



UPAYA PENCAPAIAN TARGET PENGIRIMAN MUATAN

DI PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI

PADA PROYEK TRANSHIPMENT COTRANS

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

HUMAM IMADUDDIIN
NIT. 541711306475 K

PROGRAM STUDI DIPLOMA IV

TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

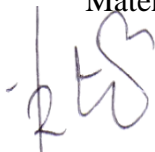
**UPAYA PENCAPAIAN TARGET PENGIRIMAN MUATAN
DI PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI
PADA PROYEK TRANSHIPMENT COTRANS**

Disusun oleh:

HUMAM IMADUDDIIN
NIT. 541711306475 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Semarang,.....

Dosen Pembimbing I
Materi



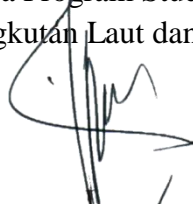
IRMA SHINTA DEWI, S.S., M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



Capt. Hadi Supriyono, M.M., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



NUR ROHMAN, S.E., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Upaya Pencapaian Target Pengiriman Muatan di PT. Mitrabahtera Segara Sejati pada Proyek Transhipment Cotrans” karya,

Nama : Humam Imaduddiin

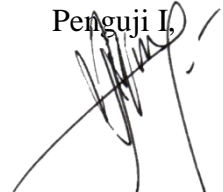
NIT : 541711306475 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

Penguji I,


SRI PURWANTINI, S.E., S.Pd., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

Penguji II,


IRMA SHINTA DEWI, S.S., M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

Penguji III,


AWEL SURYADI, S.Si.T., M.Si.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770525 200502 1 001

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk I, (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Humam Imaduddiin

NIT : 541711306475 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Upaya Pencapaian Target Pengiriman Muatan di PT. Mitrabatera Segara Sejati pada Proyek Transshipment Cotrans”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,

Yang menyatakan pernyataan,



HUMAM IMADUDDIIN
NIT. 541711306475 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Barang siapa yang menghilangkan suatu kesusaan seorang mukmin, pasti Allah akan menghilangkan darinya satu kesusahan pada hari kiamat. Barang siapa yang menjadikan mudah urusan orang lain, pasti Allah akan memudahkannya di dunia dan di akhirat.” (H.R. Muslim)

Persembahan :

1. Kedua orang tua, Suwarno, S.Pd. dan Sumarmi.
2. Kakak kandung saya Nurul Istiqomah, dan adik kandung saya Haidar Khoiruddin
3. Saudara seperjuangan Taruna Taruni angkatan LIV
4. Seluruh anggota Mess Solo Raya, rekan, senior dan junior yang selalu memotivasi dalam penulisan skripsi ini.
5. Kelas K VIII B, atas dua semester penuh cerita suka, duka dan perjuangan.
6. Almamater saya, PIP Semarang

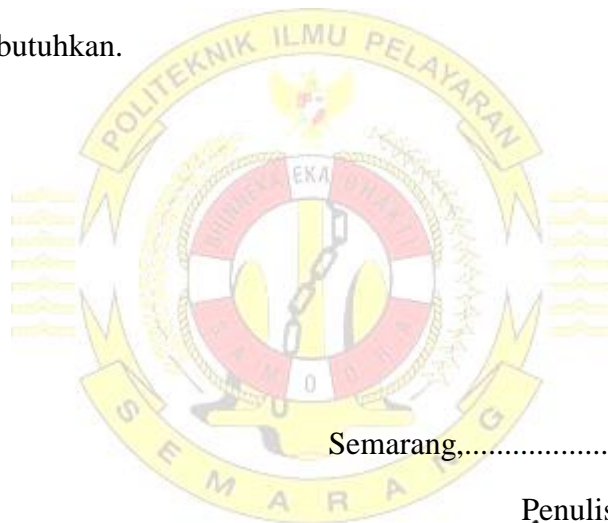
PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, Tuhan yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat serta karuniaNya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Upaya Pencapaian Target Pengiriman Muatan di PT. Mitrahaftera Segara Sejati pada Proyek Transshipment Cotrans” yang disusun dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk untuk mencapai gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku ketua program studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan PIP Semarang.
3. Ibu Irma Shinta Dewi, S.S., M.Pd selaku pembimbing materi dan juga selaku dosen penguji II yang senantiasa meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan penulis dengan kesabaran, ketelitian, dan kewibawaan sehingga penulisan skripsi ini dapat selesai.
4. Capt. Hadi Supriyono, M.M., M.Mar. selaku pembimbing II yang telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing penulis menyusun skripsi ini.
5. Kedua orang tua penulis, Suwarno, S.Pd. dan Sumarmi yang saya cintai dan selalu memberi dukungan moral dan motivasi kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

6. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
7. Pimpinan PT. Mitrahaftera Segara Sejati yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan praktek darat.

Dalam penulisan skripsi ini penulis menyadari masih banyak kekurangan dan kesalahan yang tentu saja tidak disengaja, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan masukan baik saran maupun kritik dari semua pihak guna kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan.



Semarang,.....

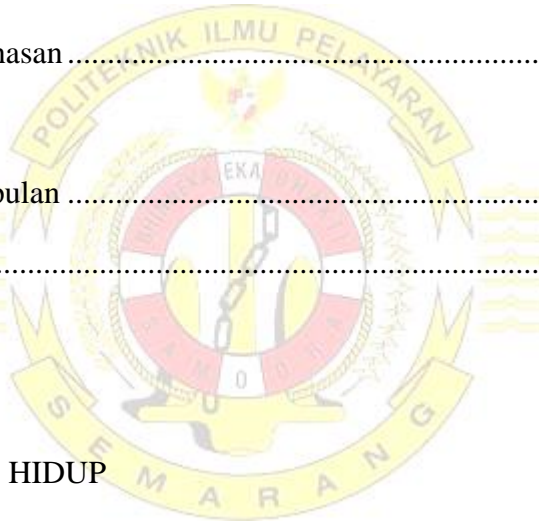
Penulis

HUMAM IMADUDDIIN
NIT. 541711306475 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
ABSTRAK.....	x
<i>ABSTRACT</i>	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian	4
1.5 Sistematika Penulisan.....	5
BAB II. LANDASAN TEORI	
2.1 Penelitian Terdahulu	7
2.2 Kerangka Teori.....	9
2.3 Kerangka Pikir.....	13
BAB III. METODE PENELITIAN	

3.1 Metode Penelitian.....	15
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian	16
3.3 Jenis dan Sumber Data	17
3.4 Metode Pengumpulan Data	18
3.5 Teknik Keabsahan Data	20
3.6 Teknik Analisis Data.....	22
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1 Gambaran Umum Perusahaan	24
4.2 Hasil Penelitian.....	42
4.3 Pembahasan	45
BAB V. PENUTUP	
5.1 Kesimpulan	68
5.2 Saran.....	69
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	



ABSTRAK

Humam Imaduddiin, 2021, NIT: 541711306475 K, “*Upaya Pencapaian Target Pengiriman Muatan di PT. Mitrabahtera Segara Sejati pada Proyek Transshipment Cotrans*”, Skripsi, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Irma Shinta Dewi, S.S., M.Pd., Pembimbing II: Capt. Hadi Supriyono, M.M., M.Mar.

Pengiriman muatan adalah usaha yang dijalankan oleh PT. Mitrabahtera Segara Sejati sebagai perusahaan pelayaran. Dalam sebuah pengiriman, PT. Mitrabahtera Segara Sejati mendapat target jumlah muatan dari *shipper* yang harus dikirim. Namun pada pelaksanaannya target pengiriman muatan tidak selalu tercapai. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penyebab tidak tercapainya target pengiriman muatan, dampak yang ditimbulkan dari tidak tercapainya pengiriman muatan, dan upaya untuk mencapai target pengiriman muatan.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif. Sumber data penelitian yang diambil dari data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data dengan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Analisis data yang digunakan adalah analisis data kualitatif.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa, terdapat dua faktor yang menyebabkan target pengiriman muatan tidak tercapai yaitu faktor ekstern dan intern. Faktor ekstern adalah faktor yang datang dari luar yaitu berubahnya target pengiriman muatan dan faktor intern adalah faktor yang datang dari dalam yaitu tidak maksimalnya penerapan *plain maintenance system* sehingga berdampak pada pembayaran *demmurage* oleh perusahaan yang menyebabkan *cashflow* perusahaan terbebani, upaya yang dilakukan perusahaan adalah melaksanakan rotasi kapal dan memaksimalkan penerapan *plan maintenance system* untuk mencapai target pengiriman muatan yang telah ditetapkan oleh *shipper*.

Kata Kunci : *Target, Pengiriman, Muatan*

ABSTRACT

Humam Imaduddiin, 2021, NIT: 541711306475 K, " *Efforts to Achieving the Target of Cargo Delivery at PT. Mitrabahtera Segara Sejati on the Cotrans Transshipment Project*", Mini Thesis of Port and Shipping Department, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1st Advisor: Irma Shinta Dewi, S.S., M.Pd., 2nd Supervisor: Capt. Hadi Supriyono, M.M., M.Mar

PT. Mitrabahtera Segara Sejati as a shipping company run on Delivery of cargo business. In a delivery, PT. Mitrabahtera Segara Sejati gets the target amount of cargo from the shipper that must be sent. However, in practice, the target for cargo delivery is not always achieved. This study aims to determine the cause of the non-achievement of the cargo delivery target, the impact of not achieving the cargo delivery target, and efforts to achieve the cargo delivery target.

The research use descriptive qualitative method. Sources of research data taken from primary and secondary data. Data collection techniques with observation, interviews, and documentation. The data analysis used is qualitative data analysis.

The results of this study indicate that, there are two factors that cause the cargo delivery target is not achieved, externa factors and internal factors. External factors are factors that come from outside, that is changes in cargo delivery targets and internal factors are factors that come from inside, that is the implementation of the plain maintenance system is not optimal so that it has an impact on demmurage payments by the company which causes the company's cashflow to be burdened, the company's efforts are to carry out ship rotation and maximize the implementation of the plan maintenance system to achieve the cargo delivery target set by the shipper

Keywords: *Target, Delivery, Cargo*

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Penyebab Tidak Tercapainya Pengiriman Muatan.....	46
Tabel 4.2	Jumlah Permintaan Batu Bara	47
Tabel 4.3	Target Pengiriman Muatan	49
Tabel 4.4	Pencapaian Pengiriman Muatan	55
Tabel 4.5	Kapasitas Kapal dan Tongkang	59
Tabel 4.6	Pembagian Premi Berdasarkan Jabatan	63



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pikir Penelitian	13
Gambar 4.1	Bagan Struktur Organisasi Perusahaan.....	28
Gambar 4.2	Alur Pengadaan Barang.....	51
Gambar 4.3	Pengadaan Stok Perlengkapan	64
Gambar 4.4	Pelaksanaan <i>Training</i>	67



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I Hasil Wawancara.....	74
Lampiran II Daftar Kru Meninggalkan Kapal Tanpa Izin	84
Lampiran III Formulir <i>Material Service Request</i>	85
Lampiran IV <i>Safe Manning Certificate</i>	86
Lampiran V Tanah Merah Coal Terminal.....	88
Lampiran VI Proses <i>Loading</i>	89
Lampiran VII Gudang PT. Mitrahahtera Segara Sejati.....	91
Lampiran VIII Perawatan Mesin dan <i>Training</i>	92



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pandemi *Covid-19* tidak berpengaruh signifikan terhadap produksi batu bara pada tahun 2020. Hingga akhir tahun 2020 Indonesia berhasil memproduksi batu bara dengan total produksi 557,74 juta ton yang melebihi target yang ditetapkan pemerintah sebesar 550 juta ton. Jumlah tersebut tercatat dalam data Minerba *One Data* Indonesia (MODI) Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia yang dikutip oleh CNBC Indonesia pada hari Selasa, 5 Januari 2021.

Dalam alur kegiatan pengiriman batubara tersebut terdapat penggunaan moda transportasi laut yang mana secara ekonomi dan bisnis merupakan moda transportasi yang efisien. Dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan, selain menggunakan kapal *bulk carrier* atau kapal curah, pengiriman dapat dilakukan dengan menggunakan *barge* atau tongkang. Penggunaan tongkang sangat efektif untuk sebuah proyek transshipment atau *ship to ship* dikarenakan ukuran tongkang yang dapat masuk di alur sungai dan jarak tempuh yang tidak terlalu jauh.

PT. Mitrahaftera Segara Sejati merupakan salah satu *ship owner tug and barge* terbesar di Indonesia yang memiliki lebih dari 80 set *tug boat* dan tongkang dan 4 *floating crane* yang beroperasi di berbagai proyek transshipment maupun *long towing* di Indonesia. Salah satu proyek

transshipment terbesar yang dikerjakan oleh PT. Mitrabahtera Segara Sejati adalah proyek Cotrans PT. Kideco Jaya Agung selaku pemilik tambang batubara terbesar di Kalimantan Timur dengan sistem *time charter*.

Setiap bulannya PT. Kideco Jaya Agung mematok target pengiriman muatan sebesar 61% sampai dengan 64% dari total muatan transshipment kepada PT. Mitrabahtera Segara Sejati selaku perusahaan pelayaran atau *ship owner* yang terikat kontrak sebagai pengangkut atau *cargo carrier* dari PT. Kideco Jaya Agung dalam jumlah hitungan MT (Matriks Ton). Dalam pencapaian targetnya, PT. Mitrabahtera Segara Sejati berusaha untuk mencapai target yang sudah ditetapkan setiap bulannya dengan hasil target pengiriman muatan tercapai pada bulan Juli dan September tahun 2020. Namun, PT. Mitrabahtera Segara Sejati juga tidak dapat mencapai target yang sudah ditetapkan oleh PT. Kideco Jaya Agung, hal tersebut terjadi pada bulan Agustus, Oktober, November, dan Desember tahun 2020.

Pertimbangan untuk melakukan penelitian ini mengacu pada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Buku II BAB V tentang mencarterkan dan mencarter kapal yang dimana terdapat pasal 453 menjelaskan tentang *time charter* atau sewa kapal berdasarkan waktu dan *voyage charter* atau sewa kapal berdasarkan perjalanan dan pasal 454 yang menjelaskan tentang perjanjian sewa menyewa kapal tersebut yang biasa disebut dengan *charter party*. Pasal 453 dan pasal 454 berhubungan dengan sistem pencarteran kapal antara PT. Kideco Jaya Agung dengan PT. Mitrabahtera Segara Sejati yang menggunakan sistem *time charter*. Dari pihak *shipper*, *time charter* dipilih karena biaya lebih efisien dan lebih

mudah menjamin kelancaran pengiriman muatan sehingga *shipper* tidak khawatir dengan kelancaran operasional pengiriman muatan karena dengan *time charter* sudah menjamin ketersediaan armada untuk mengirim muatan dan untuk mengurangi *delay time* karena kontrol pengiriman ada di pihak *shipper*, apabila terjadi hambatan dalam pengiriman maka *shipper* berhak untuk meminta pertanggung jawaban kepada *carrier*. Sedangkan dari pihak *carrier*, utilisasi armada terjamin selama waktu kontrak, pendapatan perusahaan terjamin selama waktu kontrak, *charter party* dapat dijadikan jaminan pinjaman untuk mengembangkan usaha, dan perusahaan akan mendapatkan nilai pasar dan nilai jual dari perusahaan-perusahaan tambang lainnya.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis memiliki gagasan untuk mengangkat masalah ini untuk di teliti dengan judul :

“Upaya Pencapaian Target Pengiriman Muatan di PT. Mitrabahtera Segara Sejati pada Proyek Cotrans”

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan data permasalahan diatas, peneliti mengidentifikasi perumusan masalah sebagai berikut ;

- 1.2.1 Apa penyebab tidak tercapainya target pengiriman muatan pada proyek cotrans?
- 1.2.2 Apa dampak yang terjadi akibat dari tidak tercapainya target pengiriman muatan pada proyek cotrans?
- 1.2.3 Bagaimana langkah penanganan yang dilakukan oleh perusahaan untuk mencapai target pengiriman muatan pada proyek cotrans?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan khusus dari penelitian upaya pencapaian target pengiriman muatan di PT. Mitrahaftera Segara Sejati pada proyek cotrans antara lain :

- 1.3.1 Mengetahui faktor penyebab tidak tercapainya target pengiriman muatan di proyek cotrans.
- 1.3.2 Mengetahui dampak yang ditimbulkan dari tidak tercapainya target pengiriman muatan di proyek cotrans
- 1.3.3 Mengetahui penanganan yang dilakukan oleh perusahaan untuk mencapai target pengiriman muatan di proyek cotrans.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian yang hendak dicapai, maka penelitian ini diharap mempunyai manfaat baik secara langsung maupun tidak langsung. Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut :

1.4.1 Manfaat Teoritis

1.4.1.1 Secara teoritis hasil penelitian ini dapat bermanfaat guna memberikan sumbangan pemikiran ilmiah kepada Taruna Akademi Pelayaran dan khalayak umum. Serta dapat menjadikan referensi bahan ajar guna meningkatkan aspek tentang manajemen armada.

1.4.1.2 Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca, termasuk instansi terkait dan diharapkan dalam penelitian ini dapat memberikan masukan yang berguna untuk pengembangan sumber daya manusia dan personal dalam menghadapi dunia kerja.

1.4.1.3 Serta sebagai kumpulan sumber dan referensi kepustakaan khususnya pada bidang manajemen armada dan sebagai referensi untuk penelitian selanjutnya yang lebih baik.

1.4.2 Manfaat Praktis

Dapat menjadi bahan pengelolaan bagi perusahaan sebagai bahan pertimbangan dan pengambil keputusan dalam mengatasi tidak tercapainya target pengiriman muatan.

1.5 Sistematika Penulisan

Guna mempermudah suatu penyusunan serta penyampaian dalam bentuk tulisan untuk mempermudah pembaca memahami apa yang akan dijelaskan oleh penulis dalam skripsi ini, maka dapat penulis jabarkan dengan menggunakan sistematika sebagai berikut.

BAB I PENDAHULUAN

Pada Bab I Pendahuluan berisi tentang hal-hal yang berkaitan dengan Latar Belakang Masalah, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian dan Sistematika Penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada Bab II peneliti akan menguraikan tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang penulis buat, antara lain tinjauan pustaka yang memuat keterangan dari buku atau referensi yang mendukung tentang penelitian yang dibuat. Dalam bab ini juga memuat tentang Kerangka Pikir Penelitian yang menjadi pedoman dalam proses berjalannya penelitian peningkatan pengiriman muatan.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada Bab III dalam penelitian ini akan membahas tentang metode penelitian yang dipergunakan penulis dalam menyelesaikan penelitian, yang terdiri dari lokasi atau tempat penelitian, metode pengumpulan data dan teknis penelitian data adalah cara yang digunakan penulis untuk mengumpulkan data sesuai tujuan

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada Bab IV berisikan tentang mengenai gambaran umum perusahaan, objek yang di teliti dan analisis hasil penelitian. Analisis hasil penelitian, berisi pembahasan masalah mengenai hasil-hasil penelitian yang diperoleh

BAB V PENUTUP

Pada bab V berisi tentang kesimpulan pada bab-bab sebelumnya dan memberikan saran yang dapat dijadikan masukan dan diterima dalam pengambilan keputusan

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan penelitian terdahulu sebagai perbandingan dan memudahkan dalam melakukan penelitian karena memiliki kesamaan topik penelitian yaitu mengenai pencapaian target pengiriman muatan. Berikut ini adalah tabel penelitian terdahulu yang penulis gunakan :

Tabel 2.1 perbedaan penelitian yang relevan dengan yang dilakukan peneliti.

Perbedaan	Penelitian Penulis	Penelitian Terdahulu	
		Penelitian 1	Penelitian 2
Peneliti	Humam Imaduddiin	Jamalul Insan, Stefano Munir, Zaenal.	Mimi Febrina
Tahun	2021	2020	2010
Judul	Upaya pencapaian Target Pengiriman Muatan yang Telah Ditetapkan PT. Kideco Jaya Agung di Proyek Cotrans	Kajian Produksi Pengiriman Bijih Nikel untuk Mencapai Target Produksi 1.500.000 Ton Per Tahun di PT GAG Nikel, Desa Waigeo, Kecamatan Waigeo Barat, Kabupaten Kepulauan Raja Ampat, Provinsi Papua Barat.	Analisis Pemasaran Jasa Pengiriman Barang pada PT. Eka Sari Lorena Cabang Pekanbaru

Tempat	PT. Mitrabahtera Segara Sejati Jakarta dan Tanah Grogot.	PT. GAG Nikel, Raja Ampat, Papua Barat.	PT. Eka Sari Lorena Cabang Pekanbaru
Fokus Penelitian	Manajemen armada PT. Mitrabahtera Segara Sejati untuk proses pencapaian target pengiriman muatan.	Faktor teknis dalam produksi pengiriman bijih nikel di PT GAG Nikel.	Pemasaran Jasa Pengiriman Barang pada PT. Eka Sari Lorena Cabang Pekanbaru

Penelitian oleh Jamalul Insan, Stevano Munir, Zaenal, pada tahun 2020 yang berjudul Kajian Produksi Pengiriman Bijih Nikel untuk Mencapai Target Produksi 1.500.000 Ton Per Tahun di PT. GAG Nikel, Desa Waigeo, Kecamatan Waigeo Barat, Kabupaten Kepulauan Raja Ampat, Provinsi Papua Barat., penelitian ini meneliti tentang target produksi dan pengiriman bijih nikel pada tahun 2020 di perusahaan PT. Gag Nikel Raja Ampat, Papua Barat. Hasil penelitian ini adalah mengetahui penyebab tidak tercapainya target produksi dan pengiriman bijih nikel dari faktor teknis yang berupa kurang maksimal dan minimnya alat berat yang digunakan untuk menambang dan mengirim muatan.

Penelitian oleh (Febrina, 2010), penelitian ini meneliti tentang faktor-faktor yang menyebabkan tidak tercapainya target pengiriman barang PT. Eka Sari Lorena cabang Pekanbaru dan usaha PT. Eka Sari Lorena cabang

Pekanbaru dalam mencapai target pengiriman barang. Hasil dari penelitian ini adalah mengetahui faktor penyebab tidak tercapainya target pengiriman barang PT. Eka Sari Lorena cabang Pekanbaru dengan presentase sebagai berikut, *product* 33,3%, *promotion* 37%, *people* 38,3%, proses 33,6%, *customer service* 36,3%. Peneliti memberikan saran terbaik untuk perusahaan berupa peningkatan kualitas produk (pelayanan), peningkatan promosi perusahaan di berbagai media, meningkatkan kualitas karyawan dengan pelatihan-pelatihan, memperluas jangkauan pengiriman (proses), dan peningkatan *customer service* dan penambahan karyawan bagian pelayanan sehingga meminimalisir keluhan keterlambatan pengiriman.

2.2 Kerangka Teori

Untuk mendukung pembahasan, maka perlu diketahui dan dijelaskan beberapa teori-teori penunjang yang penulis ambil dari beberapa sumber pustaka yang berkaitan dengan pembahasan tentang skripsi ini sehingga dapat menyempurnakan skripsi ini.

2.2.1 Target

2.2.1.1 Definisi Target

Menurut Tjiptono (2011:65), target adalah sasaran yang telah ditetapkan untuk dicapai dengan suatu perencanaan. Menurut Mulyadi (2010:191), target adalah kegiatan menentukan sasaran, yaitu tindakan memilih satu atau lebih sasaran untuk dicapai.

Berdasarkan definisi diatas target adalah batas ketentuan yang harus dicapai oleh perusahaan untuk mendapatkan kepuasan dari pencarter kapal dalam pengiriman muatan dengan mempertimbangkan aspek biaya, operasional, dan keselamatan kerja. Aspek-aspek tersebut dipertimbangkan untuk meminimalisir tidak tercapainya target yang dapat menyebabkan kerugian yang bisa didapat oleh perusahaan.

2.2.1.2 Target yang ditetapkan

Target yang ditetapkan adalah target yang dipatok oleh perusahaan pemilik muatan yang harus dicapai oleh perusahaan pengangkut muatan sesuai dengan perjanjian kontrak yang telah disepakati oleh kedua perusahaan tersebut.

2.2.2 Pengiriman

2.2.2.1 Definisi pengiriman

Pengiriman adalah bagian penting dalam suatu rantai persediaan yang berfungsi untuk menyiapkan dan mengirimkan barang ke *customer*. Transportasi berhubungan dengan model transportasi apa yang dipakai agar efektif dan efisien, baik dari sisi biaya, kecepatan waktu pengiriman dan ketepatan waktu (Yunarto, 2016).

Berdasarkan definisi diatas pengiriman adalah kegiatan mendistribusikan muatan dan jasa produsen

kepada konsumen. Pengiriman adalah pemasaran untuk memudahkan dalam penyampaian muatan dari produsen kepada konsumen, atau lebih spesifiknya pengiriman adalah suatu aktivitas memindahkan muatan yang dimuat dari pelabuhan muat dan dibawa ke pelabuhan bongkar untuk proses bongkar yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran. Dalam proses pengiriman tidak terlepas dari hambatan-hambatan yang menghambat proses pengiriman tersebut.

2.2.3 Muatan

2.2.3.1 Definisi muatan

Menurut Sudjatmiko (2015:65), Muatan kapal adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang di pelabuhan atau pelabuhan tujuan.

Dari pengertian diatas, muatan adalah segala jenis barang baik berjenis curah kering maupun basah, kontainer, *general*, dan lain-lain yang dimuat oleh kapal dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar.

2.2.3.2 Jenis muatan

Berdasarkan jenisnya muatan digolongkan menjadi 5 jenis, yaitu :

- a. *General* muatan (*break bulk*) adalah muatan yang dikemas terpisah.

- b. Curah kering (*dry bulk*) adalah muatan kering seperti batu bara.
- c. Curah cair (*liquid muatan*) adalah muatan curah yang berbentuk cairan seperti minyak mentah.
- d. Biji-bijian (*ore*) adalah muatan biji yang dimuat di kapal dalam bentuk curah seperti biji kelapa sawit.
- e. Muatan dalam container (muatan *in container*).

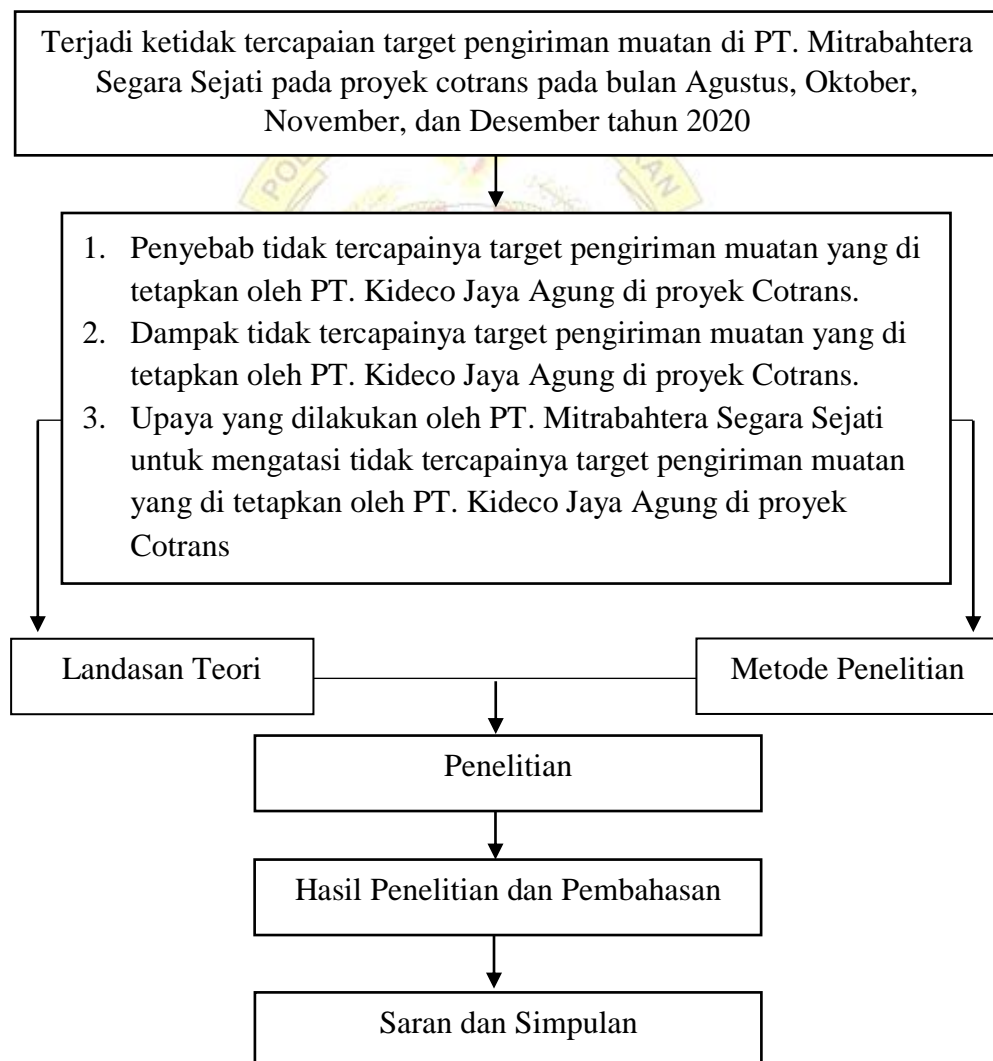
2.2.3.3 Sifat muatan

Untuk menjaga kualitas muatan yang diangkut diatas kapal agar tetap terjaga dengan baik, muatan yang diangkut di kapal dapat dibagi dalam golongan-golongan besar menurut sifatnya, yaitu :

- a. Muatan basah, adalah muatan cair yang disimpan dalam botol, drum seperti susu, minyak kelapa, cat dan lain sebagainya.
- b. Muatan kering, adalah muatan yang rusak jika basah.
- c. Muatan kotor/berdebu, adalah muatan yang menimbulkan debu seperti semen, arang dan lain-lain.
- d. Muatan bersih, adalah muatan yang tidak meninggalkan debu atau sisa untuk dibersihkan, contohnya sandang, alat rumah tangga dan lain-lain.
- e. Muatan berbau, adalah muatan yang dapat membuat bau muatan lainya seperti the, kopi, tembakau dan lain-lain.

- f. Muatan bagus, adalah muatan yang pada umumnya terdiri dari bahan-bahan pangan, contohnya beras, tepung dan lain-lain.
- g. Muatan berbahaya, adalah muatan yang mudah menimbulkan ledakan, kebakaran, radiasi, korosif, menimbulkan bahaya bagi pernafasan, dan lain-lain.

2.3 Kerangka Pikir



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

Menurut Uma Sekaran (Sugiyono, 2017: 60), mengemukakan bahwa kerangka pikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah didefinisikan sebagai masalah yang penting. Pemaparan kerangka pikir ini dilakukan dalam bentuk bagan alir yang sederhana dan disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut. Hal ini berfungsi untuk mempermudah penulis dalam menyelesaikan pokok permasalahan yang terdapat pada skripsi ini.



BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan pada hasil penelitian di PT. Mitrahaftera Segara Sejati serta hasil pembahasan mengenai manajemen pengangkutan muatan, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

- 5.1.1. Perubahan target pengiriman muatan menyebabkan proses pengiriman tidak maksimal sehingga target pengiriman muatan tidak tercapai, faktor internal berupa kru kapal, pengadaan amprahan dan *sparepart*, dan perawatan mesin merupakan bagian dari *Plan Maintenance System* (PMS) yang tidak berjalan secara maksimal menyebabkan tidak tercapainya target pengiriman muatan.
- 5.1.2. Tidak tercapainya target pengiriman muatan berdampak pada PT. Mitrahaftera Segara Sejati yang harus membayar *demmurage* yang berdampak pada *cashflow* perusahaan terbebani.
- 5.1.3. PT. Mitrahaftera Segara Sejati melakukan upaya untuk memaksimalkan pengiriman muatan melalui pemaksimalan penerapan *Plan Maintenance System* (PMS) yaitu melakukan rotasi kapal, penambahan premi trip, pengadaan stok cadangan amprahan dan *sparepart* kapal, manajemen perawatan mesin ditingkatkan untuk meminimalisir terjadinya *demmurage* dan juga untuk meningkatkan kualitas serta kesejahteraan karyawan laut.

5.2. Saran

Dalam hal ini penulis akan memberikan saran yang di ambil dari simpulan diatas untuk meningkatkan pengetahuan khususnya bagi penulis dan pembaca tentang manajemen pengiriman muatan. Dengan harapan dapat menjadi referensi yang bisa dikembangkan untuk meningkatkan kualitas manajemen pengiriman muatan.

Adapun saran-saran yang penulis ingin sampaikan antara lain adalah sebagai berikut:

- 5.2.1. Sebaiknya PT. Mitrahahtera Segara Sejati lebih memaksimalkan penerapan *Plan Maintenance System* (PMS) untuk meningkatkan kualitas pengiriman muatan sehingga target pengiriman dapat tercapai.
- 5.2.2. Sebaiknya PT. Mitrahahtera Segara Sejati meminimalisir terjadinya *demmurage* sehingga *cashflow* perusahaan tidak terbebani dengan adanya pembayaran *demmurage*.
- 5.2.3. Sebaiknya PT. Mitrahahtera Segara Sejati mengurangi jumlah armada yang berkapasitas angkut kecil dan mengganti dengan beberapa armada yang berkapasitas angkut besar dengan tujuan untuk memaksimalkan jumlah muatan yang diangkut dan meminimalisir biaya operasional serta menambah kapasitas gudang dengan tujuan dapat menampung lebih banyak stok amprahan dan *sparepart*.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, F. (2019). *Prosedur Bongkar Muat Kontainer MV. Maria Pia Oleh PT. Rimo Transport Expressindo di Pelabuhan Tanjung Emas*. <http://repository.unimar-amni.ac.id/2244/>
- Ahmad, I. M. (2018). *Manajemen Penanganan Muatan Clinker di Kapal MV. KT 05*. <http://repository.pip-semarang.ac.id/891/>
- Ambarwati, S., & Isnugroho, E. (2018). *Pengaruh Perceived Risk, Cost Saving, dan Time Saving Terhadap Kepuasan Pelanggan pada Pembelian Tiket Pesawat Online di Situs Tiket2*. 1(1), 10–18.
- Asha Witantri, H. (2020). *Pengelolaan Ruang Penyimpanan Arsip Dinamis Bidang Operasional Dan Pelayanan Publik Seksi P2A Perum Bulog Kantor Wilayah Jawa Timur*. <http://repository.unair.ac.id/98908/>
- Febrina, M. (2010). *Analisis Pemasaran Jasa Pengiriman Barang pada PT. Eka Sari Lorena Cabang Pekanbaru*. <http://repository.uin-suska.ac.id/id/eprint/11756>
- Gunawan, D. (2019). *Analisis Pencapaian Target Produksi Pada PT. Cahaya Alam Mas Perkasa Rembang*. Universitas Muhammadiyah Gresik.
- Jamalul Insan, Stefano Munir, Z. (2020). *Kajian Produksi Pengiriman Bijih Nikel untuk Mencapai Target Produksi 1.500.000 Ton Per Tahun di PT GAG Nikel, Desa Waigeo, Kecamatan Waigeo Barat, Kabupaten Kepulauan Raja Ampat, Provinsi Papua Barat*. Prosiding Teknik Pertambangan <http://karyailmiah.unisba.ac.id/index.php/pertambangan/article/view/20546>
- Kurniawan, H., Syariah, J. E., Syariah, F., Hukum, D. A. N., Islam, U., Sultan, N., & Kasim, S. (2020). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Target Penjualan di Grosir Sembako Sinta Kecamatan Tapung Hilir Ditinjau Menurut Ekonomi Syariah*. <http://repository.uin-suska.ac.id/id/eprint/47643>

- Mochammad, Ri. K. R. (2019). *Analisis Kinerja Trucking Terhadap Kemacetan Arus Pengiriman Barang Di Terminal Khusus Semen Indonesia Tuban*. <http://repository.pip-semarang.ac.id/id/eprint/2152>
- Muhammad, W. (2019). *Pelaksanaan Bongkar Muat Barang pada Kapal KM. Mutiara Barat Milik PT. Atosim Lampung Pelayaran*. <http://repository.unimar-amni.ac.id/2572/>
- Nikmawati, S. (2019). *Penerbitan Sertifikat Pengawakan (Safe Manning Certificate) pada Direktorat Perkaalan dan Kepelautan, Kementerian Perhubungan di Jakarta Pusat*. <http://repository.stimart-amni.ac.id/786/>
- Rudiyanto, Rudiyanto and , Dr.Sumardi, M. S. (2017). *Identifikasi Kesalahan Dalam Menyelesaikan Soal Volume Bangun Ruang Pada Siswa Kelas Vi Sdn Durensawit 02 Kecamatan Kayen Kabupaten Pati Tahun 2016*. <http://eprints.ums.ac.id/50613/>
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sulasmanto, P. (2014). *Peranan Guru PKN Dalam Membina Siswa Berperilaku Menyimpang Dari Keluarga Broken Home (Studi Kasus Pada Siswa SMP Negeri 01 Kunduran Kabupaten Blora Tahun Ajaran 2012/2013*. <http://eprints.ums.ac.id/28295/>
- Suryani, P., Cahyono, Y., & Utami, B. D. (2020). *Pengaruh Motivasi Dan Gaya Kepemimpinan Terhadap Produktivitas Kerja Karyawan Produksi di PT Tuntex Garment Indonesia*. <https://jiemar.org/index.php/jiemar/article/view/28>
- Vikria Namania, G. (2019). *Perbandingan Model Pembelajaran Inkiri Terbimbing dan Group Investigation dalam Meningkatkan Kemampuan Berpikir Kreatif Peserta Didik pada Mata Pelajaran Ekonomi*. <http://repositori.unsil.ac.id/637/>

Yulianti, E., Destriana, G. P., & Sukemi, S. (2018). *Sistem Informasi Pengiriman Barang Pada PT. Vira Surya Utama Palembang. Jurnal Ilmiah Informatika Global*, 9(1), 7–13. <https://doi.org/10.36982/jig.v9i1.438>



LAMPIRAN 1

Hasil Wawancara

Berikut adalah hasil wawancara penulis dengan narasumber terkait upaya pencapaian target pengiriman muatan yang telah ditetapkan PT. Kideco Jaya Agung di proyek cotrans.

Narasumber I :

Nama : Rohmananda Valda Nusara

Jabatan : Manajer Manajemen Armada

Keterangan :

P : Penulis

N : Narasumber

P : “Apa yang menyebabkan tidak tercapainya target pengiriman muatan?”

N : “Ada 4 kendala yang menyebabkan target pengiriman muatan tidak tercapai. Perubahan target pengiriman, kru kapal yang meninggalkan kapal tanpa izin, pengadaan amprahan dan *sparepart* yang terlambat, dan terjadinya kerusakan mesin.”

P : “Apa yang dimaksud dengan perubahan target pengiriman?”

N : “Jadi setiap bulan perusahaan mendapat target pengiriman 61% sampai dengan 64% dari total produksi muatan yang telah ditetapkan untuk proyek transshipment di PT. Kideco Jaya Agung, jika jumlah produksi batu bara setiap bulan berbeda maka target pengiriman otomatis juga berubah.

Kapasitas kapal tidak akan muat mengangkut muatan jika muatan pada bulan ini lebih banyak dari bulan sebelumnya sehingga target pengiriman tidak tercapai.”

P : “Dampak apa yang ditimbulkan jika target pengiriman muatan tidak tercapai?”

N : “Dampaknya adalah perusahaan harus membayar *demmurage* kepada *shipper* yang membuat *cashflow* perusahaan menjadi terbebani, namun jika perusahaan berhasil mencapai target maka perusahaan tidak kena *demmurage* dan jika pengiriman melebihi target pengiriman perusahaan akan mendapat bonus.”

P : “Lantas apa yang dilakukan perusahaan untuk mencapai target pengiriman muatan?”

N : “Upaya yang dilakukan adalah dengan melakukan rotasi kapal, penambahan premi trip, penyediaan stok amprahan dan *sparepart*, serta peningkatan manajemen perawatan mesin.”

P : “Apa yang dimaksud dengan rotasi kapal?”

N : “Rotasi kapal adalah penukaran kapal dari satu proyek ke proyek lainnya untuk memaksimalkan proses pengiriman muatan. Selain menukar, kita juga bisa menambah jumlah armada yang ada di setiap proyek dari kapal yang berstatus *idle*.”

Narasumber II

Nama : Mohamad Taufik

Jabatan : *Chief Officer* TB. Entebe Star 20

Keterangan :

P : Penulis

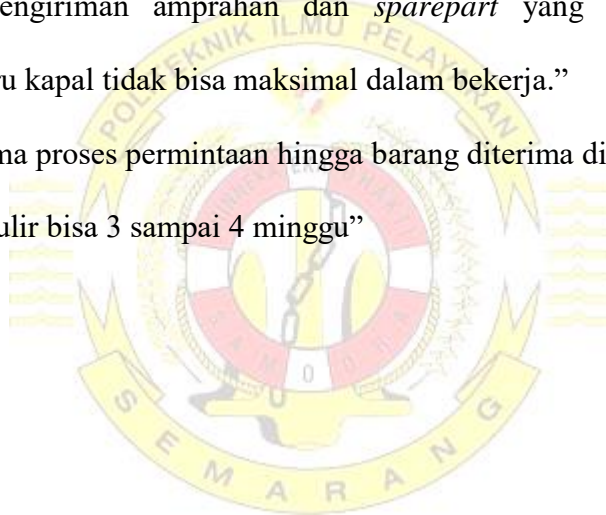
N : Narasumber

P : “Apa yang menyebabkan proses operasional kapal tidak maksimal?”

N : “Karena pengiriman amprahan dan *sparepart* yang sering terlambat, sehingga kru kapal tidak bisa maksimal dalam bekerja.”

P : “Berapa lama proses permintaan hingga barang diterima diatas kapal?”

N : “Satu formulir bisa 3 sampai 4 minggu”



Narasumber III

Nama : Drajat Tuhu Pambudi

Jabatan : Staf Perencanaan Logistik cabang Tanah Grogot

Keterangan :

P : Penulis

N : Narasumber

P : “Apa yang menyebabkan proses pengadaan barang terlambat?”

N : “Pembuatan nomor *Purchase Request* yang lama karena saya disini sendiri sehingga harus membuat satu persatu dengan banyaknya permintaan, sedangkan pembuatan nomor PR harus menginput barang satu persatu serta mencari kode barang tersebut di SAP, kode barang ini sangat penting karena terdapat nama atau merk barang yang sama namun berbeda kode.”

P : “Apa yang terjadi jika kode barang salah?”

N : “jika salah kode barang ketika barang sampai dikapal bisa tidak cocok.”

P : “Selain pembuatan nomor PR yang lama, kendala apa lagi yang dialami oleh staff logistik?”

N : “Penerbitan *Purchase Order* juga memakan waktu karena hanya terpusat di Jakarta dan tidak hanya satu *site* saja yang mengajukan nomor PO.”

P : “Bagaimana dengan proses pengiriman barang?”

N : “Pengiriman barang juga lama karena lokasi kantor cabang Tanah Grogot yang jauh dari kota dan vendor.”

P : “Apakah ada solusi terkait kendala terkait lamanya proses pengadaan barang jika barang tersebut bersifat mendesak?”

N : “Di gudang harus ada ketersediaan stok *sparepart*, perlengkapan dan amprahan kebutuhan kapal, karena jika sewaktu-waktu dibutuhkan kita bisa langsung kirim ke kapal. Misal terjadi tali putus atau tali busuk kita bisa langsung kirim sesuai kebutuhan kapal tersebut supaya tidak terjadi hambatan dalam operasional. Namun kapal tetap harus mengajukan permintaan barang yang diminta, hal ini ditujukan untuk mengganti stok yang sudah diambil dari gudang.”



Narasumber IV

Nama : Ricy Octavian

Jabatan : *Port Captain* cabang Tanah Grogot

Keterangan :

P : Penulis

N : Narasumber

P : “Bagaimana kegiatan operasional kapal di cabang Tanah Grogot?”

N : “Kegiatan operasional di cabang Tanah Grogot belum maksimal karena banyaknya kapal yang mengalami kerusakan.”

P : “Apakah kerusakan kapal tidak bisa diperbaiki seiring berjalannya operasional kapal?”

N : “Jika kerusakan ringan masih bisa diperbaiki sambil jalan tetapi jalannya operasional juga tidak bisa maksimal, jika kerusakan berat maka kapal harus *breakdown* untuk melakukan perbaikan.”

P : “Apa yang dimaksud *breakdown*?”

N : “*Breakdown* adalah situasi dimana kapal harus berhenti beroperasi yang disebabkan karena kerusakan mesin berat, permintaan kebutuhan kapal yang terlambat, dan juga bisa disebabkan karena kurangnya kru kapal yang ada diatas kapal.”

P : “Apa dampak yang terjadi jika kapal mengalami *breakdown*?”

N : “Seharusnya kapal bisa jalan dengan mengangkut muatan sebanyak ± 7000 sampai 12.000 MT tapi kapal tidak bisa jalan dan harus istirahat.”

P : “Apakah ada bonus yang diberikan kepada kru kapal?”

N : “Perusahaan memberikan bonus yang biasa disebut premi berdasarkan tripnya.”

P : “Berapa nominalnya?”

N : “Premi yang semula Rp 1.500.000,- per tripnya kita naikkan menjadi Rp 3.000.000,-.”

P : “Apakah ada hal yang menyebabkan premi dinaikkan?”

N : “Kita mengurangi pemberian jatah bahan bakar setiap kapal 200 liter dan menggantinya dengan menaikkan premi tersebut.”

P : “Apakah ada hal-hal yang mempengaruhi pemberian premi trip?”

N : “Pemberian premi dipengaruhi oleh penggunaan bahan bakar dengan presentase 50%, *sailing time* 40%, dan muatan 10%.”

P : “Apakah ada cara untuk mengatasi *waiting discharge*?”

N : “Dari hasil evaluasi bersama divisi bunker dan teknikal, kita akhirnya mengurangi jatah bahan bakar setiap trip, kita turunkan 200 liter setiap kapal dengan tujuan kapal akan berjalan dengan RPM rendah dan tentunya kecepatan akan lebih lambat sehingga ketika tiba di Adangbay tidak memakan *waiting discharge* yang terlalu lama, disisi lain juga meminimalisir terjadinya penjualan bahan bakar secara ilegal. Sebagai gantinya kita menambah jumlah premi trip 2 kali lipat dari Rp 1.500.000,- menjadi Rp 3.000.000,-. Hal ini bertujuan juga untuk meminimalisir kru kabur dari kapal, jadi diharapkan solusi ini dapat mengatasi 2 masalah sekaligus.”

Narasumber V

Nama : Richard Ardiansyah

Jabatan : *Chief Engineer* TB. Entebe Star 30

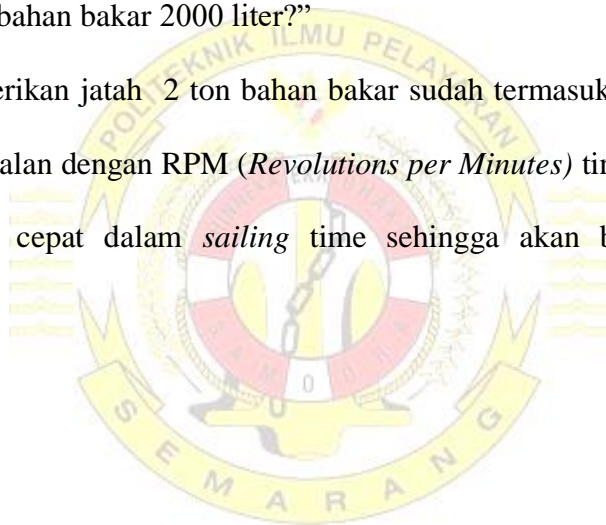
Keterangan :

P : Penulis

N : Narasumber

P : “Apakah kapal TB. Entebe Star 30 yang bertenaga 2000 HP cukup dengan pemberian bahan bakar 2000 liter?”

N : “Kapal diberikan jatah 2 ton bahan bakar sudah termasuk banyak sehingga kapal bisa jalan dengan RPM (*Revolutions per Minutes*) tinggi, artinya kapal akan lebih cepat dalam *sailing* time sehingga akan banyak trip yang dicapai.”



Narasumber VI

Nama : Miko Febritito

Jabatan : Staf divisi bunker cabang Tanah Grogot

Keterangan :

P : Penulis

N : Narasumber

P : “Terkait dengan penambahan premi dengan mengurangi jumlah bahan bakar, berapa jumlah bahan bakar yang diberikan ke kapal sebelum dikurangi?”

N : “Untuk bahan bakar kapal bertenaga 2000 HP kita berikan 2000 liter atau 2 ton, 2200 HP kita kasih 2200 liter atau 2,2 ton, dan kapal 2400 HP kita kasih 2400 liter atau 2,4 ton, *Chief Engineer* setiap hari melaporkan ROB (*Report of Bunker*) dimana jika penggunaan bahan bakar per trip melebihi jatah yang diberikan maka premi trip akan hangus sebesar 50%.”

Narasumber VII

Nama : Andik Sigit

Jabatan : *Port Engineer* cabang Tanah Grogot

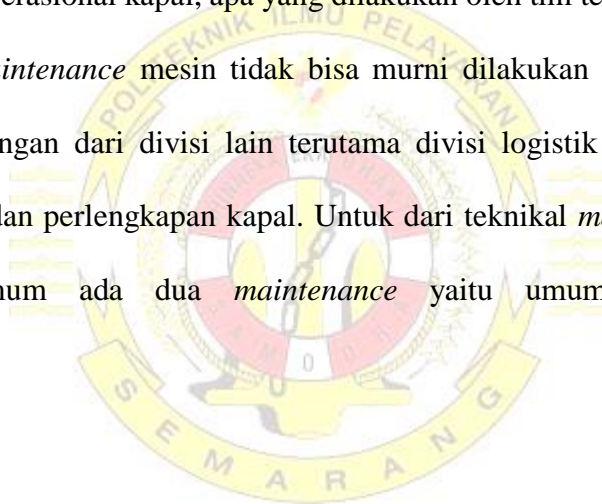
Keterangan :

P : Penulis

N : Narasumber

P : “Terkait dengan kerusakan mesin yang menyebabkan tidak maksimalnya kegiatan operasional kapal, apa yang dilakukan oleh tim teknikal?”

N : “Proses *maintenance* mesin tidak bisa murni dilakukan oleh tim teknikal, perlu dukungan dari divisi lain terutama divisi logistik untuk pengadaan *sparepart* dan perlengkapan kapal. Untuk dari teknikal *maintenance* sendiri secara umum ada dua *maintenance* yaitu umum dan periodik”



LAMPIRAN 2**Daftar Kru Meninggalkan Kapal Tanpa Izin**

Nama	Jabatan	Tanggal <i>Sign Off</i>	Nama Kapal	Keterangan
Nasaruddin	A/B	1-Jul-20	May 202	Awol
Darlis	OLR	1-Jul-20	May 202	Awol
Mardika Pandu	2/O	23-Jul-20	Megastar 79	Awol
Ayub Gani	MST	27-Jul-20	Megastar 65	Awol
Boris Siagian	MST	29-Jul-20	Star 62	Awol
Ari Irfan	C/O	29-Jul-20	Star 62	Awol
Bayu Aribowo	2/E	6-Aug-20	Star 62	Awol
Muh. Arief Z.	OLR	31-Aug-20	May 202	Awol
Sudarsana	MST	7-Sep-20	Megastar 60	Awol
Basriadi	A/B	11-Sep-20	Star 18	Awol
Irwan Syamdi	A/B	11-Sep-20	Star 18	Awol
Patahuddin	MST	15-Sep-20	Star 20	Awol
Anggiat A.A	MST	29-Sep-20	Star 62	Awol
Sahlan Fadli	A/B	3-Oct-20	May 202	Awol
Muliadi	C/E	4-Nov-20	Megastar 79	Awol
Nur Ichsan H.	OL	1-Nov-20	Megastar 66	Awol
Resa Pahlawan	2/E	10-Nov-20	Megastar 66	Awol
Robi Al Ikhsan	MST	1-Dec-20	Star 61	Awol
Farikhin	A/B	2-Dec-20	Star 10	Awol
Muh. Arif	A/B	2-Dec-20	Star 10	Awol
Nurul Ghozin	C/E	10-Dec-20	Star 58	Awol

LAMPIRAN 4



REPUBLIC INDONESIA
Republic of Indonesia

DOKUMEN KESELAMATAN PENGAWAKAN MINIMUM MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

No : AL.504/ 11 / 6 /UPP.TPR-21

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, berdasarkan Bab V Aturan 14(2), Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974 beserta amandemennya dan peraturan-peraturan nasional Republik Indonesia, dengan ini menyatakan bahwa :

Directorate General of Sea Transportation having regards to the principles and guidelines issued under the provision of Chapter V Regulation 14(2) of the International Convention for the safety of Life at Sea, 1974 as amended, and the national requirement of the Republic of Indonesia, hereby states that:

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>		Tanda Panggilan <i>Call of Sign</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>		Sistem Kamar Mesin yang tidak diawaki secara berkala <i>Periodically unmanned machinery Space System</i>
ENTEBE STAR 26		YDA 6335	BANJARMASIN		NONE
Nomor Pendaftaran <i>Official Number</i>		Nama Perusahaan/Operator Kapal <i>Company's Name/Ship's Operator</i>		Nomor IMO <i>IMO Number</i>	Daerah Pelayaran <i>Trading Area</i>
2009 Ila No.2858/L		PT. MITRABAHERA SEGARA SEJATI		9376555	KAWASAN INDONESIA
Tipe Kapal <i>Type of Ship</i>	TUG BOAT	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	188 GT	Daya Mesin Penggerak (kW) <i>Total Main Engine Power (kW)</i>	2 X 758 KW

Kapal yang namanya tersebut pada dokumen ini dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak kapal tidak kurang dari yang sebagaimana tertera pada tabel dan hal-hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini:

The ship named on this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grade/capacity of the personnel specified in the table(s) below, subject to any special condition stated herein:

Jabatan <i>Grade/Capacity</i>	STCW <i>Reg</i>	Jumlah <i>Numbers</i>	Jabatan <i>Grade/Capacity</i>	STCW <i>Reg</i>	Jumlah <i>Numbers</i>	Jabatan <i>Grade/Capacity</i>	STCW <i>Reg</i>	Jumlah <i>Numbers</i>
Nakhoda <i>Master</i>	II/3.5	1 (one)	Kepala Kamar Mesin <i>Chief Engineer Officer</i>	III/3.8	1 (one)	Petugas Jaga Bagian Dek <i>Rating in Charge of a navigational Watch</i>	--	--
Mualim I <i>Chief Officer</i>	NATIONAL	1 (one)	Masinis II <i>Second Engineer Officer</i>	III/3.8	1 (one)	Petugas Bagian Dek <i>Rating as Able Seafarer Deck</i>	II/5	3 (three)
Mualim/Perwira Dek <i>Officer in Charge of a Navigational Watch</i>	II/1	1 (one)	Masinis <i>Officer in Charge of an Engineering Watch</i>	III/1	1 (one)	Petugas Jaga Bagian Mesin <i>Rating Forming Part of Engine Room Watch</i>	--	--
Operator Radio GMDSS <i>GMDSS Radio Operator</i>	--	--	Perwira Teknik Elektro <i>Electro Technical Officer</i>	--	--	Petugas Bagian Mesin <i>Rating as Able Seafarer Engine</i>	--	--
Operator Radio <i>Radio Operator</i>	--	--	Anak Buah Teknik Elektro <i>Electro-Technical Rating</i>	--	--	Lain-lain <i>Other</i>	II/4	1 (one)

Kondisi khusus <i>Special condition</i>	Dokumen ini mensyaratkan Nakhoda dan 1 (satu) orang Mualim atau 2 (dua) Mualim wajib memiliki sertifikat kompetensi Operator Radio GMDSS atau 1 (satu) Operator Radio. <i>This document required the Master and 1 (one) of the Deck Officer or 2 (two) Deck Officers on board should hold the valid Certificate of GMDSS Radio Operator, or 1 (one) dedicated Radio Officer.</i>
--	---

DKP 11-26

DKP II-26

Safe Manning Certificate

Hai-hal lain terkait kondisi-kondisi tertentu (jika ada):

Special conditions (if any):

Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum diterbitkan bagi kapal tersebut yang berlaku selama kapal terdaftar sebagai kapal Indonesia.

This Minimum Safe Manning Document being issued for this ship, which is valid as long as the ship remains, registered as Indonesian ship condition stated herein:

Tempat penerbitan dokumen Place of issue	Tanggal penerbitan dokumen Date of issue	Masa berlaku dokumen Date of expiry
TANA PASER	21 JUNI 2021	20 SEPTEMBER 2021

PUP.No. 17.UPP.TPR/S/0111

A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

O.b. Director General of Sea Transportation
U.B.

KEPALA KANTOR
UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN
KELAS II TANA PASER



Directorate of Marine Safety and Seafarers
Ministry of Transportation
12th Floor Kitya Building
Jl. Merdeka Barat No. 8 Jakarta 10110
Tel: (+6221) 3811508; 3303006 Ext. 4010, 4012
Fax: (+6221) 3328 978; 3305681
Email: asobdi.kepelantar@gmail.com

Safe Manning Certificate

LAMPIRAN 5

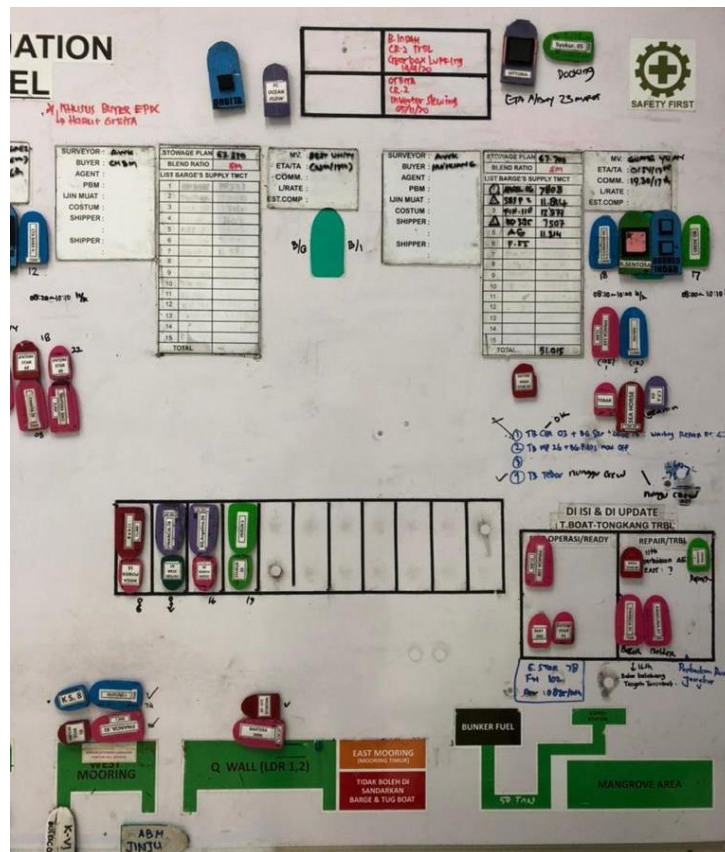


Tanah Merah Coal Terminal (TMCT)



Tanah Merah Coal Terminal (TMCT)

LAMPIRAN 6



Loading plan



Waiting loading



Commance loading



Sailing load

LAMPIRAN 7



Pengiriman stok amprahan, kebutuhan dan *sparepart* kapal



Gudang PT. Mitrahaftera Segara Sejati cabang Tanah Grogot

LAMPIRAN 8



Perawatan mesin



Pelaksanaan *training*

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Humam Imaduddiin
2. Tempat / Tanggal Lahir : Sukoharjo, 28
Februari 1999
3. NIT : 541711306475 K
4. Alamat Asal : Tempel RT 01/V,
Kel. Toriyo, Kec.
Bendosari, Kab.
Sukoharjo
5. Agama : Islam
6. Jenis kelamin : Laki-Laki
7. Golongan darah : O
8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Suwarno, S.Pd.
 - b. Ibu : Sumarmi
9. Alamat : Tempel RT 01/V, Kel. Toriyo, Kec.
Bendosari, Kab. Sukoharjo
10. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SDIT Fatahillah, Tahun (2005-2011)
 - b. SMP : MTs Negeri Sukoharjo, Tahun (2011-2014)
 - c. SMA : SMA Negeri 3 Sukoharjo, Tahun (2014-2017)
11. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, Tahun (2017-2021)
12. Pengalaman Pratek Darat
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Mitrahaftera Segara Sejati Tbk.
 - b. Masa Praktek : 19 Agustus 2019-24 Juli 2020

