



**OPTIMALISASI BONGKAR MUAT GUNA
TERCAPAINYA *LOADING RATE* DI MV. GRAND ROYAL
EXPRESS**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

FENDY NAOVAL ATHA ULLAH

561911337457 K

**PROGRAM STUDI TALK DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2023

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI BONGKAR MUAT GUNA TERCAPAINYA
LOADING RATE DI MV. GRAND ROYAL EXPRESS**

Disusun Oleh :

FENDY NAOVAL ATHA ULLAH
NIT. 561911337457 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,2023

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

FAJAR TRANSELASI, S.Tr, M.A.P
Penata (III/e)
NIP. 19760310 201012 1 001

PRANYOTO, S.Pi, M.A.P
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19610214 201510 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Tatalaksana Angkutan Laut & Kepelabuhanan

Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Optimalisasi Bongkar Muat Guna Tercapainya *Loading rate* di MV. Grand Royal Express” karya,

Nama : FENDY NAOVAL ATHA ULLAH

NIT : 561911337457 K

Program Studi : D.IV Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,.....2023

Penguji I : **RETNO HARIYANTI, S.Pd., M.M**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19741018 199803 2 001

Penguji II : **FAJAR TRANSELASI, S.Tr.,M.A.P**

Penata (III/c)

NIP. 19760310 201012 1 001

Penguji III : **H. MUSTHOLIO, M.M., M.Mar.E**

Pembina (IV/a)

NIP. 19650320 199303 1 002

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19730704 199803 1 001

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : FENDY NAOVAL ATHA ULLAH

NIT : 561911337457 K

Program Studi : D.IV TALK

Skripsi dengan judul “Optimalisasi Bongkar Muat Guna Tercapainya *Loading Rate* di MV. Grand Royal Express”.

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 orang lain 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,.....2023

Yang menyatakan,




METERAL TEMPEL
DF0AKX505053549

FENDY NAOVAL ATHA ULLAH

NIT. 561911337457 K

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Moto

1. “Menuntut ilmu adalah takwa. Menyampaikan ilmu adalah ibadah. Mengulang-ulang ilmu adalah zikir. Mencari ilmu adalah jihad.” – Abu Hamid Al Ghazali
2. “Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya.” – QS Al Baqarah 286



PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur yang Peneliti panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa sebagai bentuk pujian atas segala nikmat dan karunia-Nya, sehingga Peneliti mampu menyelesaikan dan merampungkan skripsi yang berjudul “Optimalisasi Bongkar Muat Guna Tercapinya *Loading Rate* di MV. Grand Royal Express”.

Penyusunan skripsi ini bertujuan untuk memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dan sebagai syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Banyak kendala dan hambatan yang dihadapi Peneliti selama penyusunan skripsi ini, namun pada akhirnya dapat diatasi berkat bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini Peneliti ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak berikut:

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M, selaku Ketua Program Studi TALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kelancaran dalam menempuh pembelajaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P, selaku Dosen Pembimbing materi yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Pranyoto, S.Pi, M.A.P. selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan sehingga skripsi ini dapat tersusun rapih.

5. Pritha Kurniasih M.Sc selaku Dosen Wali yang senantiasa memberikan bimbingan tambahan terkait penyusunan skripsi.
6. Ayah, Ibu, saudara/i serta keluarga besar karesidenan Pati terutama korwil Rembang yang selalu memberikan dukungan dan doa sehingga Peneliti lebih bersemangat dalam menuntaskan skripsi ini.
7. Seluruh Karyawan dan Pegawai PT. Varia Usaha Bahari yang telah memberikan kesempatan kepada Peneliti untuk melaksanakan Praktek Darat.
8. Semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu, terimakasih atas segala doa dan dukungannya.

Peneliti berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan pengetahuan tambahan bagi banyak pihak khususnya bagi pembaca. Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki kekurangan sehingga dibutuhkan masukan dan saran demi kesempurnaan skripsi ini.

Semarang,.....2023

Peneliti

FENDY NAOVAL ATHA ULLAH
NIT. 561911337457 K

ABSTRAKSI

Fendy Naoval Atha Ullah. 2023. “ *Optimalisasi Bongkar Muat Guna Tercapainya Loading Rate di MV. GRAND ROYAL EXPRESS*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P., Pembimbing II: Pranyoto, S.Pi, M.A.P

Pada aktivitas bongkar muat *clinker* di *jetty* PT. Semen Indonesia Tuban sering terjadi beberapa kendala yang menyebabkan lambatnya proses pemindahan muatan dari *jetty* ke kapal ataupun sebaliknya, ada beberapa penyebab salah satunya adalah kerusakan *ship's crane* yang menjadi elemen utama pada aktivitas bongkar muat. Sehingga memicu adanya pembengkakan biaya operasional yang berpengaruh pada efektivitas kinerja dalam bentuk denda maupun upah yang harus dibayarkan kepada pekerja TKBM pada operasional bongkar muat di MV. Grand Royal Express tanggal 20 – 25 Juni 2023. Permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini adalah: (1) Faktor penyebab tidak tercapainya *loading rate* di MV. Grand Royal Express?; (2) Dampak apa yang terjadi bila target *loading rate* tidak tercapai di MV. Grand Royal Express?; (3) Upaya yang dilakukan untuk mencapai target *loading rate* di MV. Grand Royal Express?

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis dengan reduksi data, penyajian data serta penarikan kesimpulan / verifikasi yang mendeskripsikan optimalisasi bongkar muat guna tercapainya *loading rate* di MV. Grand Royal Express dikumpulkan melalui proses wawancara, observasi dan studi dokumentasi.

Berdasarkan temuan dan hasil penelitian tersebut secara garis besar penulis dapat memberikan kesimpulan dan saran hendaknya dilakukan *arrival meeting* kedatangan kapal H-3 dan melibatkan pihak kapal yang dapat diwakili oleh *owner* atau penyewa kapal untuk memastikan kesiapan armada, PT. Semen Indonesia Tuban selaku pemilik dan operator *jetty* sebaiknya dapat memperbarui sistem pemuatan melalui conveyor, sehingga meminimalisir adanya kendala – kendala teknis yang menyebabkan keterlambatan muatan, melakukan evaluasi internal bulanan terkait logistik ketersediaan muatan di gudang serta pergerakan muatan dalam proses *hauling* ke *jetty*.

Kata Kunci: Optimalisasi, Bongkar Muat *Clinker*, *Loading Rate*

ABSTRACT

Fendy Naoval Atha Ullah. 2023. "Optimization of Loading and Unloading to Achieve *Loading Rate* in MV. GRAND ROYAL EXPRESS". Thesis. Diploma IV Program, Port And Shipping Management Study Program, Semarang Shipping Polytechnic, 1st Lecturer: Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P., 2nd Lecturer: Pranyoto, S.Pi, M.A.P

In the clinker loading and unloading activities at the PT. Semen Indonesia Tuban often encounters several obstacles that cause a slow process of transferring cargo from the jetty to the ship or vice versa, there are several causes, one of which is damage to the ship's crane which is the main element in loading and unloading activities. So that it triggers an increase in operational costs which affects performance effectiveness in the form of fines and wages that must be paid to TKBM workers in loading and unloading operations at MV. Grand Royal Express on 20 – 25 June 2023. The problems discussed in this study are: (1) Factors causing the failure to achieve the loading rate in MV. Grand Royal Express?; (2) What impact will occur if the target loading rate is not reached in MV. Grand Royal Express?; (3) Efforts made to achieve target loading rate in MV. Grand Royal Express?

This study used descriptive qualitative method. In this study using analysis techniques with data reduction, data presentation and drawing conclusions / verification which describes the optimization of loading and unloading in order to achieve loading rates in MV. Grand Royal Express was collected through interviews, observation and documentation studies.

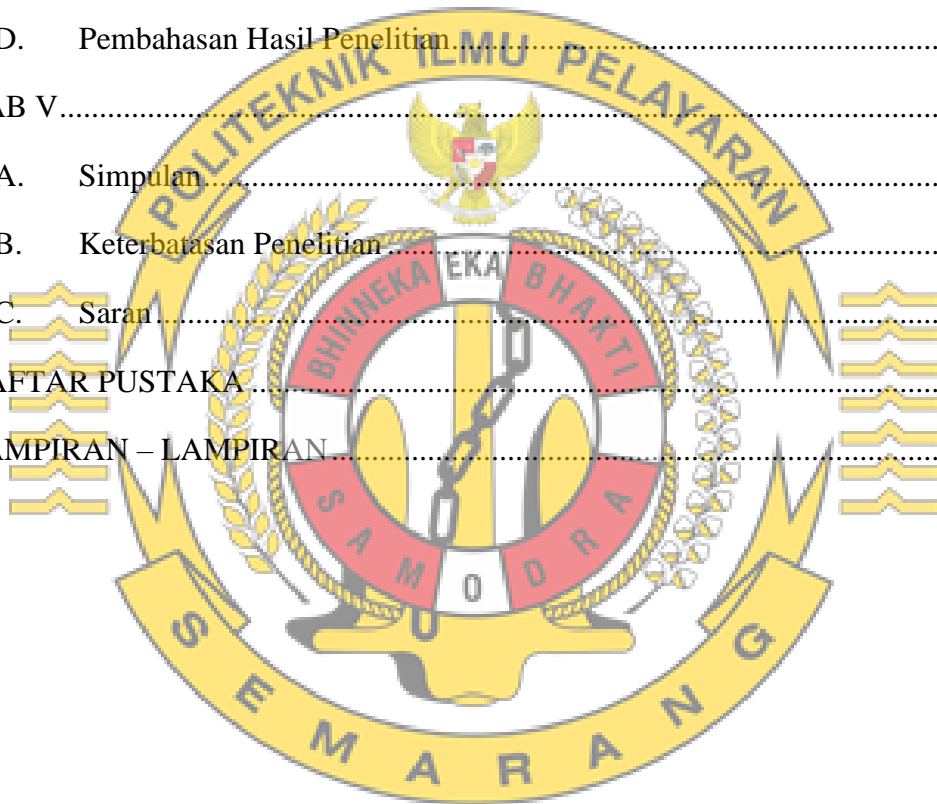
Based on the findings and results of this study, in general the author can provide conclusions and suggestions that an arrival meeting should be held for the arrival of the H-3 ship and involve the ship which can be represented by the owner or charterer of the ship to ensure the readiness of the fleet, PT. Semen Indonesia Tuban as the owner and operator of the jetty should be able to update the loading system through the conveyor, thereby minimizing technical problems that cause delays in cargo, carry out monthly internal evaluations related to the logistics of cargo availability in warehouses and cargo movement in the hauling process to the jetty.

Keywords: Optimization, Clinker Stevedore, Loading Rate

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	5
C. Rumusan Masalah	5
D. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
BAB II.....	7
A. Deskripsi Teori	7
B. Kerangka Pikir Penelitian.....	19
BAB III	21
A. Metode Penelitian.....	21
B. Tempat Penelitian.....	23
C. Sumber Data Penelitian	24
D. Teknik Pengumpulan Data	26
E. Instrumen Penelitian.....	32

F. Teknik Analisa Data	33
G. Keabsahaan Data	36
BAB IV	40
A. Gambaran Konteks Penelitian	40
B. Deskripsi Data	41
C. Temuan	58
D. Pembahasan Hasil Penelitian	62
BAB V	76
A. Simpulan	76
B. Keterbatasan Penelitian	77
C. Saran	77
DAFTAR PUSTAKA	79
LAMPIRAN – LAMPIRAN	83



DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Perbandingan Data	41
Tabel 4. 2 Fasilitas Heavy Equipment	45
Tabel 4. 4 Ship particular MV. GRAND ROYAL EXPRESS	53



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian	20
Gambar 4. 1 Kantor PT. Varia Usaha Bahari	44
Gambar 4. 2 Logo PT. Varia Usaha Bahari	47
Gambar 4. 3 Struktur organisasi PT. Varia Usaha Bahari	49
Gambar 4. 4 MV. Grand Royal Express	54
Gambar 4. 5 Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban	57
Gambar 4. 6 Kerusakan Ship's crane no#2	63
Gambar 4. 7 Perlindungan muatan clinker	65
Gambar 4. 8 Antrian truck dumping	67
Gambar 4. 9 Loading Sequence 4 gangs	71
Gambar 4. 10 Loading sequence 3 gangs	72
Gambar 4. 11 Penggunaan shore crane	73

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Letter of Protest</i>	83
Lampiran 2 <i>Statement of Fact</i>	84
Lampiran 3 <i>Daily Report 1</i>	85
Lampiran 4 <i>Daily Report 2</i>	88
Lampiran 5 <i>Daily Report 3</i>	89
Lampiran 6 <i>Daily Report 4</i>	90
Lampiran 7 <i>Daily Report 5</i>	91
Lampiran 8 <i>Daily Report 6</i>	92
Lampiran 9 <i>Final Draft Survey</i>	93
Lampiran 10 <i>Cargo Manifest</i>	94
Lampiran 11 <i>Mate's Receipt</i>	95
Lampiran 12 <i>Notice of Readines</i>	96
Lampiran 13 <i>Stowage Plan</i>	97
Lampiran 14 <i>Declaration Cargo Completed</i>	98
Lampiran 15 <i>Berita Acara Pemuatan Barang</i>	99
Lampiran 16 <i>Crew List</i>	100
Lampiran 17 <i>Wawancara 1</i>	102
Lampiran 18 <i>Wawancara 2</i>	103
Lampiran 19 <i>Wawancara 3</i>	104

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sebagai negara berkembang Indonesia bersaing dengan negara-negara berkembang lainnya di dunia dalam hal pembangunan. Terutama pembangunan infrastruktur di wilayah-wilayah Indonesia untuk menunjang kemajuan ekonomi negara. Dengan pembangunan, maka ekonomi di negara ini akan ikut maju dan berimbas kepada kesejahteraan masyarakat Indonesia. Dengan adanya pembangunan infrastruktur yang semakin pesat maka kebutuhan untuk bahan pembangunan juga meningkat.

Salah satu hal utama yaitu pembangunan pelabuhan di suatu daerah entah pelabuhan konvensional maupun pelabuhan khusus yang dibangun guna meningkatkan aktivitas ekspor impor barang maupun guna meningkatkan daya saing Indonesia di dunia Internasional atas produksi sumber daya alam yang melimpah. Adapun beberapa aktivitas di pelabuhan yang dapat menjadi mata pencaharian masyarakat sekitar untuk menghidupi keluarga entah tenaga kerja terampil, tenaga ahli, maupun praktisi bongkar muat.

Kegiatan stevedoring merupakan proses kegiatan bongkar dan muat kapal menggunakan alat bantu dari sisi darat dan atau kapal yang menggunakan prinsip katrol untuk menaik dan menurunkan barang ke atas dan atau dalam kapal. Barang yang akan dinaikkan ke kapal atau di

turun kan dari kapal akan memerlukan proses Hauling atau Cargodoring, yaitu proses pergerakan barang dari gudang atau lapangan]penumpukan ke dermaga atau apron yang di bawa oleh alat bantu angkut (Ladesi & Ridho, 2021)

Bongkar muat adalah salah satu aktivitas penting di pelabuhan. Bahkan, ada banyak kegiatan pelabuhan seperti stevedoring, cargodoring, penerimaan atau pengiriman. Pelabuhan Semen Indonesia Tuban adalah spesialis dalam bongkar muat semen (Dyah Savitri et al., 2019). Adapun beberapa aspek yang perlu diperhatikan dalam aktivitas bongkar muat kaitanya dengan efektivitas dan efisiensi kinerja yaitu kualitas pelayanan dan kecepatan bongkar muat.

Kualitas pelayanan dan kecepatan bongkar muat merupakan salah satu faktor penentu produktivitas dermaga. Fasilitas yang erat kaitannya dengan hal ini adalah terminal yang merupakan unsur utama dan merupakan fasilitas tempat sandar kapal dan melakukan kegiatan bongkar muat. Ketersediaan fasilitas pelabuhan dirancang sesuai dengan kapasitas kemampuan pelayanan sandar dan tambat dipelabuhan termasuk pengguna jenis peralatan yang akan digunakan di Pelabuhan (Siahaan, 2019).

Namun ada beberapa kendala yang dapat menghambat aktivitas operasional bongkar muat, Ada lima komponen utama yang mempengaruhi kinerja pelabuhan yaitu: Gerakan kapal, produktivitas tenaga kerja, peralatan, intensitas muatan ditambatan, dan intensitas arus muatan dilokasi penyimpanan. Kelima komponen tersebut mempengaruhi

keefektifan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan (H. A. Pratama & Yuliando, 2021).

Dalam kemajuan jaman perusahaan bongkar muat merupakan peran utama dalam bidang bongkar muat yang akan diamati salah satu perusahaan bongkar muat yaitu perusahaan PT. Varia Usaha Bahari Cabang Tuban sangat berperan besar dalam menunjang kebutuhan kegiatan bongkar muat untuk menangani seperti muatan curah kering Clinker, Batubara dan Gypsum Natural. Menurut peraturan pemerintah mengenai Inpers No 4 Tahun 1985 tentang kebijaksanaan Kelancaran arus barang Untuk Menunjang Kegiatan ekonomi yang kemudian di perbarui dengan Inpers No 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan arus barang untuk menunjang kegiatan ekonomi. Dalam Inpers tersebut antara lain mengatur bahwa untuk mengurangi biaya bongkar muat barang yang meliputi *Stevedoring, Cargodoring, receiving dan delivery* maka kegiatan bongkar muat barang yang di lakukan oleh perusahaan bongkar muat yang di dirikan untuk tujuan tersebut, yaitu kebijaksanaan kelancaran arus barang untuk menunjang kegiatan ekonomi.

PT. Varia Usaha Bahari Cabang Tuban merupakan perusahaan bongkar muat yang beroperasi di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban. Guna meningkatkan produktivitas bongkar muat di Pelabuhan maka perusahaan membuat ketentuan terkait produktivitas bongkar mat yang disetujui oleh *Port Master* tentang memaksimalkan target *loading rate* 8.000 MT/day. Namun ada beberapa kendala yang dihadapi ketika

melakukan bongkar muat menggunakan kapal jenis *general cargo* yaitu kerusakan pada *crane* kapal, sehingga terjadi pembengkakan biaya operasional dari perusahaan bongkar muat dan terjadi *demurage* yang merugikan PT. Semen Indonesia Tuban selaku *shipper*.

Pada saat peneliti melakukan penelitian di PT. Varia Usaha Bahari Cabang Tuban, peneliti menemukan kejadian kerusakan *crane* kapal no#2 di MV. GRAND ROYAL EXPRESS akibat *swing gear box* rusak yang menyebabkan terbatasnya manuver *crane* saat melakukan bongkar muat. Sehingga *shipper* menerbitkan *Letter of Protest* yang berisi tentang telah terjadinya kerusakan pada *crane* kapal yang menghambat aktivitas bongkar muat dan meminimalisir terjadinya *demurage* di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.

Menurut Suhirno (2019) *Loading Rate* adalah kecepatan pemuatan dan pembongkaran pemuatan dari/ke kapal, *loading rate* memiliki peranan penting dalam bongkar muat di dalamnya berisi tentang kalkulasi produktivitas muatan, *laytime* dan *scale figure* berdasarkan ritase muatan truck.

Berdasarkan permasalahan di atas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai:

**“OPTIMALISASI BONGKAR MUAT GUNA TERCAPAINYA
LOADING RATE DI MV. GRAND ROYAL EXPRESS “**

B. Fokus Penelitian

Menurut Spradley & Sugiyono (2016) mengemukakan pengertian fokus penelitian bahwa fokus merupakan domain tunggal atau beberapa domain yang terkait dari situasi sosial. Sesuai dengan penelitian, maka peneliti menetapkan fokus penelitian berdasarkan nilai temuan serta berdasarkan permasalahan yang terkait dengan teori dan informan.

Penelitian ini difokuskan pada skenario yang dilakukan PT. Varia Usaha Bahari untuk optimalisasi target *loading rate* pada proses pemuatan *clinker* di MV. GRAND ROYAL EXPRESS, di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian permasalahan sesuai latar belakang dan judul diatasmaka peneliti menyusun beberapa rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian sebagai berikut:

1. Apa penyebab tidak tercapainya target *loading rate* di MV. GRAND ROYAL EXPRESS?
2. Apa dampak bila target *loading rate* tidak tercapai di MV. GRAND ROYAL EXPRESS?
3. Bagaimana upaya untuk mencapai *loading rate* saat pemuatan di MV. GRAND ROYAL EXPRESS ?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini dilakukan, adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui faktor penyebab tidak tercapainya *loading rate* di MV. GRAND ROYAL EXPRESS.
2. Untuk mengetahui dampak apa yang terjadi bila target *loading rate* tidak tercapai MV. GRAND ROYAL EXPRESS.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mencapai *loading rate* pada saat pemuatan MV. GRAND ROYAL EXPRESS.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Hasil penelitian dari skripsi ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi peneliti dan pembaca. Manfaat penelitian ini adalah:

1. Manfaat secara teoritis
 - a. Tujuan penelitian ini bisa memberikan pengetahuan mengenai penyebab dan dampak bila *loading rate* tidak tercapai pada proses bongkar muat di MV. GRAND ROYAL EXPRESS.
 - b. Menambah pengetahuan pembaca mengenai upaya upaya untuk mencapai target *loading rate* pada proses bongkar muat.
2. Manfaat secara praktis
 - a. Sebagai bahan acuan perusahaan terkait penanganan bongkar muat guna mencapai *loading rate* terkhusus untuk *shipper* dan PBM
 - b. Sebagai data tambahan untuk meningkatkan produktivitas bongkar muat guna tercapainya *loading rate* di Terminal Khusus PT. Semen Indonesia Tuban

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Untuk memudahkan dalam memahami pengertian - pengertian yang penulis gunakan dalam penelitian ini, penulis membuat beberapa istilah yang didapatkan dari penelitian sebelumnya untuk mengetahui suatu bahan perbandingan, baik mengenai kekurangan maupun kelebihan suatu teori. Selain itu penulis juga mencari sumber referensi dari berbagai jurnal maupun buku dalam memperoleh informasi yang valid terkait dengan materi dan deskripsi ilmiah para ahli.

Berikut adalah deskripsi teori yang berhubungan dengan judul :

1. Optimalisasi

Dalam aktivitas bongkar muat seringkali mendapat banyak kendala dan masih banyak hal yang ternyata belum optimal. Maka, perlu adanya peningkatan kinerja maupun produktivitas bongkar muat sehingga berjalan efektif, efisien dan maksimal.

Optimalisasi adalah proses pencarian solusi yang terbaik, tidak selalu keuntungan yang paling tinggi yang bisa dicapai jika tujuan pengoptimalan adalah memaksimalkan keuntungan, atau tidak selalu biaya yang paling kecil yang bisa ditekan jika tujuan pengoptimalan adalah meminimumkan biaya. (Siringoringo H, 2005)

Ada tiga elemen permasalahan optimalisasi yang harus dipahami, menurut (Yuniar Krisna, 2017) yaitu tujuan, alternatif keputusan, dan sumberdaya yang dibatasi.

a. Tujuan

Tujuan dari optimalisasi dapat berbentuk maksimisasi atau minimisasi. Maksimisasi digunakan apabila tujuan pengoptimalan berhubungan dengan keuntungan, penerimaan, dan sejenisnya. Sedangkan minimalisasi digunakan dengan tujuan pengoptimalan yang berhubungan dengan biaya, waktu, jarak, dan sejenisnya. Penentuan tersebut tentu harus disesuaikan dengan apa yang akan dimaksimalkan atau diminimalkan.

b. Alternatif Keputusan

Alternatif keputusan adalah kegiatan yang dilakukan untuk mendapatkan atau mencapai sebuah tujuan. Alternatif keputusan tersedia menggunakan sumberdaya terbatas yang dimiliki pengambilan keputusan dan pengambilan keputusan juga dihadapkan dengan beberapa pilihan yang perlu dipertimbangkan dengan baik.

c. Sumber daya yang terbatas

Sumber daya merupakan pengorbanan yang harus dilakukan untuk mencapai tujuan yang ditetapkan. Ketersediaan sumberdaya ini terbatas. Sehingga keadaan ini yang mengakibatkan dibutuhkanya proses optimalisasi.

Selain faktor-faktor tersebut, perlu juga ditingkatkan sistem kepemimpinannya, karena pelaksanaan dalam setiap organisasi juga bergantung pada bagaimana kepemimpinan tersebut dilakukan. Istilah kepemimpinan berasal dari kata dasar “pimpin” yang artinya bimbing atau tuntun. Dari kata “pimpin” lahirlah kata kerja memimpin yang artinya membimbing atau menuntun dan kata benda “pemimpin” yaitu orang yang berfungsi memimpin atau orang yang membimbing atau menuntun (Yuniar Krisna, 2017).

Adapula beberapa tipe kepemimpinan yang dapat mempengaruhi optimalisasi dan produktivitas menurut (Mattayang, 2019). Dalam mewujudkan tujuan dan fungsi kepemimpinan secara internal maka akan berlangsung suatu aktifitas kepemimpinan dan aktifitas tersebut akan dipilah-pilah maka akan terlihat secara jelas kepemimpinan dengan pola dan gaya (*style of leadership*) masing-masing.

a. Gaya Kepemimpinan Demokratis

Gaya kepemimpinan demokratis adalah suatu kemampuan dalam mempengaruhi orang lain agar dapat bersedia untuk bekerja sama dalam mencapai tujuan yang sudah ditetapkan dengan berbagai cara atau kegiatan yang dapat dilakukan dimana ditentukan bersama antara bawahan dan pimpinan. Gaya tersebut terkadang disebut sebagai gaya kepemimpinan yang terpusat pada anak buah, kepemimpinan dengan adanya kesederajatan, kepemimpinan

partisipatif atau konsultatif. Pemimpin yang berkonsultasi kepada anak buahnya dalam merumuskan suatu tindakan putusan bersama. Adapun ciri-ciri dari gaya kepemimpinan demokratis ini yaitu memiliki wewenang pemimpin yang tidak mutlak, pimpinan bersedia dalam melimpahkan sebagian wewenang kepada bawahan, kebijakan dan keputusan itu dibuat bersama antara bawahan dan pimpinan, komunikasi dapat berlangsung dua arah dimana pimpinan ke bawahan dan begitupun sebaliknya, pengawasan terhadap (sikap, perbuatan, tingkah laku atau kegiatan) kepada bawahan dilakukan dengan wajar, prakarsa bisa datang dari bawahan atau pimpinan, bawahan memiliki banyak kesempatan dalam menyampaikan saran atau pendapat dan tugas-tugas yang diberikan kepada bawahan bersifat permintaan dengan mengenyampingkan sifat instruksi, dan pimpinan akan memperhatikan dalam bertindak dan bersikap untuk memunculkan saling percaya dan saling menghormati.

b. Gaya Kepemimpinan Delegatif

Gaya kepemimpinan delegatif memiliki ciri-ciri yaitu pemimpin akan jarang dalam memberikan arahan, pembuat keputusan diserahkan kepada bawahan, dan anggota organisasi tersebut diharapkan bisa menyelesaikan segala permasalahannya sendiri. Gaya kepemimpinan delegatif ini memiliki ciri khas dari perilaku pemimpin didalam melakukan tugasnya sebagai pemimpin. Dengan demikian, maka gaya kepemimpinan seorang pemimpin akan sangat dipengaruhi adanya

karakter pribadinya. Kepemimpinan delegatif merupakan sebuah gaya kepemimpinan yang dijalankan oleh pimpinan untuk bawahannya yang mempunyai kemampuan, agar bisa menjalankan aktivitasnya yang untuk sementara waktu tak bisa dilakukan oleh pimpinan dengan berbagai macam sebab. Gaya kepemimpinan delegatif ini sangat cocok dilakukan kalau staff yang dimiliki ternyata mempunyai motivasi dan kemampuan yang tinggi. Dengan demikian pimpinan tak terlalu banyak dalam memberikan perintah kepada bawahannya, bahkan pemimpin akan lebih banyak dalam memberikan dukungan untuk bawahannya.

c. Gaya Kepemimpinan Birokratis

Gaya kepemimpinan birokratis ini dilukiskan dengan pernyataan "Memimpin berdasarkan adanya peraturan". Perilaku pemimpin yang ditandai dengan adanya keketatan pelaksanaan suatu prosedur yang telah berlaku untuk pemimpin dan anak buahnya. Pemimpin yang birokratis, secara umum akan membuat segala keputusan itu berdasarkan dari aturan yang telah berlaku dan tidak ada lagi fleksibilitas. Segala kegiatan mesti terpusat pada pemimpin dan sedikit saja diberikan kebebasan kepada orang lain dalam berkreasi dan bertindak, itupun tak boleh melepaskan diri dari ketentuan yang sudah berlaku. Adapun beberapa ciri gaya kepemimpinan birokratis ialah Pimpinan akan menentukan segala keputusan yang berhubungan dengan seluruh pekerjaan dan akan memerintahkan

semua bawahan untuk bisa melaksanakannya; Pemimpin akan menentukan semua standar tentang bagaimana bawahan akan melakukan tugas; Adanya sanksi yang sangat jelas kalau seorang bawahan tidak bisa menjalankan tugas sesuai dengan standar kinerja yang sudah ditentukan.

d. Gaya Kepemimpinan *Laissez Faire*

Gaya ini akan mendorong kemampuan anggota dalam mengambil inisiatif. Kurang interaksi dan kontrol yang telah dilakukan oleh pemimpin, sehingga gaya tersebut hanya dapat berjalan jika bawahan mampu memperlihatkan tingkat kompetensi dan keyakinan dalam mengejar tujuan dan sasaran yang cukup tinggi. Dalam gaya kepemimpinan ini, pemimpin sedikit sekali dalam menggunakan kekuasaannya atau sama sekali telah membiarkan anak buahnya untuk berbuat dalam sesuka hatinya.

e. Gaya Kepemimpinan Otoriter/ Authoritarian

Adalah gaya pemimpin yang telah memusatkan segala keputusan dan kebijakan yang ingin diambil dari dirinya sendiri dengan secara penuh. Segala pembagian tugas dan tanggung jawab akan dipegang oleh si pemimpin yang bergaya otoriter tersebut, sedangkan para bawahan hanya sekedar melaksanakan tugas yang sudah diberikan. Tipe kepemimpinan yang otoriter biasanya mengarah kepada tugas. Artinya dengan adanya tugas yang telah diberikan oleh

suatu lembaga atau suatu organisasi, maka kebijaksanaan dari lembaganya ini mesti diproyeksikan dalam bagaimana ia dalam memerintah kepada bawahannya agar mendapatkan kebijaksanaan tersebut dapat tercapai dengan baik. Di sini bawahan hanyalah menjadi suatu mesin yang hanya sekedar digerakkan sesuai dengan kehendaknya sendiri, inisiatif yang datang dari bawahan sama sekali tidak pernah sekalipun diperhatikan.

Adapun definisi optimalisasi dari beberapa referensi dan para ahli:

1. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Optimalisasi adalah berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya) sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif.

2. Pengertian optimalisasi menurut Poerdwadarmita (dalam Rattu et al., 2022) adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengertian optimalisasi secara umum adalah suatu usaha dan atau upaya yang

dilakukan untuk memaksimalkan aktivitas dan penggunaan fungsi *leadership* dalam segala aspek manajerialisasi sehingga mewujudkan keuntungan yang dikehendaki secara optimal.

2. Bongkar Muat

Dalam operasional logistik di Pelabuhan, aktivitas bongkar muat merupakan aktivitas pokok karena merupakan kegiatan untuk memindahkan barang dari kapal maupun ke atas kapal dari suatu Pelabuhan dengan alat transportasi berupa truck “*haulage*” dan alat penunjang bongkar muat seperti : *dozer, loader, excavator, hopper, grab, forklift, conveyor* maupun *crane*.

Menurut M. Rum Raekhan et al (2017) Proses bongkar-muat di pelabuhan merupakan salah satu faktor dominan yang mempengaruhi kinerja sebuah pelabuhan. Lamanya proses bongkar-muat di pelabuhan juga berimplikasi pada lamanya *turn round time* sebuah kapal yang tentunya membuat biaya operasional kapal semakin mahal.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam Pasal 31 terdapat beberapa kegiatan usaha jasa di pelabuhan sebagai penunjang kegiatan angkutan laut salah satunya yaitu kegiatan bongkar muat barang. Menurut Pasal 1 ayat 14 Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan, kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi

kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* (Zahry Chumaida, 2020)

a) *Stevedoring*

yaitu pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga, tongkang, truk memuat barang dari dermaga, tongkang atau truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.

b) *Cargodoring*

yaitu pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala (ekstackle) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang lapangan atau sebaliknya.

c) *Receiving* atau *delivery*

yaitu pekerjaan memindahkan barang dari timbunan atau tempat penumpukan di gudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Keputusan Menteri Perhubungan berdasarkan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992, KM. No. 14 Tahun 2002, Bab 1 Pasal 1, Bongkar Muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung

kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya. Menurut Soewondo (2016) membedakan kegiatan bongkar muat yaitu secara langsung dan tidak langsung, perbedaannya yaitu:

1. Secara langsung

Cara langsung ini kerap kali disebut “*Truck Lossing*” artinya pemuatan atau pembongkaran dari truck langsung ke kapal atau pembongkaran dari kapal langsung ke truck, cara *truck lossing* ini memerlukan ijin khusus karena ada beberapa komponen untuk pembayaran OPP/OPT dibebaskan.

2. Secara tidak langsung

Cara tidak langsung adalah kegiatan bongkar muat dari kapal ke dermaga, perpindahan barang dari dermaga ke gudang transit, kegiatan penyusunan dan penyimpanan barang di gudang transit dan selanjutnya kegiatan *delivery* kepada penerima barang atau yang mewakili (M. E. Pratama, 2017).

Kegiatan bongkar muat dapat dilakukan ketika kapal berada di dermaga, jetty, ditengah laut (*loading point*) atau antara kapal ke kapal (*ship to ship transfer*). Kegiatan bongkar muat barang umum (*general cargo*) di dermaga dilaksanakan melalui empat tahapan, yakni operasi kapal (*ship operation*), operasi dermaga (*quay transfer operation*), operasi gudang dan lapangan (*storage operation*), dan operasi

penyerahan dan penerimaan barang (*delivery dan receive operation*).
(Eko Siswanto, 2020)

Dapat disimpulkan dari beberapa referensi tersebut bahwa bongkar muat adalah suatu aktivitas operasional untuk memindahkan barang dari kapal ke dermaga dan atau ke kapal lain dengan istilah (*ship to ship*) dan dibantu oleh peralatan penunjang bongkar muat (*heavy equipment*).

3. Loading Rate

Loading Rate berasal dari Bahasa Inggris "*Loading*" yang berarti: pemuatan dan "*Rate*" yang berarti: menilai atau tingkat produktivitas suatu aktivitas. Dalam bongkar muat masalah waktu menjadi penting, dimana beberapa hal yang mendukung kelancaran bongkar muat. Hal ini tersebut yaitu *planning* (perencanaan), *scheduling* (penjadwalan), *monitoring* (pengawasan), dan *controlling* (pengendalian). Kesemuanya adalah satu kesatuan proses guna tercapainya kelancaran dalam bongkar muat (Hamzah, 2017)

Kemampuan dan kecepatan pelaksanaan bongkar muat *cargo* dari atas kapal sampai ke gudang penumpukan atau *stockpile* atau sebaliknya memiliki beberapa *indicator performance*, yaitu :

a. *Effective Time (ET)*

Jumlah jam kerja operasional yang dihitung dari rata – rata bongkar muat yang dicapai per hari dan dilakukan oleh seluruh gang dengan satuan *metric ton* atau jam kerja yang telah digunakan.

b. *Idle Time (IT)*

Merupakan waktu yang terpakai oleh kapal selama bertambat di dermaga yang tidak digunakan untuk kegiatan bongkar muat dan berada di dalam jam kegiatan bongkar muat misalnya jika *delay cargo* dan kerusakan *crane*.

c. *Non Operating Time (NOT)*

Merupakan waktu yang terpakai oleh kapal selama bertambat di dermaga yang berada di luar jam operasional misalnya jika hujan dan istirahat sholat Jum'at.

d. *Crane Cycle Time (CCT)*

Merupakan suatu istilah yang digunakan untuk pergerakan *crane* dari awal grab melakukan pengambilan *cargo* di jetty hingga dimuat di atas kapal dan kembali lagi untuk mengambil *cargo* di jetty dalam satu siklus.

e. Utilitas Peralatan

Rasio pemakaian fasilitas terhadap kapasitas tersedia. Dihitung ke dalam satuan jam kerja efektif selama periode tertentu atau dinyatakan dalam bentuk presentase waktu kerja efektif terhadap waktu tersedia.

$$Utilitas : \frac{\text{Jam kerja efektif}}{\text{Peralatan yang bekerja}} \times 100\%$$

Tingkat produktivitas PBM (Perusahaan Bongkar Muat) di lihat dari segi waktu pelayanan bongkar muat, jumlah tenaga kerja yang digunakan, jumlah muatan yang dapat ditampung dan jumlah kapal yang bertambat pada terminal. PBM yang di katakan efisien apabila perusahaan tersebut dapat melakukan operasional bongkar muat hingga batas maksimal yang disesuaikan dengan fasilitas dan peralatan yang digunakan. (Siagian, 2019). Dalam perhitungan *Loading Rate* yang dilakukan oleh PT. Varia Usaha Bahari Cabang Tuban menggunakan pedoman *Draft Survey* dan jam efektif yang telah digunakan dikali 24 jam.

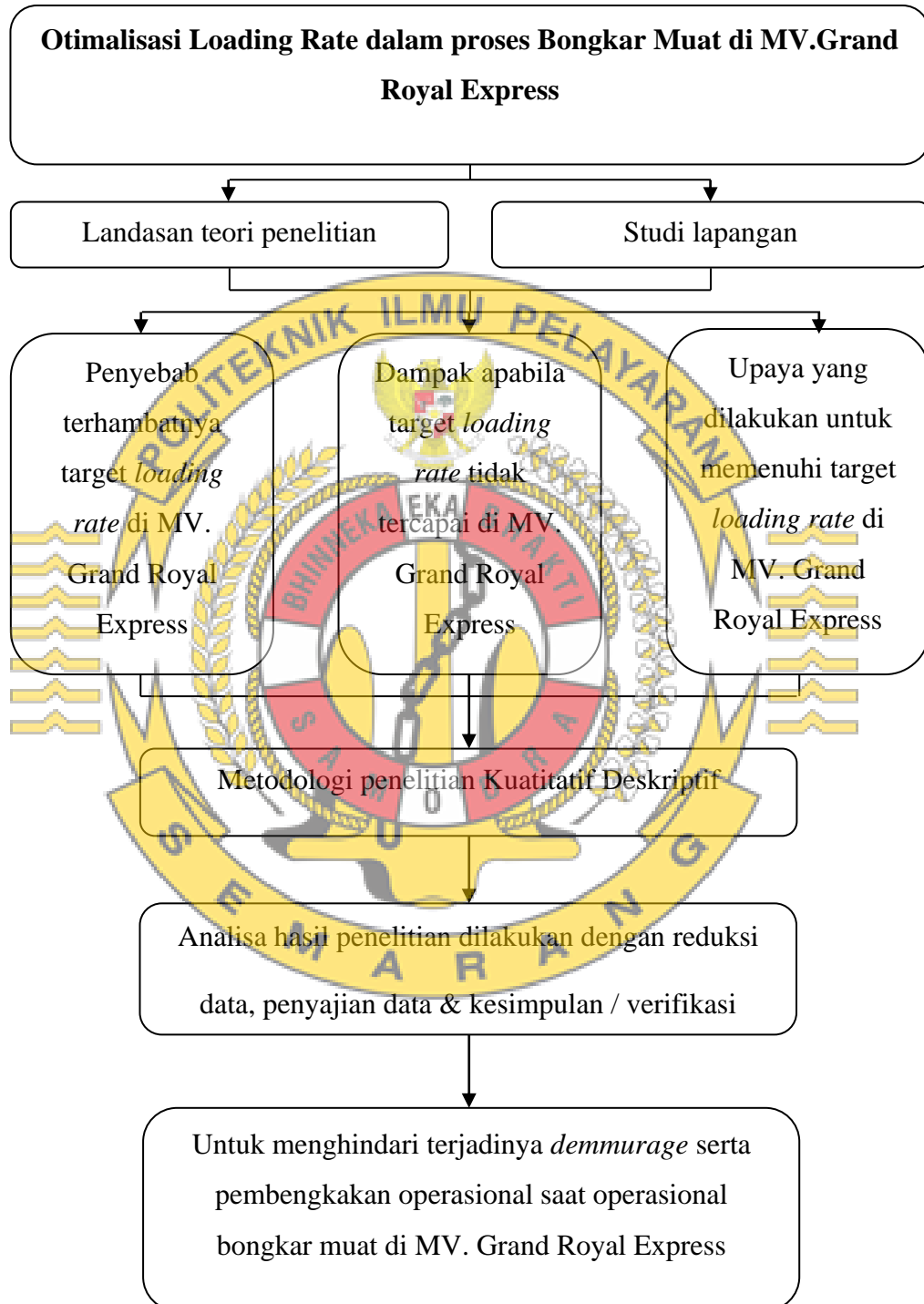
Rumus yang digunakan :

$$\text{Loading Rate} : \frac{\text{Draft survey}}{\text{Jam efektif}} \times 24 \text{ jam}$$

B. Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka penelitian merupakan konsepsi dari penelitian yang memberikan gambaran antar variabel yang terjadi dan diperoleh dari penjabaran tujuan pustaka. Untuk bisa menguraikan pembahasan dari skripsi ini, penulis Menyusun kerangka pikir tentang beberapa hal yang akan menjadi pembahasan pokok yaitu :

Kerangka Pikir Penelitian



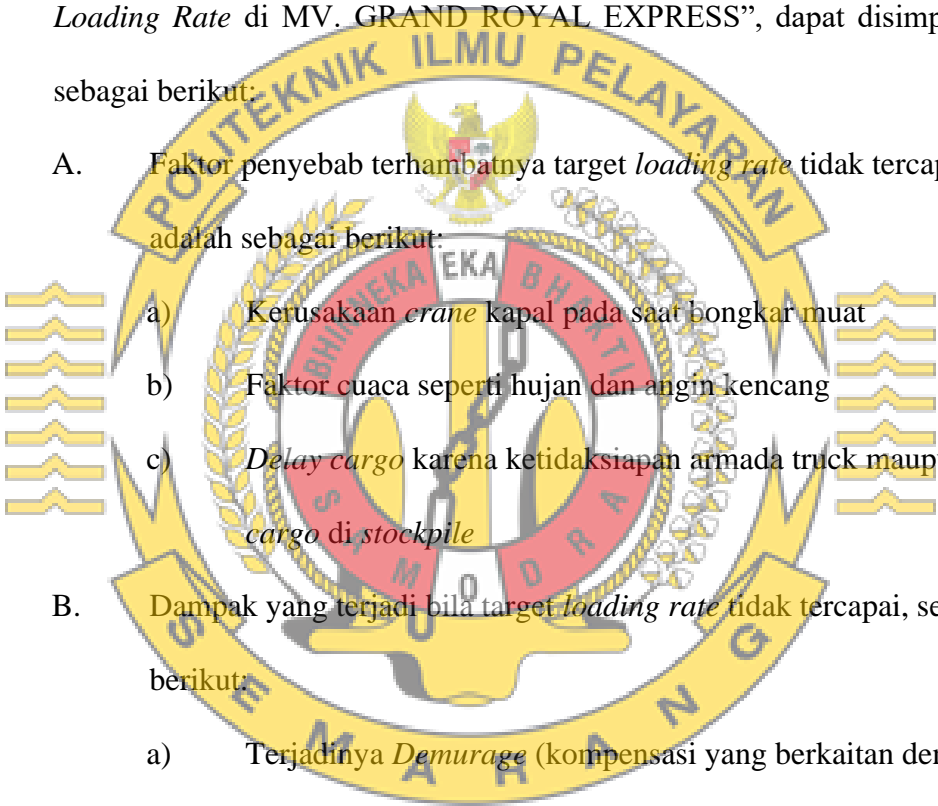
Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah penulis jelaskan pada bab – bab sebelumnya mengenai “Optimalisasi Bongkar Muat Guna Tercapainya *Loading Rate* di MV. GRAND ROYAL EXPRESS”, dapat disimpulkan sebagai berikut:

- 
- A. Faktor penyebab terhambatnya target *loading rate* tidak tercapai, adalah sebagai berikut:
- a) Kerusakan *crane* kapal pada saat bongkar muat
 - b) Faktor cuaca seperti hujan dan angin kencang
 - c) *Delay cargo* karena ketidaksiapan armada truck maupun *cargo* di *stockpile*
- B. Dampak yang terjadi bila target *loading rate* tidak tercapai, sebagai berikut:
- a) Terjadinya *Demurage* (kompensasi yang berkaitan dengan bongkar muat kargo melebihi batas waktu yang tertera dalam *charter party*)
 - b) Pembengkakan biaya operasional
- C. Upaya yang dilakukan untuk memenuhi target *loading rate*:
- a) Membuat *loading sequence* 3 gangs akibat *crane* tidak dapat digunakan
 - b) Melakukan pemuatan menggunakan *shore crane*

- c) Menyesuaikan *draft survey* agar dalam kondisi *even keel*

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini memiliki keterbatasan yang dapat menjadi bahan pertimbangan untuk dilakukan penelitian yang mendalam dan komprehensif, keterbatasan ini meliputi:

1. Dalam penelitian ini bersifat spesifik yang terjadi pada 1 (satu) kapal, sehingga perlu penelitian lanjutan untuk digeneralisasi lebih luas.
2. Ruang lingkup dan akses yang terbatas untuk menyajikan dokumen penunjang yang merupakan rahasia perusahaan.
3. Faktor terkait *loading rate* yang menjadi rumusan masalah dan *demurage* pada penelitian ini masih belum dikaji lebih dalam.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh, penulis memberikan sedikit saran sebagai bahan pertimbangan untuk dilakukan penelitian lanjutan bagi pihak – pihak terkait :

1. Hendaknya dilakukan *Arrival Meeting* kedatangan kapal H-3 dan melibatkan pihak kapal yang dapat diwakili oleh owner atau penyewa kapal untuk memastikan kesiapan armada.
2. PT. Semen Indonesia Tuban selaku pemilik dan operator *jetty* sebaiknya dapat memperbaiki sistem pemuatan melalui conveyor, sehingga meminimalisir adanya kendala – kendala teknis yang menyebabkan keterlambatan muatan

3. Melakukan evaluasi internal bulanan terkait logistik ketersediaan muatan di gudang serta pergerakan muatan dalam proses *hauling* ke *jetty*.

Perusahaan dalam hal ini PT. Varia Usaha Bahari selaku perusahaan yang bergerak pada bidang jasa bongkar muat seharusnya lebih mengutamakan pelayanan yang maksimal kepada konsumen terkait dalam produktivitas perpindahan barang, ketepatan waktu dan ketersediaan alat berat bongkar muat yang prima. Sehingga tercapai efektivitas dan efisiensi kerja, serta harus dapat meningkatkan kedisiplinan bagi para pekerjanya untuk menekan adanya kendala *human error* dalam melakukan pekerjaannya sehingga perlu merealisasikan strategi *reward & punishment* guna memacu timbulnya semangat kerja dan penerapan aturan yang tercantum pada SOP terlaksana sebagaimana mestinya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdhul, Y. (2021). Studi Pustaka: Pengertian, Tujuan dan Metode. *Deepublish Store*.
- Achmadi, A. & N. (2011). Teori Metodologi Penelitian. *Teori Metodologi Penelitian*.
- Afifudin, & Saebani, B. A. (2014). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Pustaka Setia.
- Agusta, I. (2003). Teknik Pengumpulan dan Analisis Data Kualitatif1. *Academia.Edu*.
- Cahyanti, A. M. (2021). *PERBEDAAN PERHITUNGAN DEMURRAGE DAN DISPATCH DI PT. SINARMAS LDA MARITIME*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Dinia, A., & Habibah, S. M. (2021). Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Pelabuhan Khusus PT Semen Indonesia Bagi Kehidupan Nelayan Pesisir Pantai Tuban. *Socia: Jurnal Ilmu-Ilmu Sosial*, No. 2, (103-112), 18.
- Dyah Savitri, E., Andy, D., Hermanto, W., Program, T., Kalk, S., & Semarang, P. (2019). OPTIMALISASI PENGGUNAAN ALAT KESELAMATAN KERJA TERHADAP TENAGA KERJA BONGKAR MUAT GUNA MENUNJANG PROSES BONGKAR MUAT DI PELABUHAN SEMEN INDONESIA TUBAN. In *Jurnal Dinamika Bahari* (Vol. 9, Issue 2).
- Eko Siswanto. (2020). *PROSEDUR PEMUATAN CLINKER OLEH PERUSAHAAN BONGKAR MUAT PT. VARIA USAHA BAHARI DI PELABUHAN KHUSUS TUBAN*. <http://repository.unimar-amni.ac.id/id/eprint/2385>
- Fadli, M. R. (2021). Memahami desain metode penelitian kualitatif. *HUMANIKA*, 21(1). <https://doi.org/10.21831/hum.v21i1.38075>

- Hamzah, M. H. (2017). Factors affecting the performance of hybrid nanofluids: A comprehensive review. *International Journal of Heat and Mass Transfer*, .Volume 115, Part A, 630–646.
- Hotniar Siringoringo. (2005). *Pemograman Linear: Seri Teknik Riset Operasi*.
- Krisna Amelia Yuniar. (2017). *OPTIMALISASI PENGELOLAAN ZAKAT DAN EFEKTIFITAS AMIL ZAKAT TERHADAP PENINGKATAN PEROLEHAN ZAKAT, INFAK, SEDEKAH (ZIS) DI BADAN AMIL ZAKAT NASIONAL (BAZNAS) TULUNGAGUNG* [SKRIPSI, UIN SAYYID ALI RAHMATULLAH]. <http://repo.uinsatu.ac.id/id/eprint/6343>
- Ladesi, V. K., & Ridho, S. (2021). OPTIMALISASI PROSES CARGODORING PADA TERMINAL PETI KEMAS BANJARMASIN. *LOGISTIK*, 14(1). <https://doi.org/10.21009/logistik.v14i1.20497>
- M. Rum Raekhan, Ludfi Djakfar, & Alwafi Pujiraharjo. (2017). *EVALUASI KINERJA BONGKAR MUAT DI PELABUHAN UMUM GRESIK*. 17.
- Mattayang, B. (2019). TIPE DAN GAYA KEPEMIMPINAN: SUATU TINJAUAN TEORITIS. *JEMMA / Journal of Economic, Management and Accounting*, 2(2). <https://doi.org/10.35914/jemma.v2i2.247>
- Pangesti, Ri. (2021). *Apa yang Dimaksud Observasi?* . Detikedu. <https://www.detik.com/edu/detikpedia/d-5860988/apa-yang-dimaksud-observasi-ini-tujuan-manfaat-dan-jenis-jenisnya>.
- Pratama, H. A., & Yuliando, R. (2021). Keefektifan Kegiatan Bongkar Muatan General Cargo Pt. Atho Tama di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 19(2). <https://doi.org/10.33489/mibj.v19i2.274>
- Pratama, M. E. (2017). Pengaruh Utilisasi Alat Continuous Ship Unloaders Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Curah Kering (Phospate Rock) di Pelabuhan Khusus Petrokimia Gresik. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, Volume 7, Nomor 2, Maret 2017.

- Rachmawati, I. N. (2007). PENGUMPULAN DATA DALAM PENELITIAN KUALITATIF: WAWANCARA. *Jurnal Keperawatan Indonesia*.
- Rattu, P. N., Pioh, N. R., & Sampe, S. (2022). Optimalisasi Kinerja Bidang Sosial Budaya Dan Pemerintahan Dalam Perencanaan Pembangunan (Studi Di Kantor Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian Dan Pengembangan Daerah Kabupaten Minahasa). *JURNAL GOVERNANCE, Vol. 2 No. 1 (2022)*.
- Saputri, M. E. (2020). *Wawancara*.
- Siagian, R. M. A. (2019). *Analisis produktivitas bongkar muat peti kemas pada pelabuhan domestik (Studi kasus pada salah satu PBM di Tanjung Priok [Universitas Indonesia]*. <http://lib.ui.ac.id/abstrakpdf.jsp?id=20248196>
- Siahaan, W. J. (2019). Kualitas Pelayanan Kapal Dan Kecepatan Bongkar Muat Kapal Terhadap Produktivitas Dermaga Petikemas Pelabuhan Makassar. *Warta Penelitian Perhubungan*, 27(5). <https://doi.org/10.25104/warlit.v27i5.803>
- Soendari, T. (2012). Pengujian keabsahan data penelitian kualitatif. *Academia.Edu*.
- Soewondo, H. (2016). Analisa Waktu Tunggu Bongkar Muat Kapal Dengan Fasilitas Crane Di Pelabuhan Gabion Belawan. *Repository Universitas Hasanudin, Referensi kepelabuhanan Seri 05, edisi II*.
- Spradley, & Sugiyono. (2016). Analisis Data Kualitatif Model Spradley (Etnografi). *Research Paper // Sekolah Tinggi Theologia Jaffray*.
- Sudarsono, B. (2017). MEMAHAMI DOKUMENTASI. *ACARYA PUSTAKA : Jurnal Ilmiah Perpustakaan Dan Informasi, Vol. 3 No. 1 (2017)*.
- Suhirno. (2019, April 15). *loading & discharging rate – (Kelautan)*. Glosarium Online.

Syafnidawati. (2020). *PERBEDAAN DATA PRIMER DAN DATA SEKUNDER*.
Universitas Raharja.

Zahry Vandawati Chumaida. (2020). Pelaksanaan Bongkar Muat Kapal di Pelabuhan Berdasarkan Perspektif Hukum Pengangkutan. *Cakrawala*, 34.
<https://news.unair.ac.id/2020/04/09/pelaksanaan-bongkar-muat-kapal-di-pelabuhan-berdasarkan-perspektif-hukum-pengangkutan/?lang=id>



LAMPIRAN – LAMPIRAN

Lampiran 1

Letter of Protest



Talavera Suite Lantai 15
Talavera Office Park
Jl. TB Simatupang No.22-26
Jakarta Selatan - 12430

Tel. (+62-21) 2986 1000
Fax. (+62-21) 2986 3333
0800 100 7788

Tuban, 20 June 2022

To : Master of MV GRAND ROYAL EXPRESS
Cc : Other parties it my concern
From : Fery Nurdiansyah (Shipper PT Solusi Bangun Indonesia Tbk)
Port : KADE B3-B4 Jetty PT Semen Indonesia (Persero), Tbk.

LETTER OF PROTEST

Subject : Vessel only working with 3 Ship Crane due to crane no#2 Does Not Work.

Dear Sir,

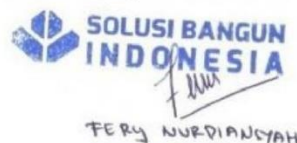
This letter informs you that the vessel of "MV GRAND ROYAL EXPRESS" has berthed at 03:00 on June 20, 2022, and commenced loading at 08:30 on June 22, 2022 for loading cement-clinker in bulk at Jetty PT Semen Indonesia-Tuban. During loading the vessel only working with 3 Ship Crane due to crane No#2 does not work from 08.30 until now because trouble in any part swing gear box (information from ships crew), impact of damaged crane no#2 only 3 hold that can be loaded (hold 1,3,5) which is not meet our requirement for work with 4 Gang/4 Ship crane and loading 5 hold. Shipper Want's an improvement on crane no#2 so vessel can loading with 4 crane.

Due to above matter the operation getting slower, the loading rate will decrease, many truck queue, the berthing time vessel at port will be longer and vessel can move out from port and causing demurrage.

Therefore the shipper or stevedore is not responsible for any losses, delays, any expenses and other consequences which may occur due to above condition and will be borne by you.


PT Solusi Bangun Indonesia TBK

Master MV GARND ROYAL EXPRESS



FERY NURDIANSYAH

Lampiran 2

Statement of Fact



VARIA USAHA LINTAS SEGARA
STATEMENT OF FACTS



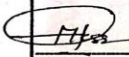





1/3

VESSEL NAME : MV. GRAND ROYAL EXPRESS **PORT :** TUBAN PORT
VOYAGE NO. : **Wharf :** PT. SOLUSI BANGUN INDONESIA

EOSP : June, 20th 2022 at 01.54 Hrs
 ARRIVED AT PILOT STN : June, 20th 2022 at 03.00 Hrs
 DROPPED ANCHOR : ---- at ---- Hrs
 ANCHOR UP : ---- at ---- Hrs
 SEA PILOT O/B : June, 20th 2022 at 03.06 Hrs
 NOTICE OF READINESS TENDERED : June, 20th 2022 at 03.00 Hrs
 NOTICE OF READINESS ACCEPTED : AS PER CHARTER PARTY
 FIRST LINE : June, 20th 2022 at 04.48 Hrs
 ALL FAST : June, 20th 2022 at 05.18 Hrs
 BERTHED : June, 20th 2022 at 05.18 Hrs
 QUARANTINE ON BOARD : June, 20th 2022 at 05.50 Hrs
 FREE PRATIQUÉ QUARANTINE : June, 20th 2022 at 06.30 Hrs
 QUARANTINE OFF / FINISH INSPECTION : June, 20th 2022 at 06.40 Hrs
 COMMENCED LOADING : June, 20th 2022 at 08.30 Hrs
 COMPLETED LOADING : June, 25th 2022 at 18.40 Hrs
 CARGO DESCRIPTION : 41,380 MT CLINKER IN BULK

DATE & TIME PERIOD	GANGS	PACKAGES	REMARKS
JUNE 20th - 21th 08.30 - 07.00	3(Three)	IN BULK	(June, 20th 2022 : 03.00 Hrs) AS PER CHARTER PARTY Notice of Readiness Tendered 05.18 Notice of Readiness Accepted 05.18 - 05.50 Vessel Berthed 05.50 - 06.40 Setting gangway by ship 06.50 - 07.50 Quarantine inspection for free pratique 07.50 - 08.00 Initial Draft Survey 08.00 - 08.15 Open all hatch cover 08.15 - 08.30 Hold inspection 08.15 - 08.30 Preparation for loading by ship and stevedore for setting grab & hopper 08.30 Commenced loading 08.30 - 19.30 Resume loading use 3 crane H 1,3,5 due to trouble ship's crane no.2 19.30 - 21.00 Stop loading due to rain 21.00 - 23.15 Resume loading use 3 crane H 1,3,5 due to trouble ship's crane no.2 23.15 - 00.40 Stop loading due to rain 00.40 - 04.00 Resume loading use 3 crane H 1,3,5 due to trouble ship's crane no.2 04.00 - 05.40 Waiting cargo 05.40 - 07.00 Resume loading use 3 crane H 1,3,5 due to trouble ship's crane no.2
JUNE 21th - 22th 07.00 - 07.00	3(Three)	IN BULK	Resume loading use 3 crane H 1,3,5 due to trouble ship's crane no.2 07.00 - 13.00 Resume loading use 3 crane H 2,3,4 due to trouble ship's crane no.2 13.00 - 15.00 Stop loading due to board of director visit 15.00 - 16.00 Resume loading use 3 crane H 2,3,4 due to trouble ship's crane no.2 16.00 - 02.40 Resume loading use 3 crane H 2,3,5 due to trouble ship's crane no.2 02.40 - 05.00 Resume loading use 3 crane H 1,3,5 due to trouble ship's crane no.2 05.00 - 06.10 Resume loading use 3 crane H 1,4,5 due to trouble ship's crane no.2 06.10 - 07.00
JUNE 22th - 23th 07.00 - 07.00	3(Three)	IN BULK	Resume loading use 3 crane H 1,4,5 due to trouble ship's crane no.2 07.00 - 19.00 Resume loading use 2 crane H 3,4 due to trouble ship's crane no.1,2 19.00 - 07.00

NOTED :

Master / Chief Officer MV. GRAND ROYAL EXPRESS  	Agent PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA  	Shipper PT. SOLUSI BANGUN INDONESIA  
--	---	--

PT VARIA USAHA LINTAS SEGARA
 Kantor Pusat :
 Jl Veteran No.171 A Gresik 61123 Jawa Timur - Indonesia | Phone (031) 3978204, 3990939, 3981534 | Fax. (031) 3975280
 E-mail : vuls@silog.co.id



VARIA USAHA LINTAS SEGARA



STATEMENT OF FACTS

VESSEL NAME : MV. GRAND ROYAL EXPRESS **PORT :** TUBAN PORT 2/3
VOYAGE NO. : **Wharf :** PL. SOLUSI BANGUN INDONESIA

EOSP : June, 20th 2022 at 01.54 Hrs
 ARRIVED AT PILOT STN : June, 20th 2022 at 03.00 Hrs
 DROPPED ANCHOR : at ---- Hrs
 ANCHOR UP : at ---- Hrs
 SEA PILOT O/A : June, 20th 2022 at 03.06 Hrs
 NOTICE OF READINESS TENDERED : June, 20th 2022 at 03.00 Hrs
 NOTICE OF READINESS ACCEPTED : AS PER CHARTER PARTY
 FIRST LINE : June, 20th 2022 at 04.48 Hrs
 ALL FAST : June, 20th 2022 at 05.18 Hrs
 BERTHED : June, 20th 2022 at 05.18 Hrs
 QUARANTINE ON BOARD : June, 20th 2022 at 05.50 Hrs
 FREE PRACTICE QUARANTINE : June, 20th 2022 at 06.30 Hrs
 QUARANTINE OFF / FINISH INSPECTION : June, 20th 2022 at 06.40 Hrs
 COMMENCED LOADING : June, 20th 2022 at 08.30 Hrs
 COMPLETED LOADING : June, 25th 2022 at 18.40 Hrs
CARGO DESCRIPTION
41,380 MT CLINKER IN BULK

DATE & TIME PERIOD	GANGS	PACKAGES	REMARKS
JUNE 23th - 24th 07.00 - 07.00	2(Two)	IN BULK	Resume loading use 1 crane No.3 (H 3) due to impact trouble ship's crane No. 1,2 (H 4,5 cannot loading due to unsafe draft after) Stop loading due to impact trouble ship's crane No. 1,2 (H 4,5 cannot loading due to unsafe draft, H 3 completed loading) Stop loading due to rain Resume loading use 1 crane No.1 (H 2) due to impact trouble ship's crane No. 2 (H 4,5 cannot loading due to unsafe draft after) Resume loading use 2 crane No.1,4 (H 2,4) due to impact trouble ship's crane No. 2 (H 5 cannot loading due to unsafe draft after, H 4 completed loading) Resume loading use 2 crane No.1,4 (H 2,5) due to impact trouble ship's crane No. 2 Resume loading use 1 crane No.1 (H 2) due to impact trouble ship's crane No. 2 (H 5 cannot loading due to unsafe draft after)
JUNE 24th - 25th 07.00 - 07.00	2(Two)	IN BULK	Resume loading use 1 crane No.1 (H 2) due to impact trouble ship's crane No. 2 (H 5 cannot loading due to unsafe draft after) Resume loading use 1 crane No.1 (H 2) due to impact trouble ship's crane No. 2 (H 5 cannot loading due to unsafe draft after) Stop loading due to moeslim's pray Resume loading use 1 crane No.1 (H 1) due to impact trouble ship's crane No. 2 (H 5 cannot loading due to unsafe draft after) Setting shore crane and prepaation loading Commenced loading by shore crane Resume loading use 1 ship's crane & 1 shore crane (H 1,2) due to impact trouble ship's crane No. 2 (H 5 cannot loading due to unsafe draft after)

NOTED :

Master / Chief Officer MV. GRAND ROYAL EXPRESS	Agent PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA	Shipper PT. SOLUSI BANGUN INDONESIA



VARIA USAHA LINTAS SEGARA



STATEMENT OF FACTS

VESSEL NAME : MV. GRAND ROYAL EXPRESS PORT : TUBAN PORT
VOYAGE NO. : Wharf : PT. SOLUSI BANGUN INDONESIA

3/3

EOSP : June, 20th 2022 at 01.54 Hrs
 ARRIVED AT PILOT STN : June, 20th 2022 at 03.00 Hrs
 DROPPED ANCHOR : at ---- Hrs
 ANCHOR UP : at ---- Hrs
 SEA PILOT O/B : June, 20th 2022 at 03.06 Hrs
 NOTICE OF READINESS TENDERED : June, 20th 2022 at 03.00 Hrs
 NOTICE OF READINESS ACCEPTED : AS PER CHARTER PARTY
 FIRST LINE : June, 20th 2022 at 04.48 Hrs
 ALL FAST : June, 20th 2022 at 05.18 Hrs
 BERTHED : June, 20th 2022 at 05.18 Hrs
 QUARANTINE ON BOARD : June, 20th 2022 at 05.50 Hrs
 FREE PRATIQUE QUARANTINE : June, 20th 2022 at 06.30 Hrs
 QUARANTINE OFF / FINISH INSPECTION : June, 20th 2022 at 06.40 Hrs
 COMMENCED LOADING : June, 20th 2022 at 08.30 Hrs
 COMPLETED LOADING : June, 25th 2022 at 18.40 Hrs
 CARGO DESCRIPTION : 41,380 MT CLINKER IN BULK

DATE & TIME PERIODE	GANGS	PACKAGES	REMARKS	
JUNE 24th - 25th 07.00 - 07.00	2(Two)	IN BULK	Stop loading due to rain Resume loading use 1 ship's crane & 1 shore crane (H 1,2) due to impact trouble ship's crane No. 2 (H 5 cannot loading due to unsafe draft after, H 1 remains trimming cargo only) Stop loading by shore crane, ship's crane No. 1 loading H 2 Resume loading use 2 ship's crane H 2,5 due to impact trouble ship's crane No. 2 Resume loading use 1 crane H 2 due to impact trouble ship's crane No. 2 (H 5 remains trimming cargo only)	16.50 - 17.40 17.40 - 00.00 00.00 00.00 - 02.45 02.45 - 07.00
JUNE 25th 07.00 - 18.40	2(Two)	IN BULK	Resume loading use 1 crane H 2 due to impact trouble ship's crane No. 2 Resume loading use 2 crane H 2,5 due to impact trouble ship's crane No. 2 Resume loading use 1 crane H 2 due to impact trouble ship's crane No. 2 Intermediate draft Resume loading use 2 crane H 2,5 for trimming Completed loading Final Draft survey	07.00 - 12.55 12.55 - 15.00 15.00 - 16.00 15.15 - 16.15 16.15 - 18.40 18.40 18.50 - 19.50
			Draft survey	41,380 MT

NOTED: SHIP'S REM : (1) CARGO SAID TO WEIGH. CARGO QUALITY UNKNOWNIV (2) NO DAMAGE TO PORT FACILITY. NO INJURY TO STEVEDORES

Master / Chief Officer MV. GRAND ROYAL EXPRESS  	Agent PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA  	Shipper PT. SOLUSI BANGUN INDONESIA  
--	---	--

Shipper Rem : -Shore crane slowly during loading activity .
 - Working time based on working time .

Lampiran 3

Daily Report 1

STEVEDORING COMPANY
 PT. VARIA USAHA BAHARI
 JL. VETERAN NO.171 A - GRESIK
 TELP : 62-31-3987927
 FAX : 62-31-3973410

DAILY REPORT

Name of Vessel : MV GRAND ROYAL EXPRESS
 Agent : PT. VARIA USAHA BAHARI
 Discharging Port : CEBU - PHILIPPINES
 Loading Port : PT. SEMEN INDONESIA - Tuban

1 (one)
 Date of Report : 20 - 21 June 2022
 Kind of Goods : Craker In Bulk

Hatches	working hours from to	Previous		Today's Total		Grand Loading	
		Truck	MTT	Truck	MTT	Truck	MTT
1	08.30 - 07.00			64	2,343,400		2,343,400
2	08.30 - 07.00						
3	08.30 - 07.00			60	2,169,640		2,169,640
4	08.30 - 07.00						
5	08.30 - 07.00			64	2,343,400	64	2,343,520
TOTAL				188	6,847,440	188	6,847,560

Date	Working hours from to	REMARKS
20 - 21 June 2022	04.00 - 07.00	Normal
Monday - Tuesday	07.00 - 18.00	Pilot on board (20 June 2022)
	18.00 - 04.00	Vessel berthed (20 June 2022)
	04.18 - 05.58	Setting gangway by ship
	05.50 - 06.45	Quarantine inspection
	06.50 - 07.00	Initial draft survey
	07.50 - 08.30	Open all hatch cover
	08.00 - 08.15	Hold inspection
	08.15 - 08.30	Preparation loading by ship and stevedore for setting grabe
	08.30 - 08.30	Commenced loading
	08.30 - 19.30	Resume loading use 3 crane H 1.3.5 due to trouble ship's crane no 2
	19.30 - 21.00	Stop loading due to rain
	21.00 - 23.15	Resume loading use 3 crane H 1.3.5 due to trouble ship's crane no 2
	23.15 - 00.40	Stop loading due to rain
	00.40 - 04.00	Resume loading use 3 crane H 1.3.5 due to trouble ship's crane no 2
	04.00 - 05.40	Waiting cargo
	05.40 - 07.00	Resume loading use 3 crane H 1.3.5 due to trouble ship's crane no 2
		Shift 1 : 3 Gangs Shift 2 : 3 Gangs Shift 3 : 3 Gangs

Acknowledge by,
MV GRAND ROYAL EXPRESS

Tuban, June 21, 2022
PT. Varia Usaha Bahari


CHIEF OFFICER

 M.V. GRAND ROYAL EXPRESS
 Chief Officer

VARIA USAHA BAHARI
 Gugust Millard D
 Chief Foreman

Lampiran 4

Daily Report 2



STEVEDORING COMPANY
PT. VARIA USAHA BAHARI
 JL. VETERAN NO 171 A - GRESIK
 TELF : 62-31-3987927
 FAX : 62-31-3973410

DAILY REPORT

Name of Vessel : MV. GRAND ROYAL EXPRESS
 Agent : PT. VARIA USAHA BAHARI
 Discharging Port : CEBU, PHILIPPINES
 Loading Port : PT. SEMEN INDONESIA - Tuban

Number : 2 (two)
 Date Activity : 21 - 22 June 2022
 Kind of Goods : Clinker In Bulk

Hatches	working-hours from-to	Previous	Todays Total		Total Loading		
			Truck	M/T	Truck	M/T	
1	07.00 - 07.00	64	2,343.500	22	162.400	86	3,205.500
2	07.00 - 07.00	83	3,109.100	83	3,186.100		
3	07.00 - 07.00	60	2,160.640	91	3,488.650	151	5,049.300
4	07.00 - 07.00	79	3,023.200	79	3,023.200		
5	07.00 - 07.00	64	2,343.500	46	1,763.200	110	4,196.700
TOTAL		388	6,847.500	321	12,322.600	509	19,170.820

Working - hours from - to	Stopped hours from - to	REMARKS
21 - 22 June 2022	07.00 - 13.00	Resume loading use 3 crane H 1-3-5 due to trouble ship's Crane No. 2
Tuesday - Wednesday	13.00 - 15.00	Resume loading use 3 crane H 2-3-4 due to trouble ship's Crane No. 2
	15.00 - 16.00	Stop loading due to board of director visit
	16.00 - 02.40	Resume loading use 3 crane H 2-3-4 due to trouble ship's Crane No. 2
	02.40 - 05.00	Resume loading use 3 crane H 2-3-5 due to trouble ship's Crane No. 2
	05.00 - 06.10	Resume loading use 3 crane H 1-3-5 due to trouble ship's Crane No. 2
	06.10 - 07.00	Resume loading use 3 crane H 1-4-5 due to trouble ship's Crane No. 2
		Total gang per shift : Shift 1 : 3 Gangs Shift 2 : 3 Gangs Shift 3 : 3 Gangs

Acknowledge by,
 MV. GRAND ROYAL EXPRESS


CHIEF OFFICER

[Signature]

M.V. GRAND ROYAL EXPRESS

Chief Officer


Tuban , June 22, 2022
 PT. Varia Usaha Bahari



VARIA USAHA BAHARI
 Gugust Minaid O
 Chief Foreman

Lampiran 5

Daily Report 3



STEVEDORING COMPANY
PT. VARIA USAHA BAHARI
 JL. VETERAN NO 171 A - GRESIK
 TELP. : 62-31-3987927
 FAX : 62-31-3973410

DAILY REPORT

Name of Vessel : MV GRAND ROYAL EXPRESS Number : 3 (three)
 Agent : PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA Date Activity : 22 - 23 June 2022
 Discharging Port : CEBU, PHILIPPINES Kind of Goods : Slinter In Bulk
 Loading Port : PT. SEMEN INDONESIA - Tuban

Hatches	Working-hours from-to	gangs	Previous		To Date Total		Total Loading M/T
			Truck	M/T	Truck	M/T	
1	07.00 - 07.00		86	2,205,300	82	6,000,000	4,871,500
2	07.00 - 07.00			3,186,100			3,186,100
3	07.00 - 07.00		51	5,649,300	65	2,515,800	3,104,980
4	07.00 - 07.00		79	3,023,200	110	4,329,080	7,352,280
5	07.00 - 07.00		170	4,105,700	52	2,075,960	6,184,680
TOTAL			609	19,149,600	277	10,980,840	29,751,540

Working - hours from - to	Stopped hours from - to	REMARKS
22 - 23 June 2022	07.00 - 19.00	Resume loading use 3 crane H 3.4 due to trouble ship's crane No. 2
Wednesday - Thursday	19.00 - 07.00	Resume loading use 3 crane H 3.4 due to trouble ship's crane No. 1, 2

TIME SHEET

Total gang per shift
 Shift 1 : 3 Gangs
 Shift 2 : 2 Gangs
 Shift 3 : 2 Gangs


Acknowledge by,
 MV GRAND ROYAL EXPRESS

CHIEF OFFICER

MV GRAND ROYAL EXPRESS

Chief Officer


Tuban, June 23, 2022
 PT. Varia Usaha Bahan



VARIA USAHA BAHARI
 Gugust Miliard D
 Chief Foreman

Lampiran 6

Daily Report 4



STEVEDORING COMPANY
PT. VARIA USAHA BAHARI
 JL. VETERAN NO.171 A - GRESIK
 TELP. : 62-31-3987927
 FAX. : 62-31-3973410

DAILY REPORT

Name of Vessel : MV. GRAND ROYAL EXPRESS Number : 4 (Four)
 Agent : PT. VARIA USAHA LINTAS NEGARA Date Activity : 23 - 24 June , 2022
 Discharging Port : CEBU, PHILIPPINES Kind of Goods : Clinker In Bulk
 Loading Port : PT. SEMEN INDONESIA Tuban

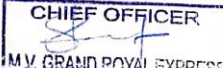
Hatches	working-hours from-to	goods	Previous		Today's Total		Total Loading	
			Truck	M/T	Truck	M/T	Truck	M/T
1	07.00 - 07.00		128	4,871.500	128	4,871.500	128	4,871.500
2	07.00 - 07.00		83	3.186.100	125	1.600.800	125	4.871.920
3	07.00 - 07.00		246	6.184.980	122	435.100	122	7.129.720
	07.00 - 07.00		102	392.280	24	674.600	126	1.226.780
	07.00 - 07.00		162	6.184.680	4	149.260	166	6.333.940
TOTAL			780	29.759.540	99	3.774.320	879	33.533.860

TIME SHEET


Working - hours from - to	Stopped hours from - to	REMARKS
23 - 24 June 2022 Thursday - Friday	07.00 - 19.30	Resume loading use 1 crane No 3 (H 3) due to impact trouble ship's Crane No 1, 2 (H 4) cannot loading due to unsafe draft
	12.30 - 13.40	Stop loading due to impact trouble ship's Crane No 2 (H 5) cannot loading due to unsafe draft
	19.40 - 22.40	Stop loading due to rain
	23.40 - 23.40	Resume loading use 1 crane No 1 (H 2) due to impact trouble ship's Crane No 2 (H 4) cannot loading due to unsafe draft
	23.40 - 03.35	Resume loading use 2 crane No 1 (H 1) due to impact trouble ship's Crane No 2 (H 5) cannot loading due to unsafe draft
	03.35 - 04.30	Resume loading use 2 crane No 1, 4 (H 2, 5) due to impact trouble ship's Crane No 2 (H 4) cannot loading due to unsafe draft
	04.30 - 06.00	Resume loading use 4 crane No 1 (H 2) due to impact trouble ship's Crane No 2 (H 4) cannot loading due to unsafe draft
		Total gang per shift Shift 1 : 1 Gangs Shift 2 : 1 Gangs Shift 3 : 2 Gangs

Acknowledge by,
 MV. GRAND ROYAL EXPRESS

CHIEF OFFICER



MV. GRAND ROYAL EXPRESS
 Chief Officer



VARIA USAHA BAHARI
 Gugust Minard D.
 Chief Foreman

Tuban, June 24, 2022
 PT. Varia Usaha Bahari

Lampiran 7

Daily Report 5



STEVEDORING COMPANY
PT. VARIA USAHA BAHARI
 JL. VETERAN NO.171 A - GRESIK
 TELP. : 62-31-3987927
 FAX. : 62-31-3973410

DAILY REPORT

Name of Vessel : MV. GRAND ROYAL EXPRESS Number : 5 (Five)
 Agent : PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA Date Activity : 24 - 25 June 2022
 Discharging Port : CEBU, PHILIPPINES Kind of Goods : Clinker In Bulk
 Loading Port : PT. SEKA, INDONESIA - Tuban

Hatches	working hours from-to	Previous		Today's Total		Total Loading	
		Truck	M/T	Truck	M/T	Truck	M/T
1	07.00 - 07.00	128	4,874.500	64	2,524.120	192	7,398.620
2	07.00 - 07.00	125	4,871.920	62	2,522.800	187	6,664.720
3	07.00 - 07.00	141	5,129.720	70	2,522.800	211	9,129.720
4	07.00 - 07.00	215	8,326.780	107	3,826.780	322	12,153.560
5	07.00 - 07.00	186	6,333.940	93	3,278.200	279	9,612.140
TOTAL		875	31,533.860	423	14,914.800	1298	46,448.660

Working - hours from-to	Stopped hours from-to	Remarks
24 - 25 June 2022	07.00 - 08.00	Resume loading use 1 crane No. 1 (H 2.5) due to impact trouble ship's Crane No. 2 (H 1.5) cannot loading due to unsafe draft
Friday - Saturday	08.10 - 11.00	Resume loading use 1 crane No. 1 (H 1.5) due to impact trouble ship's Crane No. 2 (H 2.5) cannot loading due to unsafe draft
	11.00 - 13.00	Stop loading due to rain
	13.00 - 16.30	Resume loading use 1 crane No. 1 (H 1.5) due to impact trouble ship's Crane No. 2 (H 2.5) cannot loading due to unsafe draft
	16.30 - 16.50	Resume loading use 1 ship's crane & shore crane (H 1.2) due to impact trouble ship's crane No. 2 (H 2.5) cannot loading due to unsafe draft
	16.50 - 17.40	Stop loading due to rain
	17.40 - 00.00	Resume loading use 1 ship's crane & shore crane (H 1.2) due to impact trouble ship's crane No. 2 (H 2.5) cannot loading due to unsafe draft
	00.00 - 02.45	Resume loading use 2 crane H 2.5 due to impact trouble ship's crane No. 2
	02.45 - 07.00	Resume loading use 1 crane H 2 due to impact trouble ship's crane No. 2

Total gang per shift :
 Shift 1 : 1
 Shift 2 : 2
 Shift 3 : 2

Acknowledge by:
 MV. GRAND ROYAL EXPRESS

CHIEF OFFICER

 MV. GRAND ROYAL EXPRESS


Tuban, June 25, 2022
 PT. Varia Usaha Bahari

VUBA

VARIA USAHA BAHARI
 August Winard D
 Chief Foreman

Lampiran 8

Daily Report 6



STEVEDORING COMPANY
PT. VARIA USAHA BAHARI
 JL. VETERAN NO 171 A - GRESIK
 TELP : 62-31-3987927
 FAX : 62-31-3973410

DAILY REPORT

Name of Vessel : MV GRAND ROYAL EXPRESS
 Agent : PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA
 Discharging Port : CEBU, PHILIPPINES
 Loading Port : PT. SEMEN INDONESIA Tuban

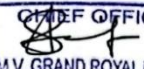
Number : 6 (Six)
 Date Activity : 25 June 2022
 Kind of Goods : Clinker In Bulk

Hatches	working-hours from-to	Previous		Today's Total		Total Loading	
		Truck	M/T	Truck	M/T	Truck	M/T
1	07.00 - 13.40	192	7,305,620			192	7,305,620
2	07.00 - 13.40	170	6,684,720	58	2,292,580	228	8,977,300
3	07.00 - 18.40	241	9,124,720			241	9,129,720
4	07.00 - 18.40	215	8,326,780			215	8,326,780
5	07.00 - 18.40	180	6,911,960	18	704,960	198	7,616,920
TOTAL		998	38,448,800	76	2,997,560	1074	41,446,360


TIME SHEET


Working hours from - to	Stepped hours from - to	REMARKS
25 June 2022 Saturday	07.00 - 12.55	Resume loading use 1 crane H 2 due to impact trouble ship's crane No 2
	12.55 - 15.00	Resume loading use 2 crane H 2.5 due to impact trouble ship's crane No 2
	15.00 - 16.00	Resume loading use 1 crane H 2 due to impact trouble ship's crane No 2
	15.15 - 16.00	Intermediated draft
	16.00 - 18.40	Resume loading use 2 crane H 2.5 for finishing
	18.40	Completed loading
	18.50 - 19.50	Final draft survey
		Total gang per shift : Shift 1 : 2 Shift 2 : 2 Shift 3 :

Acknowledge by,
 MV. GRAND ROYAL EXPRESS

CHIEF OFFICER

 M.V. GRAND ROYAL EXPRESS
 Chief Officer

Tuban, June 25, 2022
 PT. Varia Usaha Bahari



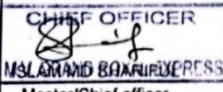
VARIA USAHA BAHARI

 Gugust Mihard D
 Chief Foreman


SHIP'S REMARK: V&L LOADED AS PER DRAFT SURVEY QUANTITY ONLY 4138010 MT.

Lampiran 9
Final Draft Survey

FINDING		INITIAL *		FINAL *	
Date and hour		June 20, 2022 at 06:50 - 07:50		June 25, 2022 at 18:50 - 19:50	
1	Forward port	4.050		10.470	M-CM
	Forward starboard	4.000		10.470	
	Mean forward / Forward correction	4.025	0.034	3.991	
2	After port	6.500		10.500	
	After Starboard	6.480		10.500	
	Mean After / After correction	6.490	0.121	6.611	0.001
3	Midship port	5.250		10.490	
	Midship starboard	5.050		10.510	
	Mean, midship / Midship correction	5.150	0.000	5.150	0.000
4	Mean draught	5.30100		10.48550	
5	Mean of means	5.22500		10.492750	
6	Mean of means corrected for deformation	5.1877500		10.4963750	
7	Displacement		24,413,750 MT		52,062,425 MT
8	Trim correction		1st -473,264 MT		0.585 MT
			2nd 35,642 MT		0.011 MT
	LBP/LPP		182,000		182,000
	Trim (actual)		2,620		0.031
	TPI/TPC		60,100		54,300
	LCF		6,562		0.633
	DMTC		18,900		39,873
9	Displacement for trim correction		23,976,128 MT		52,063,021 MT
10	List correction		0		0
11	Displacement for list correction		23,976,128 MT		52,063,021 MT
12	Observe density		1.018		1.018
13	Density correction		-163,739		-355,552
14	Displacement for density correction		23,812,389 MT		51,707,469 MT
15	Deductible weight		14,604,650 MT		1,119,730 MT
	Ballast	13,574,800		155,250	
	Fresh Water	240,000		196,000	
	Fuel Oil (MFO)	729,480		712,100	
	Diesel Oil (MDO)	60,370		56,380	
	Lubricant Oil (LO)	-		-	
	Other cargo	-		-	
16	Net Displacement		9,207,739 MT		50,587,739 MT
17	Cargo Loaded / Discharge				41,380,000 MT

Remarks & Sea state : Swell condition 0.50 M

Acknowledged by:
MV. GRAND ROYAL EXPRESS

 Master/Chief officer

Tuban, June 25, 2022
PT. Sucofindo

 Surveyor/Draughtler

**Pilih satuan ukuran dan berat yang sesuai (coret yang tidak sesuai)*

Lampiran 10
Cargo Manifest



PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA
NATIONAL SHIPPING COMPANY
Head Office : Jl. Veteran No-171A, Gresik (61123), East Java, Indonesia
Phone : (62)31 3978204, 3990989
Fax : (62-31) 3975280
E-mail : vals@variausaha.com
INS : 167/INS/VI/1989

MANIFEST of cargo

Name Of Vessel : MV GRAND ROYAL EXPRESS / BANGLADESH Master : HOSEIN MOHAMMAD MOBARAK

Sailed : JUNE 25TH, 2022
From : TUBAN PORT, INDONESIA
To : CEBU, PHILIPPINES

No	Shipper	Consignee Notify Address	Description of Good	Measurement Kg/M ³	B/L No
01	PT. SOLUSI BANGUN INDONESIA TBK GEDUNG TALAVERA SHITE LT. 15 TALAVERA OFFICE PARK JL. LETJEN TB SIMATUPANG NO. 22-26 CILANDAK BARAT CILANDAK JAKARTA SELATAN 12430, INDONESIA ON BEHALF OF TAIHEYO CEMENT CORPORATION	TAIHEYO CEMENT PHILIPPINES, INC. NATIONAL HIGHWAY SOUTH POBLACION, SAN FERNANDO, CEBU, PHILIPPINES	PORTLAND CLINKER IN BULK SUITABLE TO PRODUCE ORDINARY PORTLAND CEMENT CONFORMING TO ASTM C-150 TYPE I OR EQUIVALENT HS CODE 2523.1090	41,380 MT	125/TBN/CBU

NOTIFY ADDRESS
TAIHEYO CEMENT PHILIPPINES, INC.
NATIONAL HIGHWAY, SOUTH POBLACION,
SAN FERNANDO, CEBU, PHILIPPINES


FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER
PARTY
CLEAN SHIPPED ON BOARD 25/06/2022



SHIP'S AGENT
VARIA USAHA LINTAS SEGARA

Lampiran 11

Mate's Receipt



PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA

Head Office : Jl. Veteran No. 171A Gresik 61123 Jawa Timur, INDONESIA
 Phone +62 31 3978204, 3990939 Fax : +62 31 3975280
 E-mail: vula@alog.co.id

INSA : 1074 / INSA / IX / 1999

NO. B/L : 126/TBN/CBU

MATE'S RECEIPT

Port Shipment : TUBAN PORT, INDONESIA
 Date : JUNE 25TH, 2022
 Port of discharge : CEBU, PHILIPPINES

Received From : PT. SOLUSI BANGUN INDONESIA TBK
 GEDUNG TALAVERA SUITE LT. 15 TALAVERA OFFICE PARK
 JL. LETJEN TB SIMATUPANG NO. 22-26 CILANDAK BARAT
 CENDAK JAKARTA SELATAN 12430, INDONESIA
 ON BEHALF OF TAIHEIYO CEMENT CORPORATION

On Board : MV GRAND ROYAL EXPRESS ex lighter / shore TRUCK

Destined For :

Consignee : TAIHEIYO CEMENT PHILIPPINES, INC.
 NATIONAL HIGHWAY, SOUTH POBLACION,
 SAN FERNANDO, CEBU, PHILIPPINES

Notify address : TAIHEIYO CEMENT PHILIPPINES, INC.
 NATIONAL HIGHWAY, SOUTH POBLACION,
 SAN FERNANDO, CEBU, PHILIPPINES


Subject to the conditions of the Companies Bill of Lading

PORTLAND CLINKER IN BULK SUITABLE TO PRODUCE ORDINARY
 PORTLAND CEMENT CONFORMING TO ASTM C-150 TYPE I OR EQUIVALENT
 HS CODE 2523.10.90

SAID TO WEIGHT
41,380 MT

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY
 CLEAN SHIPPED ON BOARD 25/06/2022

ORIGINAL



.....
 Officer in charge

Copy of the Bill of Lading may be seen on application to the agent at their office or to the Master on Board.
 Shippers are respectfully requested to note that NO SPECIAL INSTRUCTIONS OR CONDITIONS can be recognised
 by the Company or attended to by the mate, unless initialed by the Ship's Agent when issuing the shipping Order.

Lampiran 12

Notice of Readiness

Vanguard Maritime Ltd

Arif Chamber, 98 Agrabad C/A, Chittagong -4100, Bangladesh.
Tel + 880-31-2510457, Fax + 880-31-2510458, Email: info@vmtltd.com

VMI/F-20
File # 13D
Rev. 02/17

NOTICE OF READINESS

To: PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA , INDONESIA.
Cc: DAICHI CHUO KISEN KAISHA Chartering.
Cc: ELM SPRING MARINE PTE LTD.
Cc: VANGUARD MARITIME LIMITED.

Date: 20th JUNE-2022

Dear Sir,

This is to advise you that the vessel GRAND ROYALEXPRESS, Call sign: S2BC7,
under my command has arrived at TUBAN at 0300 Hrs (Lt) on 20-JUNE-2022
and she is in all respect ready to commence LOADING of the Cargo of 51600 MTs
of CEMENT CLINKER in Bulk in accordance with the terms and conditions of the
governing charter party.

Hence, Notice of Readiness (N.O.R.) tendered at: 0300 Hrs (Lt) on 20-JUNE-2022.

Please notify all parties concerned.

Yours faithfully,

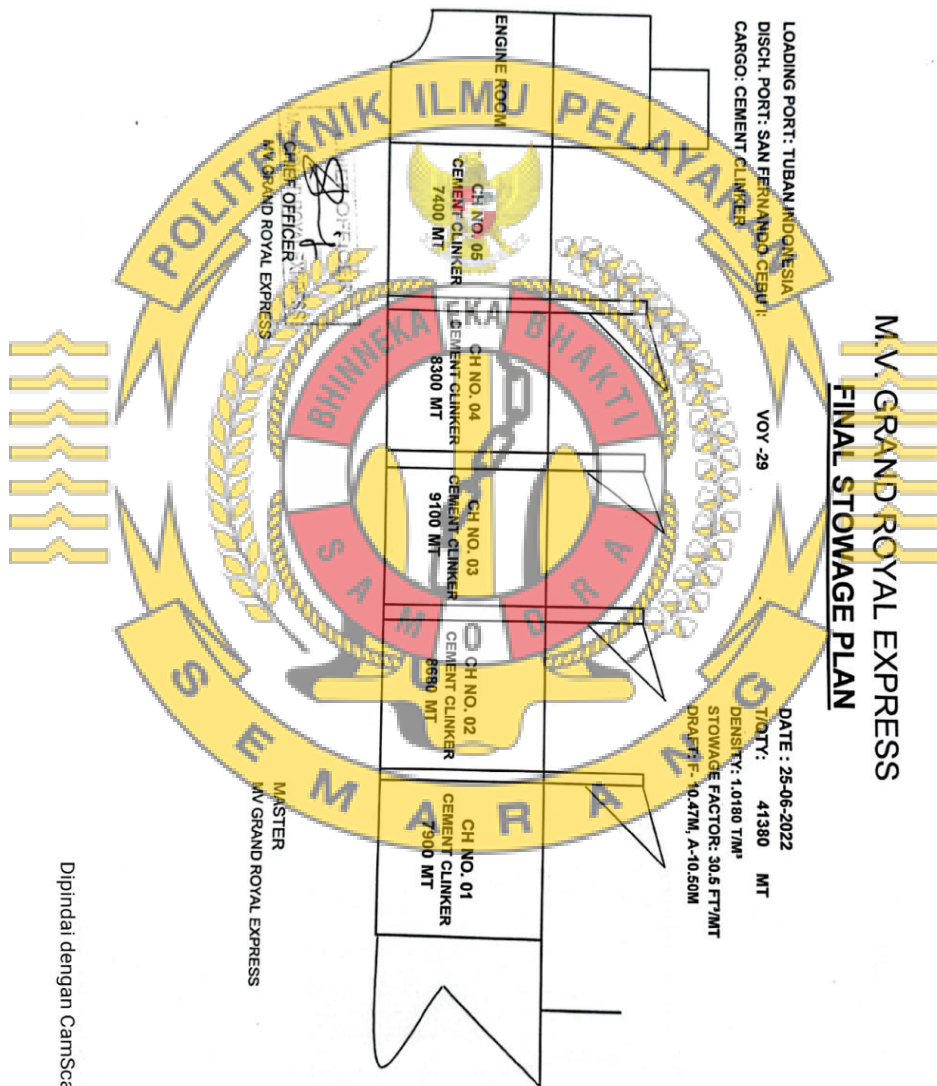
Master
M V Grand Royal Express

Notice of readiness accepted at hours on AS PER Charter Party

As Agent / Shippers/Charterers

Lampiran 13

Stowage Plan



Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 14

Declaration Cargo Completed

DECLARATION COMPLETED LOAD CLINKER IN BULK

We are stevedore here by sign below, today 25 June 2022 has been done completed loading clinker in bulk at wharf B3-B4 Port PT Semen Indonesia (Persero) Tbk - Tuban as follows


Vessel	: MV. GRAND ROYAL EXPRESS	
Loading Port	: PT. SEMEN INDONESIA - Tuban	
Discharging Port	: CEBU, PHILIPPINES	
Cargo	: Clinker In Bulk	
Volume by Truck Scale	41,446.360	MT
Volume by Draft	41,380.000	MT
Over / Short	66.360	MT
Total Truck	1,074	Truck
Commenced Load	20 Juni 2022	08.30
Completed Load	25 Juni 2022	18.40

Cargo has delivery from shipper and received in good condition by MV. GRAND ROYAL EXPRESS
 There by this minutes of clinker cargo receipt is made with in fact, for necessary used only

Tuban June 25, 2022
 PT. VARIA USAHA BAHARI

MV. GRAND ROYAL EXPRESS

()
 (Gugust Mihard D)
 Chief Stevedore

CHIEF OFFICER

 (MV. GRAND ROYAL EXPRESS)

Terminal Representative



SHIPS REMARK: VSL LOADED AS PER DRAFT SURVEY QUANTITY ONLY.
 CARGO QUANTITY 41380.0 MT.

Lampiran 15

Berita Acara Pemuatan Barang

BERITA ACARA PEMUATAN BARANG

Pada hari ini, Sabtu Tanggal 25 Juni 2022, kami yang bertanda tangan di bawah ini :

- I. Nama Perusahaan : PT. Solusi Bangun Indonesia
 Nama : Subandi
 Jabatan : Dispatching & Weighbrigde Operation
 Yang selanjutnya disebut : PIHAK PERTAMA
- II. Nama Perusahaan : PT. Varia Usaha Bahari
 Nama : Gugust Mihard Dhiko
 Jabatan : Ka. Unit Operasional 2
 Yang selanjutnya disebut : PIHAK KETIGA

Dengan ini menyatakan bahwa PIHAK KEDUA dengan sebenarnya telah melaksanakan pemuatan barang milik PIHAK PERTAMA dengan keterangan – keterangan sebagai berikut :

1. Nama Kapal : MV. GRAND ROYAL EXPRESS
 2. Pengirim Barang : PT. SOLUSI BANGUN INDONESIA (Pihak Pertama)
 3. Pelabuhan Bongkar : CEBU , PHILIPPINES
 4. Pelabuhan Muat : Jetty Pelabuhan SEMEN INDONESIA Tuban
 5. Jenis Barang : Clinker
 6. PO No : 7000148114
 7. Kapal Tiba : 20 June 2022 Jam : 03.00 WIB
 8. Kapal Sandar : 20 June 2022 Jam : 05.18 WIB
 9. Mulai Muat : 20 June 2022 Jam : 08.30 WIB
 10. Selesai Muat : 25 June 2022 Jam : 18.40 WIB
 11. Jumlah party/ BL : 41,380.000 MT
 12. Jumlah Draft survey : 41,380.000 MT
 13. Tonase WB SMI : 0,00 MT / 0 RIT
 14. Tonase WB SBI : 41,446.360 MT / 1.074 RIT
- ALL TOTAL TONASE : 41,446.360 MT /1.074 RIT**

Demikian Berita Acara Pemuatan ini dibuat dengan sebenar-benarnya oleh kedua belah pihak dan mengakui atas hasil pekerjaan tersebut sebesar **41,446.360 MT/ 1.074 RIT**.

PIHAK KEDUA

PIHAK PERTAMA

Gugust Mihard Dhiko
 PT. Varia Usaha Bahari

Subandi
 PT. Solusi Bangun Indonesia

Lampiran 16

Crew List

IMO CREW LIST

No	1 Name of Ship: GRAND ROYAL EXPRESS Nationality: BANGLADESH		3 Port of Arrival/Dep 4 Next Port/Destination:		TUBAN GRESIK			5 Date of Departure:		
	Sex	Rank	Date & Place of Birth		Nationality	Passport No.	Expiry	Seaman Book No.	Date of Joining	Place of Joining
1		MASTER	01/Dec/1968	CHANDPUR	BANGLADESH	EG0716338	21/August/2025	C/O/1540	24/Mar/2022	CHATTOGRAM
2		COFF	03/Jan/1984	RANGPUR	BANGLADESH	A00842602	27/Oct/2031	C/O/5230	23/Feb/2022	CHATTOGRAM
3		2/OFF	01/Jan/1995	CHATTOGRAM	BANGLADESH	EB0949390	31/Jul/2024	C/O/8192	13/Mar/2022	CHATTOGRAM
4		3/OFF	30/Oct/1998	COCK'S BAZAR	BANGLADESH	A01697612	21/Jun/2031	C/O/9745	25/Dec/2021	CHATTOGRAM
5		DECK CDT	08/Apr/1998	KHULNA	BANGLADESH	A00398874	08/Mar/2031	C/O/1454	08/Sep/2021	CHATTOGRAM
6		C/ENGR	12/Dec/1985	FARIDPUR	BANGLADESH	BO/005697	26/Sep/2030	C/O/4877	21/Mar/2022	CHATTOGRAM
7		2/ENGR	23/Nop/1978	BATIKHOPRA	BANGLADESH	AD0872110	22/Dec/2031	C/O/4793	23/Mar/2022	CHATTOGRAM
8		3/ENGR	18/Nop/1988	MYMENSINGH	BANGLADESH	A00231701	20/Jun/2031	C/O/8229	30/Dec/2021	CHATTOGRAM
9		4/ENGR	25/Mar/1995	BIRAJGANJ	BANGLADESH	A01270047	24/Oct/2031	C/O/9608	05/Jun/2022	CHATTOGRAM
10		ECDT	26/Oct/1998	DHAKA	BANGLADESH	A02323478	06/Dec/2031	C/O/11250	13/Mar/2022	CHATTOGRAM
11		EL/ENG	01/Jul/1983	CHATTOGRAM	BANGLADESH	EA0679572	15/Mar/2024	C/O/4015	20/Oct/2021	CHATTOGRAM
12		BOSUN	01/Mar/1999	BAGERHAT	BANGLADESH	A00228595	27/Jun/2031	T/32070	18/Mar/2022	CHATTOGRAM
13		AB-1	15/Nop/2002	NOAKHAL	BANGLADESH	EG0583214	15/Sep/2025	T/33810	20/Feb/2022	CHATTOGRAM
14		AB-2	20/Mar/2002	RANGPUR	BANGLADESH	EH0911492	27/Mar/2028	T/33162	13/Mar/2022	CHATTOGRAM
15		AB-3	24/Dec/1997	CHAPAINAWABGANJ	BANGLADESH	EF0838415	18/Mar/2025	T/32400	06/Sep/2021	CHATTOGRAM
16		TR_OS	10/Jun/2002	NATORE	BANGLADESH	A01750002	22/August/2031	T/34188	22/Dec/2021	CHATTOGRAM
17		DECK FTTR	01/Jan/1979	CHATTOGRAM	BANGLADESH	A02768137	31/Dec/2031	T/33072	13/Mar/2022	CHATTOGRAM
18		OILER 1	09/Nop/1994	CHATTOGRAM	BANGLADESH	EA0639979	12/Mar/2024	T/31416	18/Oct/2021	CHATTOGRAM
19		OILER 2	23/Dec/1998	RAJSHAH	BANGLADESH	A00104533	26/Nop/2030	T/31978	30/Jun/2022	CHATTOGRAM
20		OILER 3	15/Oct/1995	BHERBUR	BANGLADESH	EG0943466	30/Sep/2025	T/31907	18/Oct/2021	CHATTOGRAM
21		TR_WPER	06/Feb/2003	NATORE	BANGLADESH	EH0008500	08/Oct/2025	T/33800	18/Mar/2022	CHATTOGRAM
22		ENG FTR	05/Mar/1990	NATORE	BANGLADESH	BW0641545	29/Jun/2023	T/31723	11/Apr/2022	CHATTOGRAM
23		C/COOK	20/Nop/1978	PABNA	BANGLADESH	EE0980858	03/Feb/2025	T/29251	13/Mar/2022	CHATTOGRAM
24		OS	10/Mar/1980	CHATTOGRAM	BANGLADESH	BT0024778	09/Mar/2023	T/29753	22/Dec/2021	CHATTOGRAM



TULLY ARIYANTO, S.H
4021 2010121 006



Lampiran 17

Pedoman Wawancara

Peneliti melakukan sesi tanya jawab dengan narasumber *Coordinator Stevedore, Foreman*, dan *Supervisor Stevedore* untuk mendapatkan informasi terkait rumusan masalah pada penelitian yang berjudul "Optimalisasi Bongkar Muat Guna Tercapainya *Loading Rate* di MV. Grand Royal Express". Berikut daftar pertanyaan terkait rumusan masalah dan identitas responden yang tertera :

A. Identitas Informan

No.Responden

Nama lengkap :

Lokasi wawancara

Jabatan

B. Naskah Pertanyaan

No	Variabel	Pertanyaan
1.	Tingkat Manajerial	<p>1. Bagaimana upaya perusahaan dalam mencapai target <i>loading rate</i> yang telah ditentukan?</p> <p>2. Bagaimana wujud nyata perusahaan dalam melakukan persiapan bongkar muat?</p>
2.	Tingkat Operasional	<p>1. Faktor apa yang menyebabkan <i>loading rate</i> tidak tercapai?</p> <p>2. Dampak apa yang terjadi bila <i>loading rate</i> tidak tercapai?</p>
3.	Tugas & Tanggung jawab	<p>1. Bagaimana tugas <i>foreman</i> saat aktivitas bongkar muat?</p> <p>2. Apa tugas <i>foreman</i> saat ditemukan kendala saat proses bongkar muat?</p>

Lampiran 18

Wawancara 1

Laporan Penelitian

Hasil Wawancara 1

Identitas Responden

No. Responden : 01
 Nama lengkap : Naufal Humam Amd.Pel
 Lokasi wawancara : TUKS PT. Semen Indonesia Tuban
 Jabatan : *Stevedore Coordinator*

Pertanyaan untuk responden yang sudah diterjemahkan kedalam bahasa Indonesia

1. Faktor apa saja yang menyebabkan target *loading rate* tidak tercapai?

Ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi terhambatnya *loading rate* antara lain faktor alam seperti hujan dan angin kencang adapula factor teknis seperti kerusakan *ship's crane* maupun kerusakan grab yang bocor sehingga perlu adanya perbaikan yang memakan waktu lama, selain itu adanya human eror juga mempengaruhi seperti adanya miss komunikasi antara pihak terkait.

2. Dampak apa yang terjadi bila *loading rate* tidak tercapai?

Perusahaan akan mengalami kerugian akibat *demmurage* atau denda karena aktivitas bongkar muat tidak sesuai dengan *charter party*, serta pembngkakan biaya operasional karena harus membayar uang upah TKBM dan operator alat berat, serta merusak reputasi perusahaan karena perusahaan jasa harus berorientasi pada pelayanan.


 YUBA
 VARIA USAHA BAHARI

Lampiran 19

Wawancara 2

Hasil Wawancara II

Identitas Responden

No.Responden : 02
 Nama lengkap : Fauzan Lutfi Amd.Pel
 Lokasi wawancara : PT. Varia Usaha Bahari
 Jabatan : Supervisor Stevedore

1. Bagaimana upaya perusahaan dalam mencapai target *loading rate* yang telah ditentukan?

Pada umumnya kita selaku perusahaan jasa bongkar muat menyiapkan beberapa rencana pada sisi logistik dan operasional di *jetty*, di sisi logistic kita menyiapkan 35 armada truck untuk menagani 1 kapal dan beberapa stand by bila ada kerusakan pada truck utama, pada sisi operasional tentunya kita melakukan maintance pada alat berat seperti loader, excavator dan grab serta melakukan pengawasan guna meningkatkan kedisiplinan para operator dan juga TKBM.

2. Bagaimana wujud nyata perusahaan dalam melakukan persiapan bongkar muat?

Biasanya kita melakukan *arrival meeting* sebelum kapal sandar dengan pihak internal terkait guna memastikan kesiapan personel untuk melakukan kegiatan bongkar muat.


 VARIA USAHA BAHARI

Lampiran 20

Wawancara 3

Hasil Wawancara III

Identitas Responden

No.Responden : 03
 Nama lengkap : Joko Sutejo
 Lokasi wawancara : TUKS PT. Semen Indonesia Tuban
 Jabatan : Foreman

1. Bagaimana tugas bapak pada saat dilakukan aktivitas bongkar muat dipelabuhan?

Tugas foreman yaitu memastikan kegiatan bongkar muat berjalan dengan lancar atau sebagai pemimpin lapangan pada saat kegiatan bongkar muat dan memastikan kuantitas pemuatan sesuai dengan *bill of loading*, dan melakukan laporan hasil pemuatan tiap shift yang telah dilakukan dibantu dengan *tahyaman*

2. Apa yang foreman lakukan ketika ditemukan adanya kendala saat melakukan pemuatan?

Tentunya adanya kendala tidak kita harapkan akan tetapi sebagai pemimpin saat bongkar muat berlangsung kita harus memiliki upaya preventif pada sisi *stedore* terkait kesiapan alat berat, menyiapkan cover ketika hujan untuk melindungi muatan, melakukan pemuatan sesuai dengan *loading sequence*, tetapi ketika masalah tersebut atau kerusakan ada pada kapal kita harus segera ke pihak kapal karena tanggung jawab kita berbeda.


 VARIA USAHA BAHARI



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Fendy Naoval Atha Ullah
2. Tempat / Tanggal Lahir : Rembang, 10 Juli 2000
3. NIT : 561911337457 K
4. Alamat Asal : Jl. Utara Stadion, Kelurahan Sidowayah Rt 06 Rw
03, Rembang, Jawa Tengah
5. Agama : Islam
6. Jenis kelamin : Laki-laki
7. Golongan darah : B
8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Hery Trijanto
 - b. Ibu : Ani Yuli Kristiyowati
 - c. Alamat : Jl. Utara Stadion, Kelurahan Sidowayah Rt 06 Rw
03, Rembang, Jawa Tengah
9. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD Negeri 1 Leteh, Tahun (2006-2012)
 - b. SMP : SMP Negeri 6 Rembang, Tahun (2012-2015)
 - c. SMA : SMA Negeri 2 Rembang, Tahun (2015-2018)
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, Tahun (2019 – 2023)
10. Pengalaman Pratek Darat
 - a. Nama Perusahaan : PT. VARIA USAHA BAHARI (Cabang Tuban)
 - b. Masa Praktek : 1 Agustus 2021 – 30 Juli 2022