

**PENGARUH *IDLE TIME* TERHADAP
PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT KAPAL
TANKER PADA PT. PERTAMINA TRANS
KONTINENTAL SURABAYA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

AZMIL MIFTAHUS SHOLIKHA

07 19 004 2 08

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2023**

**PENGARUH *IDLE TIME* TERHADAP
PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT KAPAL
TANKER PADA PT. PERTAMINA TRANS
KONTINENTAL SURABAYA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

AZMIL MIFTAHUS SHOLIKHA

07 19 004 2 08

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2023**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : Azmil Miftahus S.
Nomor Induk Taruna : 07 19 004 2 08
Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah Taruna yang saya tulis dengan judul:

**PENGARUH *IDLE TIME* TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT
KAPAL TANKER PADA PT. PERTAMINA TRANS
KONTINENTALSURABAYA.**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah 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,.....

Azmil Miftahus Sholikha

PERSETUJUAN SEMINAR KARYA ILMIAH TERAPAN

Judul : **PENGARUH *IDLE TIME* TERHADAP
PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT KAPAL
TANKER PADA PT. PERTAMINA TRANS
KONTINENTAL SURABAYA.**

Nama : AZMIL MIFTAHUS SHOLIKHA

NIT : 0719004208

Program Studi : D-IV TRANSPORTASI LAUT

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

SURABAYA, 06 Juli 2023

Pembimbing I

Menyetujui

Pembimbing II



Otri Wani Sihaloho, S.ST

Penata (III/c)

NIP.198610172010122004



Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd

Penata Muda Tk. I (III/d)

NIP.19800302200502001

Mengetahui,

Ketua Jurusan Transportasi Laut



Faris Novandi, S.Si.T., M.Sc.

Penata Tk. I (III/d) NIP.198411182008121003

LEMBAR PENGESAHAN KIT

**PENGARUH IDLE TIME TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT KAPAL
TANKER PADA PT.PERTAMINA TRANS KONTINENTAL SURABAYA.**

Disusun dan diajukan oleh:

AZMIL MIFTAHUS SHOLIKHA

NIT.0719004208

Sarjana Terapan Transportasi Laut

Telah dipertahankan didepan Panitia Ujian Karya Ilmiah Terapan
Politeknik Pelayaran Surabaya
Pada Tanggal 1 Agustus 2023

Menyetujui,

Penguji I



Dian Junita, S.S.IT.,M.M.
Penata (III/c)
NIP.197606292010122001

Penguji II



Dyah Ratnaningsih,S.S.,M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198003022005022001

Penguji III



Otri Wani Sihaloho, S.ST.
Penata (III/c)
NIP. 198610172010122004

Mengetahui :

Ketua Jurusan Transportasi Laut



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

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan rasa puji dan syukur kepada Allah SWT, yang selalu memberikan kesehatan, keberkahan, dan rahmat dan hidayah kepada kita semua, sehingga peneliti dapat menyelesaikan KIT ini dengan judul:

“PENGARUH *IDLE TIME* TERHADAP KECEPATAN BONGKAR MUATKAPAL TANKER PADA PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL SURABAYA”.

Penyusunan KIT ini dilakukan sebagai salah satu syarat yang harus ditempuh oleh para Taruna/I Program Diploma IV untuk menyelesaikan studi di Politeknik Pelayaran Surabaya.

Oleh karena itu, peneliti ingin mengucapkan terima kasih kepada semua orang yang telah membantu peneliti dengan materi, saran, dan kritik sehingga peneliti dapat menyelesaikan tugas akhir KIT ini, antarlain kepada :

1. Bapak Heru Widada, M.M. Selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya.
2. Bapak Faris Nofandi, S. Si.T., M.Sc. Selaku Ketua Jurusan Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.
3. Ibu Otri Wani Sihaloho, S.ST. Selaku Sekertaris Prodi Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya dan Sebagai Dosen Pembimbing I.
4. Ibu Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd. Selaku Dosen Pembimbing II.
5. Ibu dan Bapak Dosen Pengajar di lingkungan Prodi Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya, yang telah mengajarkan ilmu dan pemikirannya yang tak ternilai jasanya;
6. PT Pertamina Trans Kontinental Surabaya, yang telah membantu dan memberikan kesempatan kepada saya.
7. Kedua orang tua yang saya cintai (Fony Indra & Suhartatik);
8. Taruna/I Prodi diploma Transportasi Laut Reguler Politeknik Pelayaran Surabaya 2019, atas kerja samanya dan dukungannya selama ini.

Penyusunan KIT tidak lepas dari keterbatasan dan kekurangan yang disebabkan oleh waktu yang terbatas dan pengetahuan peneliti. Oleh karena itu,

peneliti sangat mengharapkan kritik dan saran yang konstruktif untuk mendukung kondisi. yang lebih baik lagi dalam hal penanganan kegiatan bongkar muat.

Kami berharap penulisan KIT ini akan membantu semua orang, terutama peneliti, pembaca, dan pihak-pihak terkait dalam meningkatkan manajemen bongkar muat kapal.

Surabaya, 2023

Peneliti

Azmil Miftahus Sholikha

NIT : 07 19 004 2 08

ABSTRAK

Pengaruh *idle time* memberikan dampak yang sangat besar bagi kegiatan produktivitas bongkar muat terhadap setiap perusahaan pelayaran yang ada di Indonesia, salah satunya pada perusahaan PT. Pertamina Trans Kontinental Surabaya juga pernah mengalami maka penelitian ini meneliti tentang seberapa besar pengaruh *idle time* terhadap produktivitas bongkar muat kapal tanker pada perusahaan PT. Pertamina Trans Kontinental Surabaya. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh *idle time* dalam produktivitas bongkar muat pada perusahaan PT. Pertamina Trans Kontinental Surabaya. Dan untuk mengetahui apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi waktu *idle time*.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif dengan menganalisis pengaruh *idle time* terhadap produktivitas bongkar muat serta untuk mengetahui faktor faktor yang mempengaruhi pada kapal tanker yang diageni oleh PT. Pertamina Trans Kontinental Surabaya. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, dan data perusahaan. Data tersebut dianalisa dengan metode perhitungan rumus excel

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaruh *idle time* terhadap produktivitas bongkar muat kapal tanker pada PT. Pertamina Tran Kontinental Surabaya sebesar 55,14% sedangkan sisanya 44,86 % dipengaruhi oleh faktor lain. Dan faktor yang mempengaruhi waktu *idle time* antara lain yaitu : faktor cuaca dan kesiapan peralatan yang kurang maksimal,serta kesiapan dokumen pada kapal yang masih kurang baik dan efektif sehingga menambah waktu *idle time*.

Kata Kunci : *Idle Time*, Kapal Tanker, Bongkar muat, Produktivitas

ABSTRACT

The effect of idle time has a huge impact on loading and unloading productivity activities for every shipping company in Indonesia, one of which is PT. Pertamina Trans Kontinental Surabaya has also experienced this, so this research examines how much influence idle time has on the loading and unloading productivity of tankers at the company PT.Pertamina Trans Kontinental Surabaya. This research was conducted to determine how much influence idle time has on loading and unloading productivity at PT. Pertamina Trans Continental Surabaya. And to find out what are the factors that affect idle time.

This study uses a quantitative descriptive method by analyzing the effect of idle time on the productivity of loading and unloading and to determine the factors that influence the tankers which are represented by PT. Pertamina Trans Kontinental Surabaya. Data collection is done by interviews, and company data. The data was analyzed using the excel formula calculation method

The results showed that the effect of idle time on the loading and unloading productivity of tankers at PT.Pertamina Tran Kontinental Surabaya was 55.14% while the remaining 44.86% was influenced by other factors.

And the factors that affect idle time include: weather factors and equipment readiness that is not optimal, as well as document readiness on ships that are still not good and effective so that it increases idle time

Keywords : *Idle Time, Tankers, Loading and unloading,Productivity*

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN KIT.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
ABSTRAK.....	viii
ABSTRAC.....	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. RUMUSAN MASALAH.....	5
C. BATASAN MASALAH	6
D. TUJUAN PENELITIAN.....	6
E. MANFAAT PENELITIAN.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
A. RIVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA.....	8
B. LANDASAN TEORI	10
1. Prosedur	10
2. Dokumen.....	10
3. Pelabuhan	11
4. Perusahaan Pelayaran.....	13
6. Kapal tanker	13
7. Keagenan kapal	15
8. Idle Time	16
9. Pengaruh.....	17
10. Tugas keagenan.....	18
C. KERANGKA PIKIR PENELITIAN.....	19
BAB III METODE PENELITIAN	22
A. JENIS PENELITIAN	22
B. TEMPAT LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN	22
C. DEFINISI OPERASIONAL VARIABLE	23
D. SUMBER DATA DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	23

1.	Wawancara.....	23
2.	Data Perusahaan.....	24
	E. TEKNIK ANALISIS DATA.....	25
3.	Analisis Koefisien Korelasi.....	26
4.	Analisis Koefisien Penentu	27
5.	Uji Regresi Linier Sederhana	28
6.	Uji Hipotesis.....	29
	BAB IV.....	30
	A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	30
2.	Struktur Organisasi.....	31
	B. Hasil Penelitian	34
	1. Deskripsi variable penelitian.....	34
	2. Analisis Data	34
b.	Analisa Koefisien Korelasi	35
c.	Analisis Regresi Linier Sederhana	37
	3. Uji Hipotesis.....	38
	C. PEMBAHASAN	41
	BAB V PENUTUP	42
	A. KESIMPULAN	42
	B. SARAN	43
	DAFTAR PUSTAKA.....	44

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Review penelitian.....	19
Tabel 3. 1 Idle Time dalam satuan jam	32
Tabel 4. 1 Gambaran terkait variabel idle time dan variabel produktivitas bongkar muat	41
Tabel 4. 2 Pedoman Untuk Memberikan Interpretasi Koefesien Korelasi	43
Tabel 4. 3 Titik presentase ditribusi	46

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara	47
Lampiran 2 Perhitungan	49
Lampiran 3 Data Jam Tetap	52

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Di negara kepulauan Indonesia ini, untuk memenuhi kebutuhan logistik dan transportasi masyarakat kepulauan Indonesia, jasa kepelabuhanan sangat membantu. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2019 tentang kepelabuhanan yakni, “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan maupun perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatannya pemerintah dan kegiatan perusahaan, dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkarmuat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang”. Dengan demikian, jasa pelabuhan menjadi kunci pertumbuhan ekonomi dan perdagangan.

Perkembangan ekonomi di dunia yang berkembang pesat akan berdampak cepat pada kemajuan sektor perhubungan. Termasuk perpaduan antara produsen dan konsumen dari satu negara dengan negara lain, dan pastinya akan membutuhkan sarana angkutan laut yang cukup dan memadai. Tidak akan dapat diharapkan untuk mencapai hasil yang memuaskan dalam upaya meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu Negara, jika tidak ada sarana transportasi yang mendukung. Oleh karena itu, transportasi melalui laut memainkan peran penting akan hal itu. Karena Indonesia adalah negara maritim yang memiliki banyak pulau dan wilayah perairan di antara dua benua dan samudera.

Untuk mendukung pertumbuhan ekonomi di sektor Jawa Timur, Pelabuhan Tanjung Perak terhubung dengan Pelabuhan Teluk Lamong, Gresik, dan Karang

Jamuang, membantu arus lalu lintas bongkar muat dan angkutan laut berjalan lancar. Kinerja operasional pelabuhan menunjukkan tingkat pelayanan kapal seperti Labuh, Tambat, Pandu, Tunda, dan sebagainya. Ketepatan waktu untuk bersandar di Jeti adalah ukuran kinerja pemanduan kapal karena dapat mempengaruhi waktu tunggu kapal. Penelitian ini bertujuan untuk menentukan kondisi eksistensi pelayanan pemanduan kapal dan mengembangkan metode untuk menyelesaikannya.

Mengutip dari penelitian Wibowo,2010 tentang analisis faktor - faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di pelabuhan tanjung emas semarang bahwa hasil analisis data yang dilakukan terindikasi ada 6 variabel atau faktor yang mempengaruhi terhadap waktu tunggu Kapal Penumpang, Kapal General Cargo dan Kapal Petikemas di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang diantaranya adalah Waktu Pengurusan Dokumen, Kesiapan Peralatan Bongkar Muat, Produktivitas Bongkar muat, cuaca, dan kedatangan Kapal Dari ke 6 (enam) variabel tersebut, secara bersama-sama turut mempengaruhi waktu tunggu Kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Setiap perusahaan akan berusaha menjadi lebih produktif, terutama dengan memastikan bahwa proses bongkar muat kapal dapat dilakukan dengan aman, mudah, dan lancar tanpa masalah. Kegiatan bongkar muat dari kapal yang diageni dilakukan oleh PT. Pertamina Trans Kontinental Surabaya dengan tujuan meningkatkan pelayanan alur jasa kapal yang diageni serta membutuhkan karyawan operasional yang berpengalaman dan profesional untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang diberikan. Pengendalian bongkar muat pada kapal yang diageni oleh PT. Pertamina Trans Kontinental Surabaya yang tidak efektif. dengan

waktu yang diperlukan, yang mengakibatkan waktu terbuang untuk produktivitas bongkar muat.

Dalam suatu kegiatan bongkar muat yang terdapat di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya diketahui bahwa pada kapal tanker MT. Erawan 10 masih

mengalami waktu terbuang sia-sia, saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat dipelabuhan. Diketahui pada laporan data *Time sheet* milik kapal MT. Erawan 10 diketahui masih terdapat laporan mengenai keterlambatan dalam proses dokumen yang disebabkan oleh pihak Crew kapal ataupun pihak Agen. Kesiapan untuk peralatan bongkar muat juga masih menjadi salah satu faktor dalam penyebab *idle time* yang terjadi.

Hasil analisis studi kasus dan pengumpulan data menunjukkan bahwa ada faktor internal dan eksternal yang berkontribusi pada masalah yang muncul dalam kinerja pelabuhan salah satunya ada waktu *idle time* yang ditemukan masih tinggi sehingga menghambat kegiatan bongkar muat di pelabuhan Tanjung Perak untuk komoditas yang masuk dan keluar. *Idle time* juga mempengaruhi kegiatan operasional di pelabuhan, sedikit banyaknya barang yang di muat maupun yang di bongkar dapat mempengaruhi waktu yang digunakan untuk melakukan kegiatan operasional. Dari hal tersebut dapat mempengaruhi besar kecilnya pengaruh yang dihasilkan. Kurang maksimalnya fasilitas dermaga sangat mempengaruhi kegiatan operasional, karena banyak ditemukan alat bongkar muat yang kurang memadai untuk digunakan sehingga dapat menghambat kegiatan operasional dan waktu yang diperlukan menjadi lebih lama dari perkiraan. Serta cuaca yang kurang mendukung untuk memulai proses kegiatan operasional. Barang yang masuk maupun yang keluar berpengaruh besar kecilnya terhadap proses kegiatan operasional kapal, semakin memadai alat yang digunakan maka semakin banyak dan baik barang yang di muat maupun di bongkar. Jadi, kita harus melakukan penyelidikan lebih lanjut tentang komponen apa saja yang mempengaruhi *idle time* pada kapal di PT.

Pertamina Trans Kontinental Surabaya. Akibatnya, diharapkan akan dapat mengantisipasi masalah yang akan muncul di masa yang akan datang.

Sesuai latar belakang studi kasus ini maka peneliti menemukan beberapa masalah selama menjalankan praktik darat pada perusahaan PT.Pertamina Trans Kontinental Surabaya yaitu, proses aktivitas bongkar muat kapal tanker yang belum efisien, penurunan pelayanan jasa kapal yang diageni, maka karena itu peneliti memilih judul yaitu

“ANALISIS PENGARUH *IDLE TIME* TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT KAPA TANKER PADA PT.PERTAMINA TRANS KONTINENTAL SURABAYA”

Peneliti berharap dapat membagikan suatu informasi yang dibutuhkan untuk memajukan pelayanan jasa keagenan kapal serta pelayanan bongkar muat dan kendala-kendala apa saja yang didapati oleh PT Pertamina Trans Kontinental Surabaya.

B. RUMUSAN MASALAH

Dalam KIT ini peneliti mengidentifikasi beberapa perkara yang membuat menurunnya proses kelancaran jasa pelayanan kapal yang diageni perusahaan PT.Pertamina Trans Kntinental Surabaya, sebagai berikut :

1. Seberapa besar pengaruh *idle time* terhadap produktivitas bongkar muat kapal tanker pada PT. Pertamina Trans Kontienntal Surabaya?
2. Apa saja faktor-faktor penyebab *Idle Time* terhadap produktivitas bongkar muat kapal tanker pada Perusahaan PT. Pertamina Trans Kontinental?

C. BATASAN MASALAH

Selama praktik darat di PT. Pertamina Trans Kontinental Surabaya dari bulan Agustus 2022 hingga Desember 2022, peneliti KIT secara garis besar mewujudkan hasil dari kegiatan yang dipelajari peneliti selama melaksanakan praktik darat. Untuk menghindari masalah yang lebih luas, peneliti hanya membahas pengaruh *idle time* terhadap produktifitas bongkar muat kapal tanker di PT.Pertamina Trans Kontinental Surabaya pada KIT ini.

D. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan yang ingin didapat berdasarkan rumusan masalah yang terkait pada PT. Pertamina Trans Kontinental yaitu :

3. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh *idle time* terhadap produktivitas bongkar muat kapal tanker pada PT. Pertamina Trans Kontienntal Surabaya.
4. Untuk memahami dan mengetahui apa saja faktor-faktor penyebab *Idle Time* terhadap produktivitas bongkar muat kapal tanker pada PT. Pertamina Trans Kontinental Surabaya.

E. MANFAAT PENELITIAN

5. Secara teoritis

- a. Meningkatkan pengetahuan peneliti, terutama tentang pentingnya kualitas jasa dan prosedur produktivitas bongkar muat
- b. Diharapkan dapat memberikan pemahaman tentang kualitas layanan dan kegiatan bongkar muat serta menjadi sumber referensi bagi pembaca ataupun peneliti berikutnya.

6. Secara Praktis

Diharapkan bahwa perusahaan akan mendapatkan manfaat dan saran dari penelitian ini untuk meningkatkan pelayanan jasa yang lebih baik.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. RIVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA

Untuk memperlancar dalam memahami istilah-istilah yang peneliti gunakan dalam KIT ini, peneliti menggunakan beberapa istilah pengertian yang diambil dari buku dan jurnal referensi yang ada serta pendapat para ahli mengenai hal-hal berikut yaitu :

Tabel 2. 1 Review penelitian

Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan Penelitian
Harmaini Wibowo	Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di pelabuhan Tanjung Emas Semarang	Analisis data menunjukkan bahwa ada enam fakro yang mempengaruhi waktu tunggu kapal penumpang,kapal general cargo,kapal petikemas di pelabuhan tanjung emas semarang. Faktor-faktor tersebut termasuk waktu pengurusan dokumen, kesiapan peralatan bongkar muat.	Pada penelitian sebelumnya membahas mengenai faktor faktor yang mempengaruhi waktu tunggu pada kapal penumpang, kapal general cargo dan kapal petikemas, sedangkan pada penelitian yang penulis lakukan mengenai waktu <i>idle time</i> terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal tanker.

		<p>produktivitas bongkar muat, cuaca, dan kedatangan kapal. Semua enam (enam) variabel tersebut mempengaruhi waktu tunggu kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang secara keseluruhan.</p>	
Novian Bramandhita	<p>Analisis pengaruh jumlah muatan terhadap <i>waiting time</i> dan <i>loading time</i> pada pemuatan batubara untuk pengaturan kelancaran pelayanan kapal yang diageni oleh PT. Andhini Samudera Jaya cabang Banjarmasin</p>	<p>Untuk menentukan seberapa besar pengaruh jumlah muatan terhadap <i>waiting time</i> digunakan analisa koefisien determinasi, dimana didapatkan koefisien korelasi. Sehingga koefisien detreminasi X terhadap Y. Sehingga besarnya pengaruh (kontribusi) dari variabel jumlah muatan terhadap <i>waiting time</i>.</p>	<p>Pada penelitian tersebut membahas mengenai faktor daktor yang mempengaruhi <i>waiting time</i> pada kapal yang mengangkut batu bara, sedangkan pada penelitian yang penulis lakukan yakni mengenai waktu <i>idle time</i> terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal tanker yang mengangkut curah cair.</p>

		pada kapal yang diageni oleh PT. Andhini Samudera Jaya Cabang banjarmasin
--	--	--

B. LANDASAN TEORI

1. Prosedur

Prosedur menurut Syamsi, (1994: 16) mendefinisikan prosedur sebagai kumpulan metode yang saling terkait untuk melakukan tugas tertentu dengan cara yang konsisten. Namun, menurut Nazir (2005:48) mengatakan bahwa prosedur adalah urutan tindakan yang dilakukan. Karena prosedur merupakan urutan kegiatan klerikal, sedangkan kegiatan klerikal terdiri dari mencatat informasi dalam formulir, buku jurnal, dan buku besar, kegiatan yang dilakukan termasuk menulis, menggandakan, menghitung, memberi kode, mendaftar, memilih (mensortasi), memindah, dan membandingkan. Menurut definisi di atas, suatu system terdiri dari jaringan prosedur, yaitu sejumlah prosedur yang terhubung satusama lain.

2. Dokumen

Salim mengatakan (2013) menyebutkan bahwa syarat-syarat penting kapal adalah dokumen, yang harus dijaga dengan baik karena tanpa dokumen kapal atau kapal tidak bisa melakukan aktivitas pelayaran. Dokumen ini mencakup benda atau surat berharga, termasuk rekaman yang dapat digunakan sebagai bukti untuk mendukung informasi yang lebih meyakinkan. Untuk membuatnya lebih mudah

untuk ditemukan kembali di kemudian hari. Penyimpanan dokumen yang tidak terorganisir dapat membuatnya sulit untuk dicari kembali ketika diperlukan. Oleh karena itu, agar kapal atau armada dapat melakukan aktivitas pelayaran yang lancar dan aman, dokumen harus memenuhi semua syarat kapal yang telah ditentukan. Dokumen kapal tersebut akan diperiksa di setiap pelabuhan yang ingin disinggahi.

3. Pelabuhan



Menurut Salim, (2013), adalah tempat di mana kapal dapat berlabuh dengan aman dan melakukan bongkar muat barang dan naik turun penumpang. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi Pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah. Oleh karena itu, pelabuhan adalah suatu tempat kerja yang terdiri dari area daratan dan air yang dilengkapi dengan fasilitas

yang memungkinkan kapal berlabuh dan bertambat. Ini memungkinkan penumpang naik dan turun dari satu rute laut ke rute lainnya atau sebaliknya. Berdasarkan definisi pelabuhan menurut para ahli dan peraturan pemerintah, dapat dipahami bahwa pelabuhan adalah tempat kapal memulai dan mengakhiri perjalanan untuk memuat barang, penumpang, dan hewan dengan berbagai fasilitas yang tersedia.

4. Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik negara ataupun swasta yang melakukan jasa penyediaan jasa pelayanan kapal untuk mengangkut penumpang dan barang dari pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri maupun di luar negeri. Menurut Suwarno (2011), Ada dua kategori pelayaran berdasarkan aktivitasnya:

- a. Pelayaran niaga (*shipping business, commercial shipping, atau merchant marine*) adalah bisnis yang menyediakan ruang angkutan air atau laut untuk mengangkut penumpang dan barang dagangan dari pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri maupun luar negeri.
- b. Pelayaran bukan niaga, seperti pelayaran angkatan perang, dinas pos, dinas penambang, penjagaan pantai, hidrografi, dan sebagainya (Suwarno, 2011:127).

5. Bongkar Muat

Produktivitas bongkar muat, menurut Budiyanto (2007), didefinisikan sebagai tingkat kemampuan dan kecepatan melakukan kegiatan pembongkaran barang dari atas kapal hingga ke gudang atau lapangan penumpukan, atau pemuatan barang dari gudang atau lapangan penumpukan ke atas kapal.

6. Kapal tanker

Kapal yang dirancang untuk mengangkut muatan minyak atau produk curah cair disebut kapal tanker. Jika kapal mengangkut muatan minyak curah, atau bagian dari muatan minyak, seperti yang dijelaskan dalam Annex II Marpol 73/78.

Dalam industri pelayaran, ada banyak jenis kapal tanker, menurut Marton (*Tanker Operation Fourth Edition, 2007:19*).

a. Berdasarkan muatan barang yang diangkut :

- 1) Kapal tanker yang mengangkut minyak mentah disebut sebagai *Black-oil product carriers*.
- 2) *Black-oil product carriers* adalah kapal tanker yang mengutamakan mengangkut minyak hitam seperti MDF (Minyak Minyak Diesel Laut), dan sebagainya.
- 3) Kapal tanker yang mengangkut minyak petroleum bersih, seperti gas-oil, kerosine, RMS (Reguler Mogas), dan sebagainya adalah *Light-oil product carriers*

b. Menurut ukurannya :

- 1) Kapal tanker dengan bobot antara 5.000 sampai 35.000 ton, dengan muatan Minyak jadi (product oil) atau produk yang diangkut disebut *Handy-size tankers*
- 2) Kapal tanker yang berukuran menengah memiliki bobot antara 35.000 sampai 160.000 ton. Dan biasanya digunakan untuk mengambil minyak mentah, dan berfungsi sebagai mother ship saat mengangkut minyak jadi disebut *Medium-size tankers*
- 3) Kapal tanker dengan bobot antara 160.000 sampai 300.000 ton disebut sebagai VLCCs (*very-large crude carriers*)
- 4) Kapal tanker dengan bobot lebih dari 300.000 ton yang digunakan untuk mengangkut minyak mentah crude disebut ULCC (*Ultra-Large Crude Carriers*).

7. Keagenan kapal

Salah satu tugas Keagenan kapal adalah mengatur and melayani kebutuhan kapal, muatan, dan awak kapal. Salah satu tanggung jawabnya adalah mengawasi perizinan Dahsuskim Kemudahan Khusus Keimigrasian bagi awak kapal asing

Menurut (Supartini, 2017). Secara umum, perusahaan pelayaran dapat menunjuk salah satu perusahaan untuk menangani kapal-kapalnya:

a. Agen Komisi (Commitment Agent)

Merupakan perusahaan yang ditugaskan oleh pemilik kapal atau perusahaan kapal untuk memenuhi kebutuhan layanan jasa, terutama di pelabuhan. Penunjukan tugas yang diberikan melalui penyerahan surat penunjukan. (Surat Permohonan).

b. Orang yang mewakili pengusaha (*Owner Respresentif*)

Adalah suatu perusahaan atau individu yang bertanggung jawab untuk memulai semua persiapan yang diperlukan untuk awak kapal yang akan tiba di pelabuhan.

c. Kantor cabang perusahaan pelayaran (*Branch Office*)

Pengusaha biasanya memilih untuk membuka kantor cabang di pelabuhan tertentu. Mereka melakukan ini karena banyaknya kapal, frekuensi keluar masuk kapal, dan kegiatan yang cukup besar. Dan kantor pusat mengelola kantor cabang tersebut.

8. *Idle Time*

Menurut Suranto (2011) *Idle time* adalah waktu menganggur selama jam kerja (*berth working time*) antara lain yang disebabkan oleh hujan, menunggu muatan, menunggu dokumen, ataupun peralatan yang rusak, dan lain-lain,”

9. Pengaruh

Pengaruh menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) (2014 : 1045), didefinisikan sebagai suatu daya yang ada atau muncul dari sesuatu untuk mempengaruhi karakter, dan tindakan seseorang. Kekuatan dan pengaruh adalah hal yang sama, meskipun tidak benar-benar sama. Seseorang yang memiliki kekuasaan biasanya memiliki kemampuan untuk mempengaruhi orang lain dan masyarakat sekitarnya. Pengaruh pengertian berikut akan menjelaskan berbagai ide dan makna pengaruh

Menurut surakhmad (2012: 1), Pengaruh adalah kekuatan yang muncul dari sesuatu benda atau orang dan juga gejala dalam yang dapat memberikan perubahan yang dapat membentuk kepercayaan atau perubahan.

Oleh karena itu pengaruh adalah sesuatu yang abstrak yang tidak dapat diamati tetapi dapat dirasakan keberadaannya dan manfaatnya dalam kehidupan dan aktivitas manusia sebagai makhluk sosial. Jika seseorang tidak melakukan tugasnya sebagai anggota masyarakat sosial, pengaruh tidak dapat melakukan fungsinya dengan maksimal. Oleh karena itu, pemberian dan penerimaan pengaruh mempertimbangkan gagasan makhluk sosial.

10. Tugas keagenan

Di antara tugas dan tanggung jawab yang dimiliki agen, menurut Suyono (2007: 225), adalah sebagai berikut :

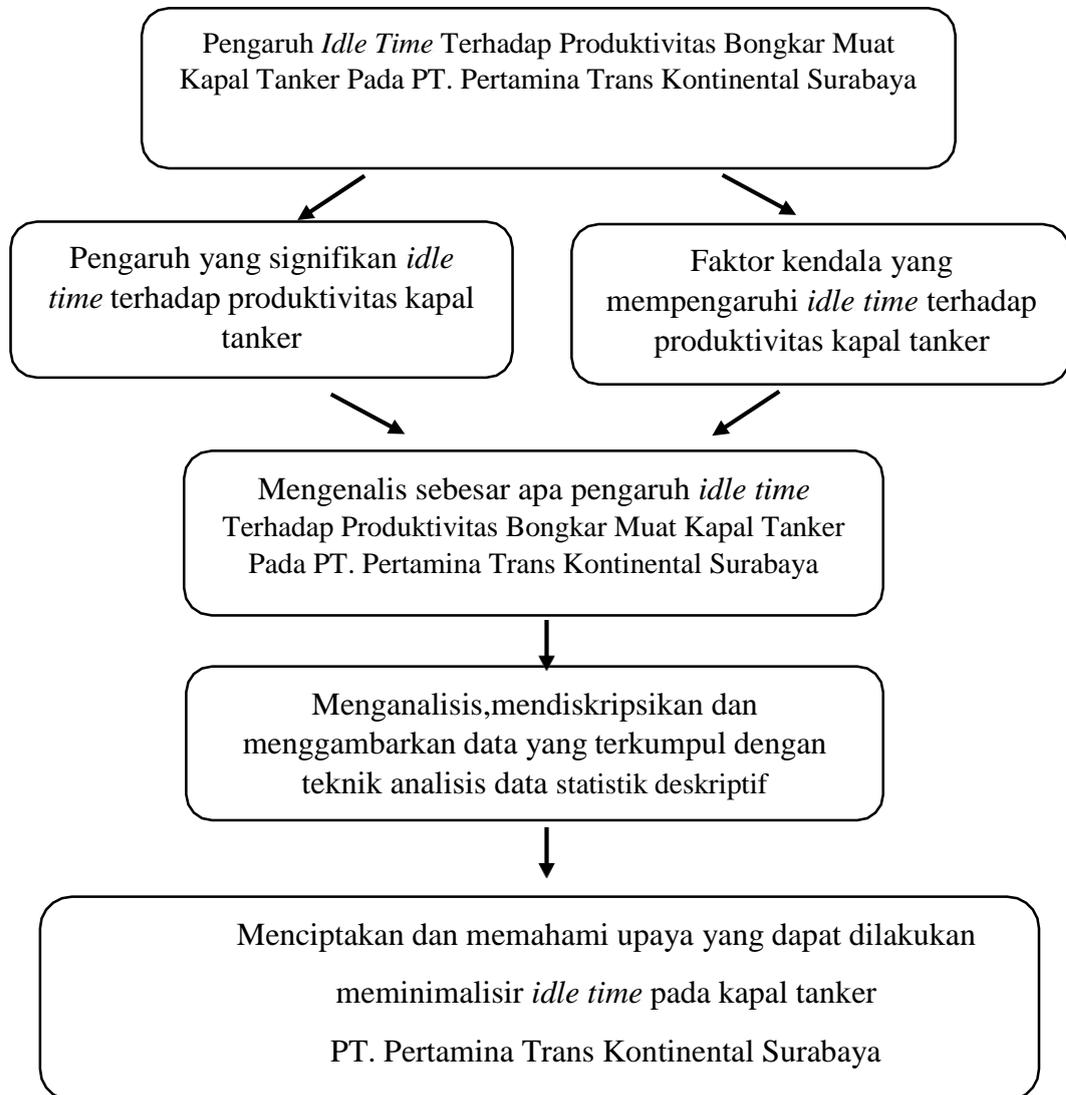
a. Koordinasi Pemasaran dan Operasi

Untuk memastikan bahwa perusahaan bongkar muat melakukan pembongkaran atau pemuatan kapal dengan baik, Selain itu juga mencakup memastikan bahwa kapal masuk ke tempat sandar pelabuhan dengan baik, memastikan bahwa pandu dan kapal tunda beroperasi dengan baik. Namun, tugas koordinasi pemasaran mencakup mencari muatan, menginformasikan kedatangan kapal, menjalin komunikasi yang baik dengan armada kapal, dan tugas lainnya.

b. Manajemen Keuangan

Mengumpulkan dan mencatat semua biaya kapal selama berada di pelabuhan adalah tugas koordinasi keuangan. Bagian disbursement bertanggung jawab untuk menyelesaikan tagihan yang belum diselesaikan karena tagihan dari pelabuhan yang belum terselesaikan.

C. KERANGKA PIKIR PENELITIAN



Gambar 2. 2 Kerangka penelitian

Berdasarkan kerangka penelitian di atas, Pengaruh *idle time* dalam produktivitas bongkar muat kapal tanker pada PT. Pertamina Trans Kontinental Surabaya. Adanya kendala dalam proses bongkar muat yang dapat mengakibatkan waktu *idle time* dapat terjadi dan yang dapat merugikan perusahaan jika terjadinya waktu *idle time*, sehingga perlu dilakukan analisis untuk meminimalisir resiko. Untuk mempermudah pembahasan mengenai mekanisme Pengaruh *idle*

time terhadap produktivitas bongkar muat kapal tanker, maka perlu memfokuskan data-data pada proses pelaksanaan bongkar muat untuk dapat diambil kesimpulan dan dapat menemukan strategi guna memperlancar kegiatan proses bongkar muat kapal tanker pada perusahaan PT. Pertamina Trans Kontinental Surabaya.

Produksi bongkar muat, menurut Budiyanto (2007), didefinisikan sebagai tingkat kemampuan dan kecepatan melakukan kegiatan pembongkaran barang dari atas kapal hingga ke gudang atau lapangan penumpukan, atau pemuatan barang dari gudang atau lapangan penumpukan ke ataskapal.

Jika waktu *idle* terlalu lama, itu akan berdampak lebih besar pada produktifitas bongkar muat. yang menyebabkan kapal tanker yang akan diangkut ke stok darat dapat tertunda.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan untuk memastikan bahwa penelitian tersebut benar. Dan memiliki metodologi penelitian diperlukan untuk mendapatkan kebenaran tersebut. Penelitian ini adalah penelitian Ex Post Facto karena variabel bebasnya tidak dikontrol atau diperlakukan secara khusus. Sebaliknya, pengukuran gejala responden sebelum penelitian dilakukan mengungkapkan fakta, yang menyatakan bahwa penelitian Ex Post Facto adalah jenis penelitian yang dilakukan untuk melihat apa yang terjadi sebelumnya dan kemudian ditelusuri kembali untuk mengetahui apa yang dapat menyebabkan apa yang terjadi berikutnya. Studi ini menggunakan logika dasar, yang berarti jika x maka y.

B. TEMPAT LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN

PT. Pertamina Trans Kontinental Surabaya adalah perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang keagenan kapal. Tempat penelitian peneliti adalah di perusahaan ini. Pertamina Trans Kontinental Surabaya beroperasi di Tanjung Perak Surabaya yang mengangkut sebagian besar muatan curah cair dan gas.

Berikut data tentang PT. Pertamina Trans Kontinental Surabaya :

Nama : Pertamina Trans Kontinental Surabaya
Jenis Perusahaan : Keagenan Kapal
Alamat : Jl. Perak Timur No.28 Kecamatan Pabean cantikan
Surabaya Jawa Timur

Telepon/Fax : (031) 3282057
Email : *ptkpusat@ptk-shipping.com*

C. DEFINISI OPERASIONAL VARIABLE

Definisi operasional variabel penelitian adalah penjelasan tentang variabel yang diamati yang disesuaikan dengan lokasi penelitian. Selanjutnya, X^1 dan X^2 dibagi menjadi beberapa indikator untuk digunakan sebagai kisi-kisi dalam membuat argumennya.

D. SUMBER DATA DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Peneliti menggunakan berbagai metode pengumpulan data selama penyusunan KIT ini, semua didasarkan pada pedoman penulisan KIT. Berikut ini adalah teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti:

1. Wawancara

Metode pengumpulan data secara wawancara dengan melakukan tanya jawab untuk dimintai keterangan atau pendapatnya mengenai suatu hal untuk digunakan sebagai masukan atau penelitian. Wawancara ditunjukkan untuk mendapat data yang berhubungan dengan pengalaman, pemikiran, perilaku, percakapan, perasaan dan persepsi dari seorang pelaku sebagai responden. Wawancara juga dilakukan untuk mendapatkan data tentang suatu aktivitas yang telah dilakukan sehingga tidak dimungkinkan untuk diperolehnya melalui observasi

2. Data Perusahaan

Metode pengumpulan data berdasar data perusahaan dengan meninjau arsip perusahaan sebelumnya. Hal ini dapat mencakup data seperti kegiatan bongkar muat, kunjungan kapal,. Peneliti melakukan analisis dari data perusahaan yang sudah didapatkan oleh peneliti,lalu peneliti akan melakukan peninjauan selanjutnya mengenai data *time sheet* kapal yang diperoleh peneliti dari perusahaan dan diolah untuk mengumpulkan data secara tepat dan akurat. Data tersebut penliti dapatkan mulai dari praktik dari bulan Agustus - September tahun 2023.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Peneliti menghitung populasi kapal dari bulan Agustus sampai bulan Desember, dengan data kunjungan kapal tanker yang berada di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang diageni oleh PT. Pertamina Trans Kontinental. Dengan sampel kapal tanker sebagai berikut:

Tabel 3. 1 Idle Time dalam satuan jam

No	Nama Kapal	<i>Idle Time</i> dalam satuan jam	Produktivitas Bongkar Muat dalam satuan jam
1.	MT. Rosa Dini	6 h	110 h
2.	MT. Sinar Agra	62 h	186 h
3.	MT. Erawan 10	26 h	111 h
4.	MT. Athena	293 h	23 h
5.	MT. Sea Champion	19 h	174 h
6.	MT. Galunggung	41 h	189 h
7.	MT. Tirtasari	63 h	121 h

Untuk mendapatkan data tersebut, perlu dilakukan penelitian terlebih dahulu. Hal ini diperlukan peneliti untuk mendapatkan data yang lengkap dan spesifik serta untuk memperoleh masalah utama yang dibahas dalam KIT dan temuan penelitian. Akibatnya, peneliti menggunakan metode analisis kuantitatif,

dengan menganalisis data yang membagi menjadi dua variabel yang saling berhubungan. Fokus analisis ini dengan menggunakan faktor antara dua variabel yang dianalisis. Dengan tujuan untuk mendapatkan hasil dan mengetahui seberapa besar hubungan antara variabel tersebut.

3. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis korelasi digunakan untuk menentukan apakah ada hubungan atau keeratan antara variabel bebas (independent variable) dan variabel tidak bebas (*dependent variable*).

Dengan Rumus koefisien korelasi sebagai berikut :

$$r = \frac{n \cdot \sum XY - \sum X \sum Y}{\sqrt{n \sum X^2 - (\sum X)^2} \sqrt{n \sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

Dimana ;

r = koefisien korelasi

n = Jumlah sampel

X = variabel independen (*Idle Time*)

Y = variable dependent (Produktivitas bongkar muat)

Kuat atau tidaknya hubungan yang ada antara variabel nilai Jumlah muatan dengan *Idle time* dan Produktivitas bongkar muat kapal dinyatakan dalam nilai yang berkisar antar $-1 < r < 1$ yang berarti :

Bila $r > -1$ maka hubungan antara variabel sangat kuat dan negative

Bila $r < 1$ maka hubungan antara dua variabel dikatakan kuat dan positif

Bila $r = 0$ maka kedua variabel tidak berkorelasi linier

Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi yang umum digunakan adalah :

0.00 – 0.20 = korelasi rendah sekali

0.20 – 0.40 = korelasi rendah

0.40 – 0.60 = korelasi sedang

0.60 – 0.80 = korelasi tinggi

0.80 – 1.00 = korelasi tinggi sekali

4. Analisis Koefisien Penentu

Analisis ini dilakukan untuk mengetahui seberapa besar presentase pengaruh variabel nilai Banyaknya Jumlah Muatan (X) terhadap *Idle Time* dan Produktivitas bongkar muat (Y) dengan menggunakan rumus :

$$KP = r^2$$

$$r^2 = r^2 \times 100\%$$

Keterangan :

KP : Koefisien Positif

r : Koefisien korelasi X dan Y

Koefisien penentu bertujuan untuk menentukan kelayakan penelitian dengan menggunakan model regresi linier :

- a. Jika mendekati 1, itu layak digunakan, tetapi jika mendekati 0, itu tidak layak
- b. Menentukan peran variabel tak terikat dan hubungan antar variabel terikat dalam persentase (%)

5. Uji Regresi Linier Sederhana

Rumus uji linier :

$Y = a + bX$ $a = \frac{(\sum X^2) \cdot (\sum Y) - (\sum X) \cdot (\sum XY)}{n(\sum X^2) - (\sum X)^2}$ $b = \frac{n \cdot (\sum XY) - (\sum X) \cdot (\sum Y)}{n \cdot (\sum X^2) - (\sum X)^2}$
--

dimana :

X = Pengaruh *Idle Time*

Y = Produktivitas bongkar muat

n = Banyaknya sampel

a = Merupakan titik potong sumbu Y dengan regresi $y = a + b x$

b = Merupakan regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dalam

Y = persatuan kenaikan X

6. Uji Hipotesis

Uji hipotesis ini digunakan untuk mengetahui apakah hipotesis peneliti benar. Sebuah simbol yang digunakan untuk menunjukkan koefisien korelasi sebenarnya adalah $\rho = \text{Rho}$. Berikut ini adalah penjelasan pengujian hipotesis :

- a. $H_0 : \rho = 0$, X dan Y tak berkorelasi (berhubungan) artinya tidak ada hubungan antara Jumlah muatan terhadap *Idle time* dan Produktivitas bongkar muat kapal.
- b. $H_a: \rho > 0$, X dan Y mempunyai hubungan positif artinya ada hubungan antara Jumlah muatan terhadap *Idle time* dan Produktivitas bongkar muat kapal atau hubungan tersebut signifikan.

Metode untuk menemukan nilai t hitung :

Setelah memasukkan nilai r ke dalam rumus, bandingkan dengan tabel t.

$$t_o = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{(1-r^2)}}$$

Keterangan :

t_o : mengikuti fungsi t dengan derajat kebebasan $df = n-2$