

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia sebagai negara kepulauan menempatkan transportasi laut pada posisi yang krusial sebagai urat nadi utama dalam menopang konektivitas dan pertumbuhan ekonomi nasional (Muammar & Mosyofa, 2024). Sektor ini tidak hanya berfungsi sebagai sarana distribusi logistik antar pulau, tetapi juga menjadi tulang punggung bagi ekspor komoditas unggulan negara. Salah satu komoditas curah yang paling vital adalah batu bara, yang perannya sangat dominan sebagai sumber energi primer untuk kebutuhan domestik maupun sebagai komoditas ekspor andalan (Faizah & Husaeni, 2018).

Dalam rantai pasok batu bara, kelancaran dan proses pengangkutan dari tambang hingga ke pengguna akhir menjadi faktor penentu daya saing di pasar global. Oleh karena itu, setiap elemen dalam proses operasional, mulai dari pemuatan, pelayaran, hingga pembongkaran, harus dapat berjalan secara optimal.

Dalam industri pelayaran yang sangat kompetitif, operasional bukan lagi sekadar tujuan, melainkan sebuah keharusan untuk bertahan. Hal ini diukur melalui berbagai indikator, di antaranya adalah utilisasi waktu dan biaya operasional. Menurut (Azizan dkk., 2023), minimnya waktu non-produktif sebuah kapal di pelabuhan, atau yang dikenal dengan percepatan *turnaround time*, merupakan salah satu kunci utama dalam menekan biaya operasional dan memaksimalkan pendapatan. Kelancaran setiap proses menjadi indikator vital dalam rantai pasok logistik. Namun, dalam praktik di lapangan, seringkali muncul berbagai tantangan teknis dan non-teknis yang dapat menghambat tercapainya kelancaran tersebut, yang pada

akhirnya menimbulkan kerugian signifikan bagi perusahaan.

Salah satu isu utama yang kerap muncul dan berdampak signifikan terhadap kelancaran operasional adalah masalah *remain cargo*, yaitu sisa muatan yang tidak sepenuhnya terbongkar dan tertinggal di dalam palka kapal tongkang (Hanik dkk., 2025). Selama proses bongkar muat curah, fenomena ini selalu menjadi masalah. Penyebab utama timbulnya *remain cargo* dalam kegiatan *transshipment* seringkali berakar pada ketidakakuratan dalam tahap perencanaan operasional, khususnya pada penyusunan *stowage plan*. Masalah ini bermula dari adanya selisih perhitungan (*calculation discrepancy*) antara estimasi kapasitas ruang muat kapal (*Mother Vessel*) dengan volume kargo aktual yang dipersiapkan. Dalam banyak kasus, perhitungan awal (*pre-stowage plan*) tidak memperhitungkan variabel dinamis secara presisi, sehingga terjadi ketidakseimbangan antara jumlah kargo yang dikirim dengan daya tampung palka kapal. Akibatnya, ketika kapasitas angkut kapal telah mencapai batas maksimum (*full draft*) atau ruang palka telah penuh, masih terdapat sisa muatan yang tertinggal karena kesalahan kalkulasi volume sejak tahap awal perencanaan.

Selain aspek perhitungan kapasitas, faktor krusial lainnya adalah kesalahan dalam manajemen konfigurasi *line up* kedatangan armada tongkang. Strategi penentuan ukuran tongkang (*size barging*) dan jumlah armada yang dikirim seringkali tidak tersinkronisasi dengan sisa ruang (*remaining space*) yang tersedia di kapal induk. Kegagalan dalam menyesuaikan urutan kedatangan tongkang dengan kondisi palka yang tersisa menyebabkan tongkang dengan kapasitas besar dikirim pada saat ruang muat kapal tinggal sedikit. Hal ini menyebabkan muatan di dalam tongkang tidak dapat dibongkar secara keseluruhan ke kapal induk. Akibatnya, ada sisa kargo (*remain cargo*) yang tersisa yang mengharuskan operator melakukan penanganan tambahan, yang pada gilirannya menyebabkan operasi

menjadi tidak lancar.

Dampak yang ditimbulkan dari *remain cargo* bersifat multidimensional dan sangat merugikan. Secara operasional, fenomena ini menyebabkan siklus perjalanan (*voyage*) menjadi tidak maksimal. Sebagai contoh, sebuah tongkang yang masih memiliki sisa muatan harus tertahan di area labuh untuk menunggu kedatangan *mother vessel* berikutnya, yang seharusnya pada waktu tersebut tongkang sudah dapat memulai perjalanan baru. Hal ini secara langsung memperpanjang *turnaround time* kapal di pelabuhan dan berpotensi menyebabkan efek domino keterlambatan pada jadwal pelayaran selanjutnya (Satria, 2023). Secara ekonomi, kerugian yang timbul bersifat ganda; pertama adalah kerugian langsung dari nilai jual kargo yang hilang (*cargo loss*), dan kedua adalah biaya tidak langsung yang timbul dari proses penanganan sisa muatan, seperti biaya bahan bakar tambahan, upah kru, dan potensi denda keterlambatan (*demurrage*).

Keterkaitan antara berbagai faktor penyebab dan dampak operasional inilah yang menjadi inti permasalahan. Fenomena *remain cargo* secara langsung mengganggu alur kerja yang seharusnya lancar, menciptakan hambatan yang memerlukan penanganan khusus. Upaya-upaya penanganan yang dilakukan setelahnya, meskipun bertujuan untuk menyelesaikan masalah, justru menjadi bukti adanya hambatan pada proses sebelumnya. Oleh karena itu, menganalisis akar penyebab terjadinya *remain cargo* menjadi langkah fundamental untuk memahami mengapa operasional terganggu.

Melihat kompleksitas dampak tersebut, analisis mendalam terhadap faktor-faktor penyebab dan dampaknya menjadi sebuah keharusan untuk merumuskan solusi yang efektif. PT. Transcoal Pacific cabang Asam-asam, sebagai salah satu pelaku utama dalam angkutan batu bara, setiap hari berhadapan dengan tantangan ini. Proses terjadinya *remain cargo* pada armada tongkangnya menjadi

sebuah fenomena rutin yang perlu dianalisis lebih dalam untuk mengetahui pengaruhnya terhadap performa operasional. Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini dibatasi pada analisis terjadinya *remain cargo* muatan batu bara pada kapal tongkang yang dioperasikan oleh PT. Transcoal Pacific di wilayah perairan Asam-asam, dengan parameter kelancaran operasional yang diukur dari aspek waktu (*turnaround time*) dan kelancaran siklus *voyage*.

Berdasarkan latar belakang tersebut, yang mencakup urgensi dari sisi operasional, ekonomi, hingga kepatuhan hukum, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian guna menganalisis secara kualitatif hubungan sebab-akibat antara proses penanganan sisa muatan dengan efektivitas operasi kapal pada kapal PT. Transcoal Pacific khusus disaat proses *Transshipment*. Adapun data yang diteliti dalam penelitian ini adalah kapal yang dioperasikan oleh PT. Transcoal Pacific cabang Asam-asam pada proses Transshipmet batubara selama peneliti melaksanakan praktik pada bulan April 2025. Oleh karena itu, penelitian ini diberi judul: "Analisis Remain Cargo Terhadap Operasional Kapal Tongkang pada PT. Transcoal Pacific Cabang Asam-asam".

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang diatas, maka peneliti merumuskan permasalahan yang akan dibahas dalam proposal ini :

1. Bagaimana dampak *remain cargo* pada operasional kapal di PT. Transcoal Pacific cabang Asam-asam?
2. Upaya apa yang dilakukan untuk meminimalisir terjadinya *remain cargo* pada kapal PT. Transcoal Pacific cabang Asam-asam?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin oleh peneliti dalam pembahasan proposal adalah:

1. Untuk mengidentifikasi dampak *remain cargo* terhadap operasional kapal di PT. Transcoal Pacific cabang Asam-asam.
2. Untuk mengidentifikasi upaya-upaya yang dilakukan untuk meminimalisir terjadinya *remain cargo* pada kapal PT. Transcoal Pacific cabang Asam-asam.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini menyampaikan banyak manfaat, baik secara praktis untuk meningkatkan kepuasan pelanggan, maupun secara teoritis untuk memperluas pengetahuan kita tentang manajemen logistik dan pengelolaan dokumen pada konteks maritim. Dengan fokus yang tepat, penelitian ini dapat membantu membangun sistem Transshipment yang lebih lancar dan responsif.

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu pengetahuan di bidang manajemen pelayaran dan logistik maritim, khususnya terkait studi kualitatif tentang kelancaran operasional kapal tongkang dan penanganan muatan curah.

2. Manfaat Praktis

Memberikan data evaluasi yang akurat dan rekomendasi yang dapat ditindaklanjuti untuk meminimalisir penyebab *remain cargo*, yang bertujuan untuk meningkatkan kelancaran operasional sehingga menutupi kerugian biaya dan waktu operasional.