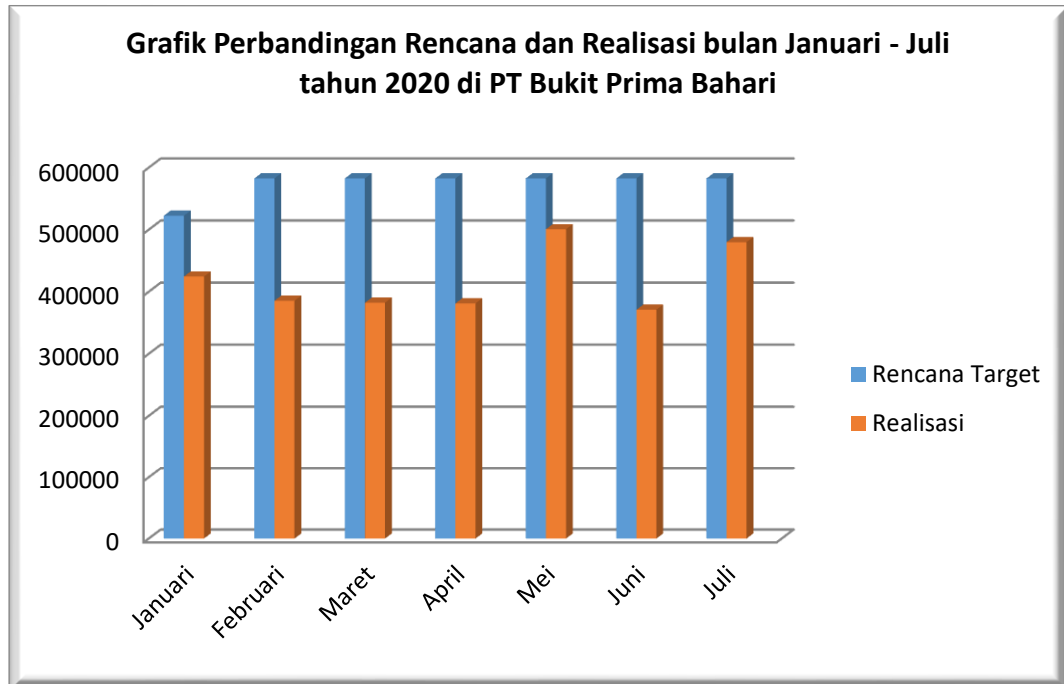
Setelah dilampirkan tabel realisasi volume angkutan dari bulan Januari sampai dengan Juli tahun 2020 beserta dengan faktor – faktor tidak tercapainya target volume angkutan setiap bulannya, maka dari itu penulis merangkum rencana beserta realisasi volume angkutan dari bulan Januari sampai dengan bulan Juli tahun 2020 dalam satu tabel sebagai berikut :

Tabel 4.9. Rencana dan Realisasi Volume Angkutan Januari – Juli 2020



Bulan	RKAP 2020	Realisasi 2020	%
	c	e	e : c
Januari	522,500	424,474	81%
Februari	582,500	385,344	66%
Maret	582,500	382,235	66%
April	582,500	381,157	65%
Mei	582,500	500,574	86%
Juni	582,500	370,945	64%
Juli	582,500	479,868	82%
Total	4,017,500	2,924,597	73%

Sumber : PT Bukit Prima Bahari, tahun 2020



Gambar 4.1. Grafik Perbandingan Rencana dan Realisasi bulan Januari – Juli tahun 2020 di PT Bukit Prima Bahari

Dari data di atas bahwa setiap bulan realisasi volume angkutan hanya sebesar 2.924.598 MT dengan rata – rata pencapaian realisasi setiap bulannya adalah sebesar 417.800 MT atau 73% dari rencana volume angkutan.

Dari pemaparan tabel – tabel diatas beserta penjelasan penyebab ketidaktercapaian tergaet volume angkutan setiap bulan maka bisa disimpulkan faktor – faktor yang menjadi penyebab ketidaktercapaian target volume angkutan yaitu sebagai berikut :

1. Adanya kapal *Off Hire*

Beberapa kapal yang dimiliki oleh PT Bukit Prima Bahari terkadang mengalami kerusakan sehingga harus di perbaiki dan di off hire atau diberikan ke *owner ship* (jika charter). Hal ini menjadi penghambat dalam mencapai target volume angkutan karena kapal tidak dapat digunakan untuk trip atau shipment apapun.

2. *Waiting Cargo*

Waiting cargo bisa terjadi karena muatan di setiap pelabuhan tidak selamanya selalu tersedia, sehingga hal ini dapat mempengaruhi faktor penghambat tercapainya target volume angkutan karena kapal harus menunggu muatan dan lambat dalam melanjutkan trip selanjutnya.

3. Padatnya antrian kapal di pelabuhan muat atau bongkar

Sebelum kapal melakukan penyandaran di pelabuhan untuk melakukan bongkar ataupun muat, kapal diberikan *line up* atau antrian kapal untuk sandar. Jika pelabuhan dalam kondisi sepi maka proses bongkar maupun muat dapat berjalan dengan optimal, akan tetapi jika antrian kapal padat yang dikarenakan beberapa hal seperti *waiting cargo* atau kapal yang kandas di tengah antrian sehingga membuat antrian kapal menjadi padat dan membuat kapal terlambat dalam melakukan pemuatan maupun pembongkaran dan bisa melewati laycan yang telah ditetapkan.

4. *Waiting Vessel*

Dalam Transshipment hal ini seringkali dijumpai. Keterlambatan kedatangan vessel dapat mempengaruhi realisasi target volume angkutan karena kapal tidak dapat melakukan trip selanjutnya karena keterlambatan kedatangan vessel tersebut.

5. Cuaca buruk

Faktor ini sangat sering di jumpai dalam pelayaran. Cuaca buruk dapat menghambat proses pelayaran kapal dan menjadi faktor yang mempengaruhi dalam mencapai target volume angkutan dan faktor ini muncul mengikuti dengan musim di Indonesia. Oleh karena itu, untuk mengantisipasi hal ini maka PT Bukit Prima Bahari selalu update mengenai laporan “Prakiraan Harian Tinggi Gelombang 7 Hari Kedepan” yang bisa di dapat di BMKG, hal ini sangat membantu bagi perusahaan maupun crew kapal dalam mengenal kondisi cuaca dalam 7 hari kedepan.

6. Kurang optimal shipment ekspor

Ekspor sangat membantu dalam membantu pencapaian target volume angkutan, akan tetapi setelah wabah pandemic COVID – 19 , permintaan ekspor menjadi sangat sedikit karena susah nya kapal yang masuk maupun keluar negeri dikarenakan peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah dan pembatasan pengangkutan muatan yang diizinkan oleh pemerintah sehingga kurangnya permintaan ekspor. Bisa dilihat bahwa mulai dari tabel bulan Februari sampai bulan Juni tahun 2020 tidak adanya shipment ekspor dikarenakan pandemic COVID – 19.

7. Jadwal laycan tidak sesuai dengan jadwal ketersediaan kapal

Faktor ini jarang dijumpai, akan tetapi jika hal ini terjadi maka akan mengganggu jadwal pengangkutan muatan yang telah dibuat oleh perusahaan. Biasanya hal ini terjadi ketika mencharter kapal milik perusahaan lain untuk mengangkut muatan shipper tetapi kapal yang akan di charter masih digunakan oleh perusahaan tersebut di jadwal yang seharusnya kapal itu sudah tersedia untuk dipakai.

8. Pandemi COVID – 19

Faktor ini merupakan faktor yang paling baru dan menjadi masalah besar untuk perusahaan karena menurunnya permintaan ekspor maupun domestik dan pembatasan pengangkutan muatan. Bisa dilihat pada tabel bulan Januari 2020 masih terdapat shipment ekspor, tetapi mulai tabel bulan Februari sampai bulan Juni 2020 sama sekali tidak adanya shipment ekspor sehingga faktor ini menjadi salah satu faktor penting yang menjadi penyebab tidak tercapainya target volume angkutan. Ada 3 hal yang menjadi alasan mengapa Pandemi Covid – 19 sangat berpengaruh dalam ketidaktercapaian target volume angkutan , yaitu sebagai berikut :

- a. Pada tabel bulan Februari 2020, shipment ekspor tidak dapat direalisasikan akibat pemilik kapal melakukan pembatalan terhadap kapalnya yang charter oleh PT Bukit Prima Bahari.
- b. Pada tabel bulan Maret 2020, shipment ekspor masih belum dapat direalisasikan akibat menurun drastisnya harga pasar sehingga PT Bukit Prima Bahari belum dapat melakukan shipment ekspor tersebut.
- c. Pada tabel bulan April sampai Juni 2020, PT Bukit Prima Bahari tidak dapat mengambil shipment ekspor dikarenakan muatan yang di angkut bukan merupakan produk-produksi essential yang diizinkan untuk beroperasi saat Global pandemic. Akan tetapi pada tabel bulan Juli 2020, PT Bukit Prima Bahari mendapatkan satu shipment ekspor sehingga kondisi ini mulai membaik di bulan Juli 2020

9. Keterbatasan armada perusahaan

Di PT Bukit Prima Bahari hanya mempunyai 1 (satu) kapal milik dan beberapa kapal Time Charter yang difokuskan transshipment di Palembang, sehingga jika ada shipment yang diterima bersifat long towing maka perusahaan harus mencari kapal untuk di charter pada trip tersebut. Akan tetapi, tidak selamanya kapal yang akan di charter selalu tersedia sehingga ini juga merupakan faktor penghambat dalam tercapainya target volume angkutan.

10. Keterbatasan armada di area Kalimantan Selatan

Di Kalimantan Selatan memiliki banyak muatan akan tetapi kurangnya armada yang *available* untuk area tersebut, sehingga pencapaian target volume angkutan menjadi terkendala karena terbatasnya armada di area tersebut.

D. STRATEGI – STRATEGI UNTUK MENCAPAI TARGET VOLUME ANGGKUTAN

Setelah memaparkan faktor – faktor yang menjadi penyebab dari ketidaktercapaian target volume angkutan, oleh karena itu PT Bukit Prima Bahari membuat dan menyusun strategi – strategi guna mencapai target volume angkutan untuk periode selanjutnya , strategi yang akan saya paparkan saya bagi menjadi 2 (dua) yaitu :

1. Strategi Jangka Panjang

Strategi jangka panjang adalah strategi yang akan dilakukan oleh perusahaan dalam kurun waktu 2 – 5 tahun. Strategi jangka panjang yang akan dilakukan oleh PT Bukit Prima Bahari adalah sebagai berikut :

a. Mengoptimalkan dalam perawatan kapal milik

Strategi pertama yang harus diambil oleh PT Bukit Prima Bahari yaitu mengoptimalkan perawatan kapal milik. Strategi ini sangat penting karena jikalau kapal rusak, proses perbaikan sangat lama dan pasti akan mengganggu dalam pencapaian target volume angkutan. Oleh sebab itu perusahaan harus selalu melakukan perawatan secara berkala untuk meminimalisir terjadinya kerusakan kapal. Strategi ini merupakan strategi poin pertama untuk kapal yang *off hire*.

b. Menambah armada milik perusahaan

Strategi kedua yang dibuat oleh PT Bukit Prima Bahari adalah menambah armada milik perusahaan yaitu sebanyak 10 set di tahun 2021. Hal ini dikarenakan perusahaan hanya memiliki 1 set kapal milik dan akan lebih mudah dalam pengurusan kapal jika terjadi kerusakan sehingga bisa di minimalisir waktu perbaikan agar tidak menghambat shipment yang sedang berjalan. Hal ini juga sangat berpengaruh dalam pencapaian target volume angkutan jika hal ini dapat

direalisasikan oleh perusahaan karena perusahaan bisa mengirim kapal untuk melakukan trip di daerah – daerah yang terbatas armadanya tapi memiliki angkutan yang banyak contohnya Kalimantan Selatan, Sulawesi ataupun Papua. Strategi ini merupakan strategi pada poin ke tujuh yaitu mengatasi masalah mengenai ketidaktersediaan kapal dan juga poin pertama.

2. Strategi Jangka Pendek

Strategi Jangka Pendek adalah strategi yang akan dilakukan oleh PT Bukit Prima Bahari dalam kurun waktu lebih singkat dari strategi jangka panjang. Strategi jangka panjang yang akan dilakukan oleh PT Bukit Prima Bahari adalah sebagai berikut :

a. Mengoptimalkan komunikasi antara PT Bukit Prima Bahari dengan pemilik muatan (*Shipper*)

Strategi pertama yang dibuat oleh PT Bukit Prima Bahari adalah mengoptimalkan komunikasi antara PT Bukit Prima Bahari dengan *Shipper* untuk meminimalisir adanya *miss communication* karena hal ini seringkali terjadi *waiting cargo*, *waiting vessel* dan padatnya antrian karena kurangnya informasi terbaru yang di dapatkan dari *shipper* ke pemilik kapal. Oleh karena itu diperlukan adanya pengoptimalan komunikasi sehingga jika terjadi kendala di pelabuhan muat atau bongkar pihak PT Bukit Prima Bahari dapat menangani hal ini dengan baik dan benar. Salah satu contoh yang dapat diambil yaitu saat *tugboat dan barge* telah siap untuk bongkar di vessel akan tetapi vessel tersebut belum sampai di tujuan, maka strategi yang diambil oleh PT Bukit Prima Bahari yaitu mengalihkannya ke vessel yang lebih dulu sampai dengan prosedur yang telah disesuaikan. Strategi ini merupakan strategi pada poin kedua,

ketiga dan keempat yaitu mengatasi masalah *waiting cargo*, *waiting vessel* dan padatnya antrian.

b. Merekrut nahkoda dan awak kapal yang berkompentensi

Strategi kedua yang harus dilakukan oleh PT Bukit Prima Bahari adalah merekrut nahkoda dan awak kapal yang memiliki kompetensi sesuai dengan standar nasional. Hal ini dikarenakan untuk meminimalisir adanya kecelakaan kerja, *Human Error*, kecelakaan kapal dan dapat mengatasi kondisi atau situasi apapun yang terjadi di kapal. Sehingga perusahaan harus memilih dengan cermat nahkoda dan awak kapal untuk kapal milik. Strategi ini merupakan strategi pada poin ke lima untuk mengatasi masalah cuaca buruk.

c. Menjalinkan kerjasama dengan perusahaan lain untuk menambah Charter Kapal

Strategi ketiga yang dibuat oleh PT Bukit Prima Bahari adalah meningkatkan jalinan kerja sama dengan perusahaan lain agar bisa menambah charter kapal karena seringkali adanya keterbatasan kapal yang ingin di charter, oleh karena itu perusahaan harus mencari perusahaan baru dan menjalin kerja sama untuk menghindari hal tersebut dan dapat mengoptimalkan pencapaian target volume angkutan. Strategi ini merupakan strategi pada poin ke sembilan dan sepuluh mengenai keterbatasan armada di Kalsel.

d. Meningkatkan volume angkutan Non PTBA

Strategi keempat yang harus dilakukan oleh PT Bukit Prima Bahari adalah meningkatkan volume angkutan Non PTBA, karena jika hanya bergantung dengan muatan PTBA di Palembang dan Tarahan maka untuk mencapai target volume angkutan masih sulit untuk dijangkau. Oleh karena itu, perlu adanya peningkatan volume angkutan di luar dari PTBA contohnya adalah ekspor. Akan tetapi banyak kendala di ekspor

oleh karena pandemic COVID – 19, sehingga PT Bukit Prima Bahari harus bisa mencari angkutan lainnya di luar cakupan PTBA contohnya adalah di Kalimantan, Sulawesi dan pulau lainnya . Hal ini harus dioptimalkan untuk mengatasi masalah pada poin ke enam dan delapan.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan data – data diatas, maka penulis memperoleh kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian mengenai Analisis Penyebab Ketidaktercapaian Target Volume Angkutan Batubara Periode Januari – Juli 2020 di PT Bukit Prima Bahari adalah sebagai berikut :

1. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa PT Bukit Prima Bahari dapat mencapai merealisasikan target volume angkutan pada periode Januari sampai dengan Juli tahun 2020 yang sebelumnya telah direncanakan yang disebabkan oleh faktor – faktor yaitu :
 - a. Adanya kapal off hire
 - b. Waiting Cargo
 - c. Padatnya antrian kapal di pelabuhan muat atau bongkar
 - d. Waiting vessel
 - e. Cuaca buruk
 - f. Kurang optimal shipment ekspor
 - g. Jadwal laycan tidak sesuai dengan jadwal ketersediaan kapal
 - h. Pandemi Covid – 19
 - i. Keterbatasan armada perusahaan
 - j. Keterbatasan armada di area Kalimantan Selatan

2. Hasil dari penelitian ini juga mendapatkan strategi – strategi yang bisa dilakukan oleh PT Bukit Prima Bahari dalam menyelesaikan permasalahan tersebut yang dibagi atas 2 (dua) strategi menurut waktunya yaitu strategi jangka panjang dan strategi jangka pendek. Strategi – strategi tersebut ialah :

- a. Strategi Jangka Panjang
 - 1) Mengoptimalkan dalam perawatan kapal milik
 - 2) Menambah armada milik perusahaan
- b. Strategi Jangka Pendek
 - 1) Mengoptimalkan komunikasi antara PT Bukit Prima Bahari dengan pemilik muatan (*Shipper*)
 - 2) Merekrut nahkoda dan awak kapal yang berkompetensi
 - 3) Menjalin kerjasama dengan perusahaan lain untuk menambah charter kapal
 - 4) Meningkatkan volume angkutan Non PTBA

B. SARAN

Kiranya dengan adanya strategi – strategi yang telah di buat dalam hasil penelitian bisa dapat direalisasikan secepatnya sehingga faktor – faktor tidak tercapainya target volume angkutan dapat diatasi dengan baik dan tepat pada waktunya.

DAFTAR PUSTAKA

- Arif, Irwandy. (2014). *Batubara Indonesia*. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama
- Arikunto, Suharsimi. (2005). *Manajemen Penelitian*. Jakarta : RinekaCipta
- Jonathan, Sarwono. (2006). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta : Graha Ilmu
- Moleong, Lexy. (2004). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT Remaja Rosda Karya
- Moleong, Lexy J. (2010), *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung : Remaja Rosdakarya
- Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. (2016). *Pedoman Penulisan Skripsi. Makassar* : Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
- Sugiyono. (2006). *Metode Penelitian Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung : Alfabeta
- Undang – Undang Republik Indonesia (2009). *Pertambangan Mineral dan Batubara. Nomor 4 Tahun 2009*
- KBBI Daring. (2016). Analisis (online). <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/analisis> Diakses pada tanggal 15 September 2020
- Mining Engineering Science (2013). Manfaat Batubara bagi kehidupan Manusia(online).<https://miningengineeringscience.blogspot.com/2013/08/manfaat-batubara-bagi-kehidupan-manusia>.Diakses pada tanggal 17 September 2020

- PT Bukit Asam Tbk (2014). Terjadinya Batubara (online).
<http://www.ptba.co.id/id/berita/detail/562/the-occurrence-of-coal>
Diakses pada tanggal 17 September 2020
- PT Bukit Asam Tbk (2014). Pengertian Batubara (online).
<http://www.ptba.co.id/id/berita/detail/563/getting-to-know> Diakses pada
tanggal 17 September 2020
- Zakky. (2020). Pengertian Analisis Menurut Para Ahli (online) .
[https://www.zonareferensi.com/pengertian-analisis-menurut-para-ahli-
dan-secara-umum/](https://www.zonareferensi.com/pengertian-analisis-menurut-para-ahli-dan-secara-umum/) Diakses pada tanggal 15 September 2020

LAMPIRAN

Lampiran hasil wawancara :

1. Ikwana Arwan sebagai General Manager PT Bukit Prima Bahari mengatakan memang banyak faktor – faktor yang menjadi penyebab ketidaktercapaian target volume angkutan seperti adanya kapal yang off hire dikarenakan sering mengalami kerusakan, shipment ekspor tidak berjalan dengan maksimal pada tahun 2020 dikarenakan pandemi COVID-19, jadwal laycan tidak sesuai dengan jadwal ketersediaan kapal dari pemilik kapal dan juga keterbatasan armada perusahaan. Dengan adanya faktor – faktor tersebut, maka General Manager sudah berdiskusi dengan para karyawan maupun atasan dan strategi mereka adalah pengoptimalan perawatan kapal untuk meminimalisir adanya kerusakan di kemudian hari dan juga penambahan armada baru karena perusahaan masih bergantung pada kapal charter dan itupun armada yang di charterkan masih terbatas, sehingga perusahaan akan berinisiatif untuk menambah armada baru. Kemudian dikatakan juga perusahaan tetap akan menjalin kerjasama dengan perusahaan lain untuk menambah charter kapal dan juga meningkatkan volume angkutan non PTBA. General Manager juga sudah merangkup seluruh data tiap bulannya mengenai realisasi volume angkutan dan memberitahukan juga faktor – faktor penyebab dan strateginya sehingga data dapat lebih mudah dipahami.

2. Arif Berliando sebagai Staff Operasional PT Bukit Prima Bahari mengatakan bahwa banyak faktor – faktor yang juga menjadi penyebab ketidaktercapaian target volume angkutan yaitu adalah waiting cargo, waiting vessel , dan padatnya antrian kapal di pelabuhan muat ataupun bongkar. Menurutnya strategi yang dapat dilakukan adalah mengoptimalkan komunikasi antara perusahaan dengan shipper sehingga jikalau ada informasi seperti adanya waiting vessel, cargo maupun situasi antrian kapal di pelabuhan bisa disampaikan dengan cepat ke perusahaan dan perusahaan bisa dapat berdiskusi mengenai hal tersebut karena 1

(satu) armada saja yang mengalami keterhambatan itu akan sangat berpengaruh pada realisasi volume angkutan.

3. Penulis juga mewawancarai Capt. Heyden sebagai Manager Crewing dan mengatakan bahwa cuaca buruk juga menjadi faktor mengenai ketidaktercapaian target volume angkutan. Oleh karena itu diperlukan crew kapal yang handal dalam situasi dan kondisi tersebut. Menurutnya, crew kapal masih ada yang kurang bisa mengatasi hal tersebut sehingga sebagai Manager Crewing untuk kedepannya akan lebih memilih calon crew kapal yang berkompeten.

Lampiran Line – Up Pengapalan Unit Dermaga Kertapati 11 Mei 2020



Dear All,

Disampaikan Informasi Line-Up Pengapalan Unit Dermaga Kertapati Tanggal **11 Mei 2020 at 10.30 LT :**

A. Di Dolphin / Ambang Luar / Underway :

- TB. BUKIT PRIMA 01 / BG. BA PRIMA 301 (STS ke-4 MV. AYE REVOLUTION) Tujuan Tanjung Kampoh
- TB. KARYA PACIFIC 21 / BG. PACIFIC STAR 7801 (STS ke-5 MV. AYE REVOLUTION) Tujuan Tanjung Kampoh
- TB. MICHELLE VII / BG. BENAMI VII (STS ke-6 MV. AYE REVOLUTION) Tujuan Tanjung Kampoh

B. Sandar di Jetty PTBA Kertapati :

• **Loading :**

Jetty 01 (Enim) :

- TB. MAIDEN STAR / BG. SENTANA BLOCK (STS ke-5 MV. PU TUO HAI) Tujuan Tanjung Kampoh

Jetty 02 (Ogan) :

- TB. MICHELLE VIII / BG. BENAMI VIII (STS ke-2 MV. AYE REVOLUTION) Tujuan Tanjung Kampoh

• **Standby Loading :**

Dolphin

- TB. ONI VIII / BG. ILIR JAYA I (STS ke-3 MV. AYE REVOLUTION I) Tujuan Tanjung Kampoh

Keramasan / Inner Anchorage

- TB. CSA 6 / BG. CSA 3003 (STS ke-6 MV. PU TUO HAI) Tujuan Tanjung Kampoh
- TB. JAAG 01 / BG. JAYA AGUNG 01 (STS ke-7 MV. PU TUO HAI) Tujuan Tanjung Kampoh

• **Completed Loading :**

Loading Sequence / Urutan muat di Jetty PTBA :

1. TB. MICHELLE VIII / BG. BENAMI VIII (STS ke-2 MV. AYE REVOLUTION) Tujuan Tanjung Kampoh
2. TB. MAIDEN STAR / BG. SENTANA BLOCK (STS ke-5 MV. PU TUO HAI) Tujuan Tanjung Kampoh
3. TB. CSA 6 / BG. CSA 3003 (STS ke-6 MV. PU TUO HAI) Tujuan Tanjung Kampoh
4. TB. ONI VIII / BG. ILIR JAYA I (STS ke-3 MV. AYE REVOLUTION I) Tujuan Tanjung Kampoh
5. TB. JAAG 01 / BG. JAYA AGUNG 01 (STS ke-7 MV. PU TUO HAI) Tujuan Tanjung Kampoh
6. TB. BUKIT PRIMA 01 / BG. BA PRIMA 301 (STS ke-4 MV. AYE REVOLUTION) Tujuan Tanjung Kampoh
7. TB. KARYA PACIFIC 21 / BG. PACIFIC STAR 7801 (STS ke-5 MV. AYE REVOLUTION) Tujuan Tanjung Kampoh
8. TB. MICHELLE VII / BG. BENAMI VII (STS ke-6 MV. AYE REVOLUTION) Tujuan Tanjung Kampoh

Sumber : PT Bukit Prima Bahari : 2020

Lampiran Line Up Transshipment Pembongkaran di MV Dubai Knight



C. Transshipment:

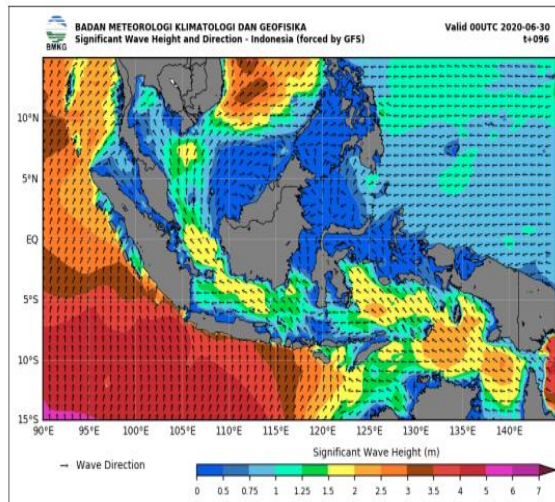
1. MV. DUBAI KNIGHT Buyer ASIA GREEN BA-48 (Surveyor Indonesia) (PRE STOWAGE : 55.800 MT) Laycan 05 – 11 Mei 2020
Time Arrival Palembang 09 May 2020 at 00.18 LT Wait FPG, Commenced Loading 09 May 2020 at 20.25 LT

No	Name of Tug Boat / Barge	Loading at Jetty	Discharge to MV. DUBAI KNIGHT
1	TB. BUKIT PRIMA 01 / BG. BA PRIMA 301	7.490,051	@Completed
2	TB. JAAG 01 / BG. JAYA AGUNG 01	3.318,698	@Completed
3	TB. KARYA PACIFIC 2210 / BG. PACIFIC STAR 8003	8.957,184	@Completed
4	TB. KARYA PACIFIC 21 / BG. PACIFIC STAR 7801	7.823,854	@On Progress
5	TB. SEMAR DELAPAN / BG. BOX TUJUHBELAS	7.408,940	@On Progress
6	TB. MICHELLE V / BG. BENAMI V	7.455,870	@Ready to a/side
7	TB. KARYA PACIFIC 2209 / BG. PACIFIC STAR 8002	8.972,292	@Ready to a/side
8	TB. KARYA PACIFIC 2217 / BG. PACIFIC STAR 8007	8.911,548	@Ready to a/side
Total Tonnase		60.338,437	19.765,993
Balance Cargo to be Load		+4.538,437	-36.034,067

Sumber : PT Bukit Prima Bahari : 2020

Lampiran Prakiraan Tinggi Gelombang 30 Juni 2020

PRAKIRAAN TINGGI GELOMBANG 30 Juni 2020



Perairan dengan gelombang Sedang :

Selat Malaka bagian Utara, Perairan Timur Kep.Batam-Bintan, Perairan Kep.Anambas dan Natuna, Laut Natuna, Selat Karimata, Selat Sunda bagian utara, Laut Jawa, Perairan Kotabaru, Selat Makassar, Laut Sulawesi, Teluk Tolo, Perairan Selatan Kep.Sula dan Banggai, Perairan Manui-Kendari, Laut Banda, Perairan Wakatobi, Perairan Selatan P.Buru-Ambon-P.Seram, Perairan Kep.Selayar, Laut Sawu, Perairan Yos Sudarso, Laut Seram, Perairan Selatan Flores, Perairan P.Sabu-Rote, Laut Timor, Perairan Fak-Fak - Kaimana, Perairan Amamapere-Agats, Perairan Kep.Kei dan Aru, Laut Arafuru, Perairan Kep.Babar-Tanimbar, Perairan Kep.Sermata-Letti.

Perairan dengan gelombang Tinggi :

Banda Aceh-Sabang, Perairan Barat Aceh, Perairan Barat P.Simeuleu, Perairan Barat Kep.Nias - Sibolga, Perairan Bengkulu, Samudera Hindia Barat Sumatera Utara hingga Barat, Selat Sunda bagian Selatan, Selat Bali, Selat Alas, Selat Lombok, Selat Sumba.

Perairan dengan gelombang Sangat Tinggi :

Perairan Barat Kep.Mentawai, Perairan P.Enggano, Perairan Barat Lampung, Samudera Hindia Barat Sumatera Selatan, Perairan Selatan Jawa hingga NTB, Samudera Hindia Selatan Jawa hingga NTB.

Sumber : Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika : 2020

RIWAYAT HIDUP



MIRANDA PRICILIA MELUWU, Lahir di Palu pada Tanggal 15 Mei 2000. Merupakan Anak kedua dari dua bersaudara dari pasangan bapak Daniel Silinggawe Meluwu dan ibu Abigail Tangkin.

Pendidikan Sekolah Dasar diselesaikan Tahun 2012 pada SD Immanuel Palu dan melanjutkan Pendidikan sekolah lanjutan tingkat pertama SMP Negeri 1 Palu diselesaikan pada Tahun 2014 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas SMA Negeri Model Terpadu Madani Palu , diselesaikan pada Tahun 2017. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Pada tahun 2017, tepatnya bulan Agustus 2017, penulis mulai mengikuti pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (2017-2021) dan mengambil jurusan KALK.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) di PT Bukit Prima Bahari selama satu tahun. Dan pada Tahun 2021 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.