

SKRIPSI
ANALISIS PERANAN PT. ADHIKA SAMUDERA
JAYA SELAKU *BOARDING AGENT* DALAM
RANGKA PENINGKATAN PRODUKTIVITAS
BONGKAR (*SHIP TO SHIP*) BATUBARA DI
PERAIRAN PELABUHAN MOROSI SULAWESI
TENGGARA



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

NICKY CANDRA DIKA

NIT. 08.20.032.1.12

D-IV TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2024

**ANALISIS PERANAN PT. ADHIKA SAMUDERA
JAYA SELAKU *BOARDING AGENT* DALAM
RANGKA PENINGKATAN PRODUKTIVITAS
BONGKAR (*SHIP TO SHIP*) BATUBARA DI
PERAIRAN PELABUHAN MOROSI SULAWESI
TENGGARA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

NICKY CANDRA DIKA

NIT. 08.20.032.1.12

D-IV TRANSPORTASI LAUT

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2024**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Nicky Candra Dika

Nomor Induk Taruna : 08.20.032.1.12

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Skripsi yang saya tulis dengan judul :

**ANALISIS PERANAN PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA SELAKU
BOARDING AGENT DALAM RANGKA PENINGKATAN
PRODUKTIVITAS BONGKAR (*SHIP TO SHIP*) BATUBARA DI
PERAIRAN PELABUHAN MOROSI SULAWESI TENGGARA**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Skripsi Taruna tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, 10 Juli 2024



Nicky Candra Dika

PERSETUJUAN SEMINAR SKRIPSI

Judul : ANALISIS PERANAN PT. ADHIKA SAMUDERA
JAYA SELAKU *BOARDING AGENT* DALAM
RANGKA PENINGKATAN PRODUKTIVITAS
BONGKAR (*SHIP TO SHIP*) BATUBARA DI
PERAIRAN PELABUHAN MOROSI SULAWESI
TENGGERA

Nama Taruna : NICKY CANDRA DIKA

Nomor Induk Taruna : 08 20 032 1 112

Program : D IV TRANSPORTASI LAUT

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

SURABAYA, 04 JUL 2024

Menyetujui

Pembimbing I



M. Dahri, SH. M.HUM
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19610115 198311 1 001

Pembimbing II



Drs. Teguh Pribadi, M.Si, QIA
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19690912 199403 1 001

Ketua Program Studi Transportasi Laut



Faris Noland, S.Si.T., M.Sc.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 198411182008121003

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

**ANALISIS PERANAN PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA SELAKU
BOARDING AGENT DALAM RANGKA PENINGKATAN PRODUKTIVITAS
BONGKAR (*SHIP TO SHIP*) BATUBARA DI PERAIRAN PELABUHAN
MOROSI SULAWESI TENGGARA**

Disusun dan Diajukan Oleh :

Nicky Candra Dika
NIT. 08 20 032 1 12
Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 10 Juli 2024
Menyetujui

Penguji I



Romanda Annas Amrullah, S.ST, M.M.
Penata (III/c)
NIP. 1984062 320101 2 1005

Penguji II



M. Dahri, SH, M.HUM
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19610115 198311 1 001


Penguji III



Drs. Teguh Pribadi, M.Si, OIA
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19690912 199403 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi Transportasi Laut



Faris Nofandhi S.St, T, M.Sc
Penata Tk-I (III/d)
NIP. 19841118 200812 1 003

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur atas kebesaran Allah SWT tuhan semesta alam, karena atas segala kuasanya, berkat dan anugerahnya yang ia telah berikan. Sehingga peneliti dapat menyelesaikan proposal Skripsi ini. Adapun proposal Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan untuk menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV Transportasi Laut di Politeknik Pelayaran Surabaya dengan mengambil judul : **ANALISIS PERANAN PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA SELAKU *BOARDING AGENT* DALAM RANGKA PENINGKATAN PRODUKTIVITAS BONGKAR (*SHIP TO SHIP*) BATUBARA DI PERAIRAN PELABUHAN MOROSI SULAWESI TENGGARA.**

Dalam penyelesaian penelitian Skripsi ini saya mengalami beberapa kesulitan dan hambatan, tetapi berkat bantuan dan dorongan dari para pembimbing penelitian Skripsi ini dapat terselesaikan. Untuk itu peneliti ucapkan terima kasih kepada yang terhormat :

1. Moejiono, M.T, M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan fasilitas berupa ruang dan waktu atas terselenggaranya Skripsi.
2. Bapak Faris Nofandi S.Si.T, M.Sc. selaku ketua jurusan Transportasi Laut yang telah memberikan dukungan kepada peneliti untuk membuat Skripsi.
3. Bapak M. Dahri, SH. M.HUM selaku pembimbing I dan Bapak Drs. Teguh Pribadi, M.Si, QIA selaku pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktunya untuk membimbing peneliti hingga selesai.
4. Seluruh Civitas Akademik, Staff dan Dosen Pengajar Jurusan Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.
5. Kepada keluarga saya, terutama yang saya sayangi Ibunda Sri Hayunani, dan Bapak Yarju yang telah memberi doa dan restu sehingga peneliti dapat menyelesaikan Skripsi ini.
6. Wisnu Bayu Aji, Nuke Dewi Kartika, dan Nike Ayu Kartika yang sangat peneliti sayangi dan selalu memberikan semangat kepada peneliti.

7. Seluruh Staff dan Karyawan PT. Adhika Samudera Jaya terimakasih atas atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada peneliti saat melakukan praktik darat/prada.
8. Kepada Johanis Silverius Renwarin terimakasih atas bantuannya dan kerja sama yang baik selama menjalankan praktik darat/prada di PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari.
9. Teman-teman Taruna dan Taruni TL D Mandiri, rekan-rekan angkatan XI, Kasta Plat K, terimakasih atas cerita indahanya.
10. Teman baik peneliti Siti Nurjannah yang selalu menjadi pendengar baik dan memberikan semangat peneliti.
11. Dan semua pihak yang tak mungkin disebutkan namanya satu persatu. Dalam penyusunan ini peneliti menyadari masih banyak kekurangan baik ditinjau dari segi penelitian, penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa.

Karena itu peneliti mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini yang akan berguna untuk umum maupun peneliti sendiri. Akhirnya peneliti berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri pribadi peneliti dan maupun pembacanya untuk menambah pengetahuan. Akhir kata saya berharap semoga Skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak pada umumnya dan untuk lembaga Politeknik Pelayaran Surabaya pada khususnya.

SURABAYA, 09 JULI 2024

PENELITI



Nicky Candra Dika
N.I.T : 08.20.032.1.12

ABSTRAK

Nicky Candra Dika. Analisis Peranan PT. Adhika Samudera Jaya Selaku Boarding Agent Dalam Rangka Peningkatan Produktivitas Bongkar (*Ship To Ship*) Batubara Di Perairan Pelabuhan Morosi Sulawesi Tenggara. Dibimbing oleh Dosen Pembimbing I Bapak M. Dahri, SH. M.HUM dan Dosen Pembimbing II Bapak Drs. Teguh Pribadi, M.Si, QIA.

Kegiatan bongkar muat batu bara di *mother vessel* harus diawasi secara ketat dan dilaporkan sesuai dengan keadaan di atas kapal. PT. Adhika Samudera Jaya, perusahaan yang bergerak di bidang keagenan kapal, menugaskan seorang *boarding agent* untuk mengawasi kegiatan bongkar muat di atas kapal. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui peranan *boarding agent* PT. Adhika Samudera Jaya pada bongkar batubara di Perairan Pelabuhan Morosi Sulawesi Tenggara dan untuk mengetahui hambatan dalam pelaksanaan bongkar batubara di Perairan Pelabuhan Morosi Sulawesi Tenggara. Dalam penelitian ini, metode penelitian yang digunakan untuk menganalisis data adalah metode deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *boarding agent* PT. Adhika Samudera Jaya memainkan peran penting dalam memastikan kelancaran bongkar muat batubara di Perairan Pelabuhan Morosi, Sulawesi Tenggara. Hal ini dibuktikan melalui penelitian yang mengidentifikasi berbagai tugas krusial yang mereka emban, seperti memonitor kegiatan bongkar muat, memfasilitasi komunikasi antar pihak, dan membuat laporan harian. Meskipun demikian, penelitian ini juga menemukan beberapa hambatan yang dapat menghambat kelancaran kegiatan, seperti keterlambatan tongkang, kerusakan *crane* dan alat berat, serta kurangnya koordinasi antar pihak yang terlibat. Dengan hambatan tersebut, mengakibatkan beberapa dampak, yaitu kapal menjadi terlambat untuk berangkat ke pelabuhan berikutnya, lalu meningkatkan resiko kecelakaan dan meningkatkan biaya operasional, serta tingkat produktivitas bongkar muat menjadi menurun yang berakibat gagal mencapai target. Berdasarkan temuan tersebut, penelitian ini merekomendasikan beberapa langkah untuk meningkatkan efisiensi bongkar muat batubara di Perairan Pelabuhan Morosi, yaitu memperkuat koordinasi antar pihak dan melakukan perawatan alat secara berkala.

Kata Kunci: *Boarding Agent, Ship To Ship, Batubara*

ABSTRACT

Nicky Candra Dika. Analysis of the Role of PT. Adhika Samudera Jaya as Boarding Agent in the Context of Increasing the Productivity of Coal Unloading (Ship to Ship) in Morosi Harbor Waters, Southeast Sulawesi. Supervised by Supervisor I Mr. M. Dahri, SH. M.HUM and Supervisor II Mr. Drs. Teguh Pribadi, M.Si, QIA.

Coal loading and unloading activities on the mother vessel must be strictly monitored and reported according to the conditions on board. PT. Adhika Samudera Jaya, a company engaged in the field of ship agency, assigns a boarding agent to supervise loading and unloading activities on board. The purpose of this study was to determine the role of PT. Adhika Samudera Jaya's boarding agent in coal unloading in the waters of Morosi Port, Southeast Sulawesi and to determine the obstacles in the implementation of coal unloading in the waters of Morosi Port, Southeast Sulawesi. In this study, the research method used to analyze the data was a qualitative descriptive method. The results of the study indicate that PT. Adhika Samudera Jaya's boarding agent plays an important role in ensuring the smooth loading and unloading of coal in the waters of Morosi Port, Southeast Sulawesi. This is proven through research that identifies various crucial tasks they carry out, such as monitoring loading and unloading activities, facilitating communication between parties, and making daily reports. However, this study also found several obstacles that could hinder the smooth running of activities, such as barge delays, crane and heavy equipment damage, and lack of coordination between the parties involved. With these obstacles, it results in several impacts, namely the ship is late to depart to the next port, then increases the risk of accidents and increases operational costs, and the level of loading and unloading productivity decreases which results in failure to achieve the target. Based on these findings, this study recommends several steps to improve the efficiency of loading and unloading coal in the Morosi Port Waters, namely strengthening coordination between parties and carrying out regular equipment maintenance.

Keywords: *Boarding Agent, Ship To Ship, Coal*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Batasan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Penelitian.....	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	6
A. <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya.....	6
B. Landasan Teori	8
1. Pengertian Analisis	8
2. Pengertian Peran	9
3. Pengertian Keagenan Kapal	10
4. Pengertian Agen dan Boarding Agent	10

5. Kegiatan Bongkar Muat <i>STS</i>	12
6. Muatan Curah Batubara.....	20
C. Kerangka Penelitian	21
BAB III METODE PENELITIAN	22
A. Jenis Penelitian.....	22
B. Lokasi Dan Waktu Penelitian.....	22
1. Lokasi Penelitian	22
2. Waktu Penelitian.....	23
C. Sumber Data.....	23
1. Data Primer.....	23
2. Data Sekunder	23
D. Teknik Pengumpulan Data	24
1. Wawancara	24
2. Observasi	24
3. Dokumentasi.....	25
E. Teknik Analisis Data.....	25
1. Reduksi Data	26
2. Penyajian Data	26
3. Menarik Kesimpulan	26
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	27
A. Deskripsi Data	27
1. Gambaran Umum PT. Adhika Samudera Jaya	27
2. Struktur Organisasi PT. Adhika Samudera Jaya	29
B. Hasil Penelitian	32

1. Hasil Observasi	32
2. Hasil Wawancara	41
C. Analisis Data	49
1. Proses Bongkar Muat Batu Bara Dengan Metode <i>STS</i> :	49
2. Peran Dan Tanggung Jawab <i>Boarding Agent</i> :	49
3. Hambatan Dalam Pelaksanaan Kegiatan Bongkar Batubara	50
4. Dampak Akibat Hambatan dalam Pelaksanaan Kegiatan Bongkar Batubara di Morosi	51
D. Pembahasan	52
BAB V PENUTUP	55
A. Kesimpulan	55
B. Saran	56
DAFTAR PUSTAKA	58

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya.....	6
Tabel 4. 1 Jumlah Karyawan PT. ASJ Cabang Kendari	30

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian	21
Gambar 4. 1 Kantor PT. ASJ Cabang Kendari	28
Gambar 4. 2 Struktur Organisasi PT. ASJ	29
Gambar 4. 3 Metode <i>Ship To Ship</i>	33
Gambar 4. 4 <i>Check-in</i> dokumen kapal oleh agen	33
Gambar 4. 5 <i>Check-in</i> petugas karantina	34
Gambar 4. 6 <i>Check-in Surveyor</i>	35
Gambar 4. 7 <i>Stevedore on board</i>	36
Gambar 4. 8 Kegiatan penyandaran tongkang di lambung kapal	37
Gambar 4. 9 Kegiatan <i>transfer</i> /pemindahan alat berat	38
Gambar 4. 10 Kegiatan pemuatan batu bara dari palka menuju tongkang	39
Gambar 4. 11 Proses Penyelesaian Bongkar Muat dan Keberangkatan Kapal.....	40

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Setiap transportasi laut yang berlayar, baik untuk perdagangan internasional maupun domestik, pasti akan berhenti di pelabuhan untuk melakukan pemuatan atau pembongkaran barang. Transportasi laut sering digunakan untuk mengangkut barang dan jasa karena lebih efisien dalam mengangkut barang dalam jumlah kapasitas besar, seperti dalam pengangkutan batu bara. Batu bara adalah salah satu contoh barang tambang yang tidak dapat ditemukan di semua wilayah Indonesia kecuali di pulau Sumatera dan Kalimantan. Batu bara sangat dibutuhkan untuk pembangkit tenaga energi industri-industri di Indonesia maupun dunia. Kegiatan pengangkutan batu bara dilakukan dengan menggunakan sarana transportasi laut seperti kapal laut (kapal niaga). Untuk mengangkut batubara dari kapal ke *stockpile* dapat menggunakan tongkang. Bongkar muat dapat dilakukan secara langsung di pelabuhan, di *jetty*, atau di *outer buoy*. Selain itu, dapat dilakukan di laut lepas dengan menggunakan peralatan B/M dari kapal atau dengan menggunakan *floating crane*. Batubara yang telah dimuat kemudian dikirim baik ke dalam negeri maupun ke luar negeri melalui *motor vessel*. Setelah tiba di tempat tujuan, batu bara yang diangkut di kapal juga perlu penanganan agar dapat dikirim ke pembeli batu bara (*Consignee*). Dalam hal ini, *principal* menunjuk perusahaan pelayaran nasional sebagai agen yang bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal yang diageninya bertambat dengan baik, tepat waktu,

dan lancar dalam melakukan aktivitasnya di dua pelabuhan, seperti bongkar dan muat, dan bahwa kapal tersebut dapat berlayar kembali dengan lancar sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan untuk menunjang kelancaran ekonomi.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 23 tahun 2022 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan Keagenan Kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia. Kegiatan Keagenan Kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili perusahaan angkutan laut asing dan/atau perusahaan angkutan laut nasional dalam rangka mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia.

PT. Adhika Samudera Jaya adalah perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang keagenan. Keagenan pelayaran adalah bidang usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal.

Kegiatan bongkar muat batu bara di mother vessel harus diawasi secara ketat dan dilaporkan sesuai dengan keadaan di atas kapal. Oleh karena itu, PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari mengawasi proses pembongkaran di atas kapal untuk memastikan bahwa proses tersebut berjalan dengan baik. Dengan demikian, karyawan operasional di atas kapal juga dikenal sebagai boarding agent yang dibutuhkan untuk melakukan tugas dan tanggung jawab yang ditetapkan. Namun, dalam kenyataannya, kegiatan

bongkar muat tidak selalu berjalan sesuai harapan. Sering kali, kegiatan bongkar muat dihadapkan pada berbagai hambatan yang dapat mengganggu produktivitasnya.

Pada saat peneliti melakukan penelitian ini, peneliti menemukan beberapa faktor yang menghambat proses kegiatan bongkar batubara, yang pertama yaitu kerusakan crane kapal, dengan kerusakan crane ini kegiatan bongkar batubara dapat terhambat beberapa jam bahkan beberapa hari. Yang kedua yaitu keterlambatan dan keterbatasan tongkang, hal ini juga menghambat jalannya proses bongkar batubara dikarenakan jika tidak ada tongkang yang bersandar di kapal, maka kegiatan bongkar batubara akan terhenti.

Maka berdasarkan latar belakang diatas, pada skripsi ini peneliti tertarik untuk mengambil judul:

“ANALISIS PERANAN PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA SELAKU *BOARDING AGENT* DALAM RANGKA PENINGKATAN PRODUKTIVITAS BONGKAR (*SHIP TO SHIP*) BATUBARA DI PERAIRAN PELABUHAN MOROSI SULAWESI TENGGARA”.

B. Rumusan Masalah

Mengacu pada latar belakang yang telah dikemukakan diatas, adapun permasalahan yang akan peneliti bahas sebagai acuan dalam penelitian ini antara lain:

1. Bagaimana peranan *boarding agent* PT. Adhika Samudera Jaya pada bongkar batubara di Perairan Pelabuhan Morosi Sulawesi Tenggara?

2. Apa saja hambatan dalam pelaksanaan kegiatan bongkar batubara di Perairan Pelabuhan Morosi Sulawesi Tenggara dan dampaknya?

C. Batasan Masalah

Pembatasan masalah digunakan agar penelitian dan pembahasan lebih terarah padatujuan yang hendak di capai serta tidak menimbulkan keraguan. Ada beberapa batasan masalah pada penelitian ini sebagai berikut:

Berkaitan dengan judul yang dipilih dimana terdapat ruang lingkup dan luasnya masalah tersebut, maka peneliti tidak membahas keseluruhan tetapi hanya membahas tentang peranan boarding agent demi menunjang peningkatan produktivitas bongkar batubara.

Peneliti hanya membahas perananan PT. Adhika Samudera Jaya selaku boarding agent dalam kegiatan bongkar batubara (ship to ship) di perairan Pelabuhan Morosi, Sulawesi Tenggara dalam kurun waktu 12 bulan yaitu sejak tanggal 01 Agustus 2022 – 01 Agustus 2023.

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui peranan *boarding agent* PT. Adhika Samudera Jaya pada bongkar batubara di Perairan Pelabuhan Morosi Sulawesi Tenggara.
2. Untuk mengetahui hambatan dalam pelaksanaan bongkar batubara di Perairan Pelabuhan Morosi Sulawesi Tenggara dan dampaknya.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis
 - a. Sebagai bahan dasar untuk sumber ilmu pengetahuan tambahan bagi masyarakat dan taruna yang ingin tahu lebih banyak tentang keagenan kapal terutama *boarding agent*.

- b. Sebagai bahan masukan bagi para pembaca, khususnya taruna jurusan transportasi laut yang ingin mengetahui peranan *boarding agent*.

2. Manfaat Praktis

Dalam penelitian ini diharapkan mampu membantu dalam peningkatan produktivitas bongkar batubara khususnya *boarding agent* yang menangani proses pembongkaran di atas kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya

NO	JUDUL PENELITIAN	PENELITI	KESIMPULAN	PERBEDAAN PENELITIAN
1.	Analisis Proses Pelayanan <i>Boarding Agent</i> PT. Adhika Samudera Jaya Dalam Kegiatan Bongkar Muat Batu Bara Di Terminal Khusus PT. VDNI	Muhammad Azhar (2023)	Berdasarkan hasil pengumpulan data dan analisis yang mendalam, dapat disimpulkan bahwa PT. Adhika Samudera Jaya telah melaksanakan pelayanan keagenan sesuai dengan prosedur yang berlaku, mulai dari tahap perencanaan hingga selesainya kegiatan bongkar muat batu bara secara <i>STS</i> . Namun, terdapat beberapa faktor yang menghambat pelaksanaan pelayanan tersebut, yaitu kurangnya kesiapan <i>boarding agent</i> dalam hal pengetahuan, keterampilan, dan sarana prasarana, hubungan yang tidak harmonis antara <i>boarding agent</i> dengan TKBM/ <i>stevedore</i> , serta ketidaksiapan peralatan bongkar yang disebabkan oleh faktor usia dan pemeliharaan yang kurang optimal.	Pada penelitian sebelumnya lebih fokus membahas proses pelayanan <i>boarding agent</i> oleh PT. Adhika Samudera Jaya. Sedangkan pada penelitian yang peneliti lakukan membahas tentang peningkatan produktivitas kegiatan bongkar batubara di Perairan Pelabuhan Morosi, Sulawesi Tenggara oleh PT. Adhika Samudera Jaya selaku <i>boarding agent</i> .
2.	Peran <i>Boarding Agent</i> Dalam Meminimalisir Terlambatnya Keberangkatan	Firmansyah Ananto (2022)	Keterlambatan keberangkatan kapal di PT. Indo Dharma Transport Cabang Sungai Danau sering terjadi dan	Pada penelitian sebelumnya lebih fokus membahas tentang hambatan yang menyebabkan

	Kapal di PT. Indo Dharma Transport Cabang Sungai Danau		<p>menimbulkan berbagai dampak negatif. Faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan tersebut antara lain kurangnya peran aktif boarding agent dalam meminimalisir masalah di atas kapal, keterlambatan dalam memberikan laporan harian, kurangnya koordinasi dengan Nakhoda terkait dokumen on board, dan kurangnya koordinasi dengan Pilot terkait estimasi keberangkatan. Untuk mengatasi masalah ini, perlu dilakukan beberapa langkah solusi, seperti:</p> <p>Meningkatkan peran aktif boarding agent dalam memahami prosedur dan tugas keagenan, serta menjadi lebih terampil dan cekatan dalam menangani masalah di atas kapal.</p> <p>Melakukan pencatatan laporan harian secara berkelanjutan, sehingga pada saat jam laporan, boarding agent dapat segera mengirimkannya.</p> <p>Meningkatkan koordinasi dengan Nakhoda dengan menginformasikan 1 jam sebelum sertifikat kapal atau dokumen on board. Hal ini memungkinkan awak kapal mempersiapkan kapal untuk berlayar.</p> <p>Meningkatkan koordinasi dengan Pilot dengan menginformasikan estimasi dokumen on</p>	<p>keterlambatan keberangkatan kapal dan memberikan solusi untuk meminimalisir keterlambatan keberangkatan kapal yang diageni oleh PT. Indo Dharma Transport Cabang Sungai Danau. Sedangkan pada penelitian yang peneliti lakukan membahas tentang peran PT. Adhika Samudera Jaya selaku <i>boarding agent</i> dalam rangka meningkatkan produktivitas kegiatan bongkar batubara di Perairan Pelabuhan Morosi, Sulawesi Tenggara.</p>
--	--	--	---	---

			<p>board. Hal ini memungkinkan Pilot stand by di lokasi kapal saat dokumen on board dan boarding agent turun kapal, sehingga kapal bisa langsung berlayar. Dengan menerapkan langkah-langkah solusi tersebut, diharapkan dapat meminimalisir keterlambatan keberangkatan kapal di PT. Indo Dharma Transport Cabang Sungai Danau. Peningkatan peran aktif dan koordinasi yang baik antara boarding agent, Nakhoda, dan Pilot menjadi kunci utama untuk meningkatkan efisiensi operasi pelayaran. Jadi, keterlambatan keberangkatan kapal di PT. Indo Dharma Transport Cabang Sungai Danau dapat diatasi dengan meningkatkan peran aktif dan koordinasi yang baik antara boarding agent, Nakhoda, dan Pilot. Penerapan langkah-langkah solusi yang tepat akan meningkatkan efisiensi operasi pelayaran dan memberikan dampak positif bagi perusahaan.</p>	
--	--	--	---	--

Sumber: Penelitian Sebelumnya

B. Landasan Teori

1. Pengertian Analisis

Menurut Kamus besar bahasa Indonesia “Analisis adalah proses memecah suatu objek atau gagasan menjadi bagian-bagian kecil untuk

memahaminya secara lebih mendalam. Proses ini melibatkan pemahaman terhadap bagian-bagian tersebut, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pemahaman yang tepat dan komprehensif.”.

Menurut Gorys Keraf (2004:67) menyatakan “Analisis adalah proses memecah suatu masalah menjadi bagian-bagian kecil yang saling terkait satu sama lain. Proses ini dilakukan untuk memahami masalah secara lebih mendalam dan mencari solusi yang tepat.”.

Wiradi Menyatakan (2006:103) “Analisis adalah proses memahami suatu objek atau gagasan dengan cara menguasai, membedakan, memilah, menggolongkan, dan mengelompokkan bagian-bagiannya menurut kriteria tertentu. Proses ini juga melibatkan pencarian hubungan antar bagian dan interpretasi maknanya”.

Jadi dapat disimpulkan dari beberapa pendapat di atas bahwa analisis adalah proses menemukan informasi baru tentang suatu objek yang sedang diteliti atau diamati oleh peneliti dengan tujuan untuk menemukan informasi yang akurat pada objek tertentu.

2. Pengertian Peran

Menurut Soerjono Soekanto (2002:243) dalam (Brigette Lantaeda et al., 2002) yaitu peran adalah perilaku yang diharapkan dari seseorang yang memiliki kedudukan tertentu. Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu peran. Dalam sebuah organisasi, setiap orang memiliki karakteristik yang berbeda-beda dalam melaksanakan tugas, kewajiban, atau tanggung jawabnya.

Berdasarkan definisi peran di atas, jadi peran adalah suatu tindakan atau langkah yang diambil oleh seseorang atau kelompok dalam suatu perusahaan untuk menghadapi situasi tertentu. Yang diharapkan bahwa tindakan ini akan berdampak pada proses berkelanjutan perusahaan. Peran yang baik sangat penting untuk mencapai tujuan, visi, dan misi perusahaan.

3. Pengertian Keagenan Kapal

Menurut Suyono (2005:201) dalam (Sari et al., 2018) Keagenan adalah hubungan hukum yang terjadi antara dua pihak, yaitu agen (*agent*) dan pemilik (*principal*). Agen (*agent*) bertindak atas nama prinsipal untuk melakukan suatu tindakan tertentu. Pemilik (*principal*) tetap memiliki hak untuk mengawasi agen dalam melaksanakan tugasnya.

Jadi berdasarkan definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa Keagenan kapal adalah kegiatan yang sangat penting untuk memastikan bahwa barang atau muatan yang diangkut, diangkut dengan lancar dalam industri pelayaran, baik domestik maupun internasional.

4. Pengertian Agen dan Boarding Agent

a. Pengertian Agen

Dalam ilmu pemasaran, agen adalah orang yang membantu menyalurkan produsen atau perusahaan tertentu menjual barang atau jasa yang dijual oleh perusahaan. Agen biasanya berfungsi sebagai penghubung atau perantara antara pelanggan dan perusahaan yang menyediakan barang atau jasa tersebut.

Menurut (Budi Santoso, 2015:4), Agen (*Agency*) adalah hubungan hukum antara dua pihak, yaitu agen dan *principal*. Agen diberikan kewenangan untuk bertindak atas nama *principal*. Tindakan agen akan mengikat *principal*, baik itu berdasarkan perjanjian maupun tindakan.

b. Pengertian *Boarding Agent*

Menurut (Afkaary, 2020) *boarding agent* adalah perwakilan perusahaan yang bertugas mengawasi kapal sejak kedatangan, proses pemuatan, hingga keberangkatannya, dan mencatat seluruh proses tersebut. Saat batubara dimuat di tengah laut, seorang *boarding agent* wajib mengawasi dan memantau seluruh prosesnya, dari awal pemuatan hingga selesai. *Boarding agent* juga harus selalu berkomunikasi dengan pihak kapal terkait pemuatan, dokumen kapal, dan memastikan hak-hak semua orang di atas kapal terpenuhi, seperti *shipper*, *buyer*, *stevedore*, *surveyor*, dan lain-lain.

Menurut (Sukma, 2022) *boarding agent*, perwakilan agen pelayaran, selalu menjalin komunikasi dengan pihak kapal. Mereka biasanya menjadi orang pertama yang naik ke kapal saat tiba dan orang terakhir yang turun sebelum kapal berangkat.

Jadi berdasarkan beberapa definisi diatas dapat disimpulkan bahwa *boarding agent* adalah seorang petugas perwakilan agen yang memiliki keterlibatan langsung dengan pihak kapal. Biasanya, *boarding agent* menjadi orang pertama yang naik ke kapal saat tiba di

pelabuhan dan menjadi orang terakhir yang turun dari kapal sebelum kapal berangkat.

5. Kegiatan Bongkar Muat *STS*

a. Pengertian Bongkar Muat

Menurut Badudu (2001:200) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Pembongkaran merupakan suatu aktivitas yang melibatkan proses pemindahan barang dari satu tempat ke tempat lain. Aktivitas ini dapat dilakukan dengan cara mengangkat, membawa keluar, mengeluarkan, atau memindahkan. Pembongkaran dapat dilakukan dalam berbagai konteks, seperti pembongkaran barang impor dari kapal ke dermaga, pembongkaran barang dari dermaga ke gudang, pembongkaran barang dari gudang ke gudang, atau pembongkaran barang dari gudang ke dermaga untuk kemudian diangkut kembali ke kapal. Sedangkan Muat adalah suatu keadaan di mana suatu ruang atau tempat telah diisi oleh sesuatu. Sesuatu tersebut dapat berupa benda, orang, atau bahkan ide. Keadaan muat dapat terjadi secara alami atau buatan. Contohnya seperti barang dari dermaga dipindahkan ke kapal. Menurut (Mulyono 2023:45) Bongkar muat barang adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.

b. Metode Pembongkaran *STS*

Berdasarkan SOLAS *consolidated* (2014:354), dinyatakan bahwa, “*Ship to ship activity means any activity not related to a port*

facility that involves the transfer of goods or person from one ship to another". Yang berarti aktivitas antar kapal adalah aktivitas yang dilakukan di laut, bukan di pelabuhan, yang melibatkan pemindahan barang atau orang dari satu kapal ke kapal lain. Kegiatan *STS (Ship to Ship Transfer)* banyak dilaksanakan untuk barang-barang curah dengan volume besar, seperti batu bara, nikel, dan ore. Salah satu alasan penggunaan metode *STS* untuk barang-barang tersebut adalah untuk meningkatkan keselamatan kerja saat proses bongkar muat.

Sementara dalam pelaksanaannya sendiri, kegiatan bongkar muat *STS* didukung oleh aktivitas *stevedoring* untuk kelancaran operasi *STS*. *Stevedoring* merupakan kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan barang dari kapal ke dermaga, tongkang, atau truk. Kegiatan ini dilakukan di dalam palka kapal dengan menggunakan *crane*.

c. Alat-alat Bongkar Muat *STS*

1) *Ship unloader*

Adalah crane berukuran besar yang dirancang khusus untuk memindahkan muatan dari kapal ke *conveyor* atau tongkang. Crane ini dilengkapi dengan *grab*, yaitu sebuah alat yang digunakan untuk menggaruk muatan. Komponen utama *ship unloader* sebagai berikut:

- a) Tiang *crane* berfungsi untuk menopang *crane* dan memberikan stabilitas. Tiang *crane* dilengkapi dengan rel agar dapat bergerak ke kanan dan ke kiri. Selain itu, tiang

crane juga dilengkapi dengan lampu peringatan untuk memperingatkan orang-orang yang berada di bawah *crane* agar berhati-hati.

- b) Batang pemuat atau *boom* berfungsi untuk mengangkat muatan. Batang pemuat dilengkapi dengan hidrolik untuk memudahkan pengangkatan muatan. Pada saat kapal mengolah gerak, batang pemuat diposisikan ke atas dengan sudut kurang lebih 350 derajat agar tidak menabrak bangunan anjungan kapal saat kapal akan sandar.
- c) *Crane house* atau rumah *crane* berfungsi sebagai tempat operator *crane* untuk mengontrol *crane*.
- d) Kerek muat atau *cargo block* berfungsi sebagai jalur untuk pergerakan *wire*. Kerek muat berada di ujung batang pemuat.
- e) *Wire drum* berfungsi sebagai tempat penyimpanan *wire*. *Wire drum* terletak di dalam *crane house*.
- f) *Wire* berfungsi untuk meneruskan gerakan yang dihasilkan oleh *winch*. *Wire* dililitkan pada *wire drum*.
- g) Motor penggerak atau *winch* berfungsi sebagai penggerak utama dari setiap gerakan yang ada, seperti menaikkan dan menurunkan grab.

2) *Loader vehicle*

Adalah kendaraan yang digunakan untuk mengumpulkan muatan curah batu bara yang berserakan di dalam palka kapal. Kendaraan ini dilengkapi dengan *bucket* yang

digunakan untuk menggaruk dan mengumpulkan muatan batu bara tersebut. Setelah muatan batu bara terkumpul, *loader vehicle* akan membawanya ke area yang dapat dijangkau oleh *grab crane*. *Grab crane* kemudian akan mengangkat muatan batu bara tersebut dan memindahkannya ke tongkang.

3) *Excavator*

Adalah kendaraan alat berat yang digunakan untuk mengumpulkan muatan batu bara yang tidak dapat dijangkau oleh *grab crane*. Kendaraan ini dilengkapi dengan *bucket* yang digunakan untuk menggaruk dan mengumpulkan muatan batu bara tersebut. *Excavator* juga dapat digunakan untuk mengangsur muatan batu bara di dalam tongkang. Hal ini dilakukan agar muatan batu bara tidak menumpuk di satu area, sehingga

d. Perusahaan Bongkar Muat

Perusahaan bongkar muat adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa pemuatan dan pembongkaran barang-barang muatan kapal. Perusahaan ini menyediakan tenaga kerja, peralatan, dan sarana prasarana yang diperlukan untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Kegiatan bongkar muat dapat dilakukan langsung dari kapal ke darat, atau melalui tongkang.

e. Tenaga Kerja Bongkar Muat

Tenaga kerja bongkar muat (TKBM) adalah tenaga kerja yang memiliki keterampilan dan keahlian khusus dalam melakukan kegiatan bongkar muat barang. Sedangkan penyedia jasa bongkar

muat adalah perusahaan yang menyediakan jasa bongkar muat barang. Perusahaan ini memiliki tenaga kerja bongkar muat (TKBM), peralatan bongkar muat, dan sarana prasarana yang diperlukan untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Kegiatan pembongkaran batu bara dari atas kapal ke tongkang dilakukan oleh TKBM. TKBM yang melakukan kegiatan ini harus memiliki keterampilan dan keahlian khusus dalam menangani barang curah yang berat dan berbahaya. Selain itu, terdapat juga petugas lain yang terlibat dalam kegiatan bongkar muat, antara lain:

- 1) *Loading master* merupakan personel yang penting dalam proses bongkar muat barang. *Loading master* bertanggung jawab untuk memastikan kelancaran dan keamanan proses bongkar muat.
- 2) *Forman* berperan penting dalam membantu loading master dalam menjalankan tugasnya. *Forman* bertanggung jawab untuk memastikan bahwa semua peralatan bongkar muat dalam kondisi siap digunakan dan bahwa semua anggota tim bekerja sesuai dengan instruksi.
- 3) *Mooring* merupakan personel yang bekerja di bawah arahan *loading master* dan *forman*. *Mooring* bertanggung jawab untuk membantu kelancaran proses bongkar muat dengan melakukan berbagai tugas, seperti mengisi bahan bakar, menarik tali tongkang, dan memasang *sling wire* pada *grab crane*.
- 4) Perwakilan *cargo owner* berperan penting dalam memastikan bahwa barang yang dibongkar tidak mengalami kerusakan atau

kehilangan. Perwakilan *cargo owner* memiliki kewenangan untuk menghentikan proses bongkar muat jika terdapat hal-hal yang dapat merugikan pemilik barang.

- 5) *Operator crane* dan alat berat merupakan personel yang memiliki peran penting dalam proses bongkar muat. *Operator crane* dan alat berat harus memiliki keterampilan dan keahlian yang sesuai dengan jenis peralatan yang dioperasikannya untuk memastikan bahwa proses bongkar muat berjalan dengan lancar dan aman.
 - 6) *Rigger* merupakan personel yang bertugas untuk melakukan proses pembersihan sisa batu bara di dalam palka kapal. *Rigger* harus menggunakan alat pelindung diri (APD) yang lengkap untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja.
- f. Dokumen Bongkar Muat

Menurut R.P. Suryono (2017), kegiatan bongkar muat dimulai dengan mempersiapkan dokumen bongkar muat, yaitu:

- 1) Dokumen-dokumen muat barang
 - a) *B/L* adalah dokumen penting dalam kegiatan bongkar muat barang. *B/L* merupakan kontrak pengangkutan barang dan bukti tanda terima barang dari pengirim kepada pengangkut. *B/L* harus ditandatangani oleh pengangkut dan pengirim.
 - b) *Cargo List* adalah daftar semua barang yang akan dimuat dalam kapal. *Cargo List* dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agennya dan diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan pemuatan, yaitu kapal, *stevedoring*, gudang,

dan pihak-pihak lain. *Cargo List* harus memuat informasi tentang nama barang, jumlah barang, berat barang, dan ukuran barang.

- c) *Tally Sheet* adalah dokumen yang mencatat semua barang yang dimuat atau dibongkar dari kapal. *Tally Sheet* dibuat oleh petugas *tally* dan harus ditandatangani oleh petugas *tally* dan petugas kapal. *Tally Sheet* digunakan untuk memastikan bahwa jumlah dan kondisi barang yang dimuat atau dibongkar sesuai dengan yang tercantum dalam *Cargo List*.
- d) *Mate's Receipt* adalah tanda terima yang diberikan oleh mualim kapal kepada pengirim barang. *Mate's Receipt* dibuat oleh mualim kapal dan harus ditandatangani oleh pengirim barang. *Mate's Receipt* digunakan sebagai bukti bahwa barang telah diterima oleh kapal.
- e) *Stowage Plan* adalah gambaran tata letak dan susunan semua barang yang dimuat dalam kapal. *Stowage Plan* dibuat oleh petugas kapal atau petugas *tally*. *Stowage Plan* digunakan untuk memastikan bahwa barang dimuat dalam kapal dengan aman dan sesuai dengan standar keselamatan.

2) Dokumen-dokumen muat barang

- a) *Tally Sheet* adalah dokumen yang mencatat semua barang yang dibongkar dari kapal. *Tally Sheet* dibuat oleh petugas *tally* dan harus ditandatangani oleh petugas *tally* dan petugas

kapal. *Tally Sheet* digunakan untuk memastikan bahwa jumlah dan kondisi barang yang dibongkar sesuai dengan yang tercantum dalam *Cargo List*.

- b) *Outurn Report* adalah daftar dari semua barang yang dibongkar dari kapal. *Outurn Report* dibuat oleh petugas *tally* dan harus ditandatangani oleh petugas *tally* dan petugas kapal. *Outurn Report* digunakan sebagai laporan hasil bongkar muat barang.
- c) *Damaged Cargo List* adalah daftar khusus untuk barang yang mengalami kerusakan saat bongkar muat. *Damaged Cargo List* dibuat oleh petugas *tally* dan harus ditandatangani oleh petugas *tally* dan petugas kapal. *Damaged Cargo List* digunakan untuk mencatat barang yang rusak dan untuk menentukan tanggung jawab pihak-pihak yang terlibat.
- d) *Cargo Manifest* adalah daftar rinci mengenai barang yang diangkut oleh kapal. *Cargo Manifest* dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agennya dan diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan bongkar muat, yaitu kapal, *stevedoring*, gudang, dan pihak-pihak lain. *Cargo Manifest* harus memuat informasi tentang nama barang, jumlah barang, berat barang, dan ukuran barang.
- e) *Dangerous Cargo* adalah daftar muatan berbahaya baik yang ditetapkan oleh IMO ataupun yang ditetapkan oleh pejabat berwenang di pelabuhan. *Dangerous Cargo* dibuat oleh

perusahaan pelayaran atau agennya dan diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan bongkar muat, yaitu kapal, *stevedoring*, gudang, dan pihak-pihak lain. *Dangerous Cargo* digunakan untuk memastikan bahwa muatan berbahaya diangkut dengan aman dan sesuai dengan standar keselamatan.

3) Dokumen lainnya

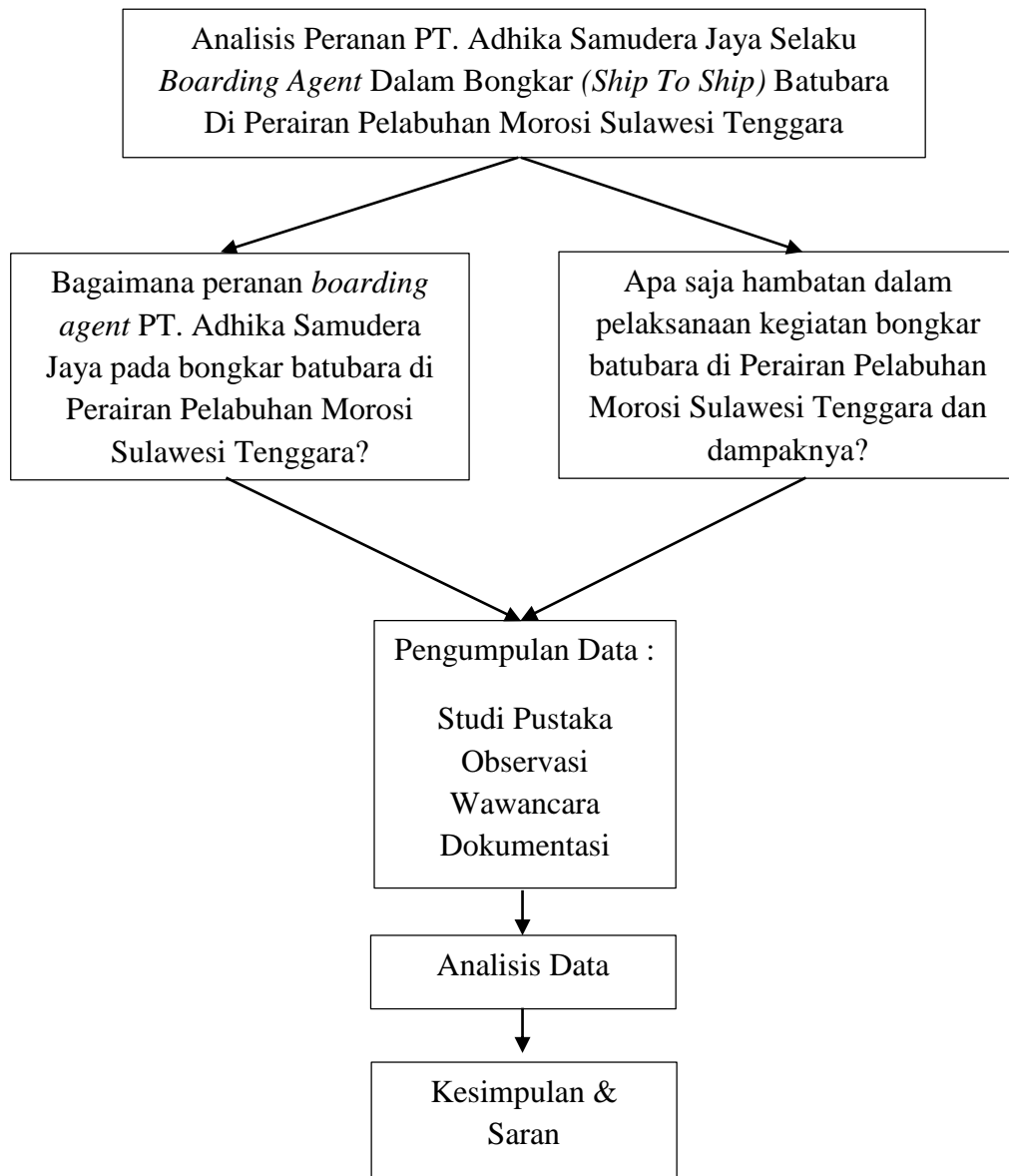
- a) *Daily Report/Time Sheet* adalah dokumen yang berisi laporan kegiatan bongkar/muat barang yang ditulis dengan kondisi yang sesuai dengan fakta yang ada di lapangan.
- b) *Statement of Fact* adalah bagian dari dokumen *Daily Report* yang dibuat lebih terperinci sesuai dengan fakta yang ada di lapangan. Dokumen ini memuat informasi yang sama dengan *Daily Report/Time Sheet*, tetapi dengan lebih detail yang berisi nama kapal, GT kapal, nama *consigne*, jumlah muatan yang dibongkar, nama master kapal, nama *forman*, nama *boarding agent* dan lain-lainnya. Dokumen ini juga dapat digunakan sebagai dasar untuk menghitung biaya bongkar/muat dan untuk keperluan lain, seperti penyelidikan kecelakaan kerja.

6. Muatan Curah Batubara

Menurut (Taslina, 2022:1) batubara adalah sumber energi fosil yang tersedia dalam jumlah yang sangat melimpah di dunia.. Bongkar muat batu bara menggunakan metode *STS* banyak digunakan karena

alasan-alasan tertentu, seperti kedalaman pelabuhan yang dangkal, risiko kerusakan kapal, dan efisiensi.

C. Kerangka Penelitian



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini, metode penelitian yang digunakan untuk menganalisis data adalah metode deskriptif kualitatif. Metode ini memanfaatkan data kualitatif yang dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Data tersebut kemudian dijabarkan secara deskriptif, yaitu dengan cara menguraikan, menjelaskan, dan menggambarkan data secara rinci dan jelas.

Menurut (Amrullah et al., 2023) metode kualitatif lebih mengutamakan pemahaman terhadap fenomena secara mendalam, dengan mengamati dan meneliti makna yang terkandung di dalamnya.

Menurut (Sugiono, 2020:9) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk memahami fenomena sosial yang terjadi di dunia nyata. Peneliti dalam metode penelitian kualitatif berperan sebagai instrumen kunci, yaitu orang yang bertanggung jawab dalam menganalisis, dan menafsirkan data. Analisis data dilakukan dengan cara mengkaji data secara mendalam untuk menemukan makna dari fenomena sosial tersebut.

B. Lokasi Dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti melakukan kajian mendalam terhadap peranan PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari selaku

boarding agent dalam kegiatan bongkar batubara pada kapal-kapal *bulk carrier* di Perairan Pelabuhan Morosi, Sulawesi Tenggara.

2. Waktu Penelitian

Peneliti melaksanakan penelitian ini sebagai bagian dari program praktek darat yang wajib diikuti oleh taruna & taruni semester V dan VI. Penelitian ini berlangsung selama 12 bulan, yaitu dari tanggal 01 Agustus 2022 sampai 01 Agustus 2023.

C. Sumber Data

Data yang digunakan dalam skripsi ini diperoleh melalui dua sumber utama, yaitu observasi langsung dan wawancara. Berdasarkan dua sumber tersebut, diperoleh data sebagai berikut:

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari sumber pertama, yaitu dari pengamatan langsung di lapangan kerja. Dalam penelitian ini, data primer diperoleh melalui dua metode, yaitu survei dan wawancara, dengan mengamati dan mencatat langsung di lokasi penelitian.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber tidak langsung, yang dikumpulkan oleh peneliti sendiri seperti dokumen dan arsip resmi. Selain itu juga, data ini didapatkan dari internet yang terkait dengan objek penelitian atau permasalahan yang sedang dibahas, sebagai pedoman teoritis. Informasi lain yang telah disampaikan dalam kuliah juga menjadi sumber data dalam penelitian ini.

D. Teknik Pengumpulan Data

Dalam upaya memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini, peneliti menggunakan beberapa metode berikut ini:

1. Wawancara

Menurut (Sugiono, 2020:114) wawancara dapat digunakan untuk memperoleh informasi awal tentang suatu permasalahan yang akan diteliti, atau untuk memperoleh informasi yang lebih mendalam tentang suatu hal, terutama jika jumlah respondennya sedikit/kecil. Metode ini memungkinkan peneliti untuk memperoleh informasi secara langsung dari narasumber yang memiliki pengetahuan dan pengalaman terkait dengan permasalahan yang diteliti. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan wawancara secara langsung dengan staf operasional dan beberapa individu yang berada di lapangan. Data yang diperoleh dari wawancara ini digunakan peneliti untuk membahas permasalahan yang diangkat.

2. Observasi

Observasi sebagai teknik pengumpulan data memiliki beberapa ciri khas yang membedakannya dari teknik lain seperti wawancara. Observasi melibatkan pengamatan langsung terhadap objek atau fenomena. Cakupan objek observasi lebih luas, tidak hanya terbatas pada manusia, tetapi juga benda dan proses alam. Observasi juga memungkinkan peneliti untuk mendapatkan data yang lebih objektif dan komprehensif (Sugiono, 2020:109). Dalam penelitian ini, peneliti melakukan observasi langsung maupun tidak langsung di lapangan .

Peneliti harus beradaptasi dengan lingkungan lapangan dan melakukan pengamatan secara teliti.

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah metode penelitian yang memungkinkan peneliti untuk memperoleh data sekunder dari catatan peristiwa yang telah terjadi sebelumnya. Dokumen dapat berupa tulisan, gambar, atau karya seni yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Dokumentasi digunakan untuk memperkuat argumen dan memberikan pemahaman yang lebih mendalam kepada pembaca. Sebagai contoh, peneliti menggunakan foto-foto yang menunjukkan peran PT. Adhika Samudera Jaya selaku boarding agent dalam kegiatan bongkar batubara di Perairan Pelabuhan Morosi, Sulawesi Tenggara.

E. Teknik Analisis Data

Analisis data kualitatif dilakukan dengan menyederhanakan data yang diperoleh agar mudah dipahami dan diinterpretasikan. Tujuan utamanya adalah untuk menemukan jawaban atas permasalahan yang ada. Data yang diperoleh selanjutnya akan dianalisis secara kualitatif. Melalui proses ini, informasi yang diperoleh di lapangan dianalisis secara teliti untuk menghasilkan kesimpulan yang mendalam dan mudah dipahami.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teori Miles dan Huberman untuk menganalisis data, ada tiga tahapan yang digunakan peneliti untuk menganalisis data, yaitu:

1. Reduksi Data

Reduksi dapat diartikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan menjadi data yang mudah dipahami dan sistematis. Dengan demikian, data yang telah direduksi akan memberikan gambaran lebih jelas mengenai permasalahan penelitian ini.

2. Penyajian Data

Penyajian data adalah proses mengolah dan menyusun informasi agar mudah dipahami. Proses ini bertujuan untuk menyampaikan informasi yang telah terstruktur dan terpadu, sehingga memungkinkan pengambilan kesimpulan dan pengambilan tindakan yang tepat untuk menyelesaikan masalah.

3. Menarik Kesimpulan

Penarikan kesimpulan adalah langkah terakhir dalam analisis data kualitatif. Di tahap ini, peneliti menafsirkan hasil penelitian, Hasilnya, diperoleh kesimpulan umum yang mudah dipahami dan relevan dengan konteks penelitian.

sangat berbahaya sekali karena jangan sampai ada *case*, atau ada benturan, kita kan kerja, sebisa mungkin kita *safety* lah.

C. Analisis Data

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan selama Praktek Darat (PRADA), peneliti menganalisis data yang diperoleh dan menghasilkan temuan sebagai berikut:

1. Proses Bongkar Muat Batu Bara Dengan Metode STS:

Tahapan-tahapan dalam pelaksanaan bongkar muat batu bara dengan metode *STS* dimulai dengan *check-in* dokumen kapal, *check-in* petugas karantina, *check-in surveyor*, *stevedore on board*, kegiatan penyandaran tongkang, kegiatan *transfer* alat berat, kegiatan pemuatan batu bara, dan proses penyelesaian bongkar muat.

2. Peran Dan Tanggung Jawab *Boarding Agent*:

a. Jembatan Komunikasi:

Boarding agent berperan sebagai jembatan komunikasi antara pihak kapal, TKBM, dan *cargo owner*. *Boarding agent* memfasilitasi pertukaran informasi, laporan, dan koordinasi antar pihak untuk memastikan kelancaran proses bongkar muat. Contohnya, *boarding agent* membantu TKBM mendapatkan informasi dari pihak kapal, seperti *ETA*, jenis *cargo*, dan total muatan.

Dan *boarding agent* juga berperan dalam membantu menyelesaikan masalah yang muncul selama proses bongkar muat. Mereka mengidentifikasi penyebab masalah, mencari solusi, dan