



**ANALISIS *SHORTAGE CARGO* PADA MV. MONING
DI PELABUHAN PT. SEMEN INDONESIA TUBAN**

SKRIPSI

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

Oleh

**Kuncoro Hadi Pravogo
NIT. 572011337554 K**

PROGRAM STUDI DIPLOMA IV

TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2024

HALAMAN PERSETUJUAN

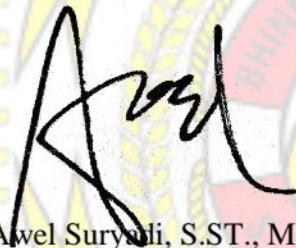
**ANALISIS *SHORTAGE CARGO* PADA MV. MONING DI PELABUHAN
PT. SEMEN INDONESIA TUBAN**

DISUSUN OLEH: KUNCORO HADI PRAYOGO
NIT. 572011337554 K

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

Dosen Pembimbing I

Materi



Awel Suryadi, S.ST., M.Si

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19770525 200502 1 001

Dosen Pembimbing II

Materi dan Penulisan



Mohammad Sapta Heriyawan, S. Kom

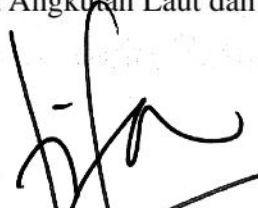
Penata (III/c)

NIP. 19860926 200604 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



Dr. Latifa Ika Sari, S. Psi., M. Pd

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis *Shortage Cargo* pada MV. Moning di Pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban” karya,

Nama : KUNCORO HADI PRAYOGO

NIT : 572011337554

Program Studi : D-IV KALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi D-IV KALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal 2024.

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
19850731 200812 2 002

Penguji II : Awel Suryadi, S.ST., M.Si
Penata Tk. I (III/d)
19770525 200502 1 001

Penguji III : Dr. F. Pambudi Widiatmaka, S.T., M.T.
Pembina (IV/a)
19641126 199903 1 002

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt Sukirno, M.MTr., M.Mar

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19671210 199903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Kuncoro Hadi Prayogo

NIT : 572011337554 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Analisis *Shortage Cargo* pada MV. Moning di PT. Pelabuhan Semen Indonesia Tuban”.

Dengan ini peneliti 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 peneliti siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 2024



Kuncoro Hadi Prayogo

NIT. 572011337554

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. “Selesaikan apa yang telah kamu mulai”
2. Melihat ke atas sebagai motivasi bukan untuk jadi rendah diri, dan melihat ke bawah agar lebih bersyukur bukan untuk menjadi sombong.
3. Hidup yang tidak di pertaruhkan, tidak akan pernah dimenangkan.

Persembahan:

1. Kedua orangtua peneliti, Bapak Rusdi dan Ibu Sunarti yang senantiasa memberi dukungan dan membimbing peneliti dalam sepanjang hidup.
2. Semua saudara, keluarga dan orang-orang terdekat peneliti.
3. Mentor pembimbing peneliti di Perusahaan pelayaran PT. Varia Usaha Bahari yang telah memberi kesempatan kepada peneliti untuk belajar langsung di lapangan tentang bongkar muat.

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur peneliti panjatkan atas kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Solawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “Analisis *Shortage Cargo* pada MV. Moning di Pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama dua belas bulan di perusahaan PT. Varia Usaha Bahari.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan Skripsi ini, dengan penuh rasa hormat peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Capt. Sukirno, M.MTr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi., M.Pd., selaku ketua program studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan PIP Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

3. Bapak Awel Suryadi, S.ST., M.Si, selaku Dosen Pembimbing Skripsi I yang telah mendukung, memberi bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Mohammad Sapta Heriyawan, S. Kom, selaku Dosen Pembimbing Skripsi Penulisan selaku Dosen Pembimbing Skripsi II yang telah memberikan arahan, dukungan, serta bimbingan dalam penulisan skripsi ini.
5. Seluruh Dosen dan Civitas Academica Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah membantu dalam mengurus administrasi perihal skripsi ini.
6. Perusahaan PT. Varia Usaha Bahari (VUBA) yang telah memberikan kesempatan pada Peneliti untuk melakukan penelitian dan praktik darat pada divisi bongkar muat.
7. Kedua Orang Tua peneliti yang telah memberikan do'a, motivasi, semangat, serta dukungan secara moral dan spiritual kepada peneliti selama penulisan skripsi ini.
8. Semua pihak dan rekan-rekan yang telah memberikan motivasi serta membantu peneliti dalam penyusunan skripsi ini.

Akhir kata peneliti berharap semoga skripsi ini dapat menambah wawasan bagi peneliti dan dapat bermanfaat bagi pembaca.

Semarang, 2024

Peneliti



Kuncoro Hadi Prayogo
NIT. 572011337554

ABSTRAKSI

Prayogo, Kuncoro Hadi. 2024. “*Analisis Shortage Cargo Pada Mv. Moning Di Pelabuhan Semen Indonesia Tuban*”. Skripsi. Program diploma IV, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Awel Suryadi, S.ST., M.Si, Pembimbing II: Mohammad Sapta Heriyawan, S. Kom.

Dalam menjamin kelancaran proses bongkar muat, terdapat peraturan yang harus diterapkan dan ditaati saat menangani bongkar muat. Permasalahan *shortage cargo* sering terjadi pada saat pemuatan di terminal khusus PT. Semen Indonesia Tuban. Maka dari itu penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penyebab terjadinya *shortage cargo*, dampak yang timbul jika terjadi *shortage cargo*, upaya yang dilakukan untuk mencegah *shortage cargo*.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, dengan teknik pengumpulan data dilakukan observasi, wawancara dan dokumentasi dilakukan di terminal khusus PT. Semen Indonesia Tuban. Wawancara dengan *Foreman*, dan pihak *Surveyor*. Dokumentasi yang digunakan meliputi foto, data dan dokumen seperti *Bill of lading*, *Stowage plan*, dan *Statement of fact* yang dikumpulkan saat proses penelitian.

Berdasarkan analisis dari penelitian yang telah dilakukan, diperoleh hasil bahwa penyebab terjadinya kendala pemuatan klinker di Pelabuhan Semen Indonesia disebabkan oleh beberapa hal, yaitu muatan yang jatuh ke laut pada saat pemuatan, pengaruh cuaca atau angin, perhitungan draft survey, dan kalibrasi timbangan. Upaya yang dilakukan adalah dengan menambah mandor sebagai pengawas proses pemuatan dan pengatur muatan, melakukan pengecekan secara berkala terhadap alat-alat yang digunakan untuk pemuatan dan memberikan pelatihan khusus untuk karyawan surveyor.

Kata Kunci: Analisis, *Clinker*, *Shortage Cargo*

ABSTRACT

Prayogo, Kuncoro Hadi. 2024. *“Analisis Shortage Cargo Pada Mv. Moning Di Pelabuhan Semen Indonesia Tuban”*. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Awel Suryadi, S.ST.,M.Si, Pembimbing II: Mohammad Sapta Heriyawan, S.Kom.

In ensuring the smoothness of the loading and unloading process, there are regulations that must be applied and adhered to when handling loading and unloading. The problem of shortage cargo often occurs during loading at the special terminal of PT Semen Indonesia Tuban. Therefore, this research aims to find out the causes of shortage cargo, the impact that arises if there is shortage cargo, the efforts made to prevent shortage cargo.

This research uses descriptive qualitative methods, with data collection techniques carried out observation, interviews and documentation conducted at the special terminal of PT Semen Indonesia Tuban. Interviews with Foreman, and the Surveyor. Documentation used includes photos, data and documents such as Bill of lading, Stowage plan, and Statement of fact collected during the research process.

Based on the analysis of the research that has been carried out, it is found that the causes of clinker loading constraints at the Port of Semen Indonesia are due to several things. These causes include cargo falling into the sea during loading, weather or wind influence, draft survey calculations, and scale calibration. The efforts made are by adding a foreman as a supervisor of the loading process and load organizer, conducting regular checks on the tools used for loading and providing special training for surveyor employees.

Keywords: Analysis, Clinker, Cargo Shortage

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	1
HALAMAN PERSETUJUAN.....	2
HALAMAN PENGESAHAN.....	3
PERNYATAAN KEASLIAN.....	4
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	5
PRAKATA.....	6
ABSTRAKSI.....	8
ABSTRACT.....	9
DAFTAR ISI.....	10
DAFTAR TABEL.....	12
DAFTAR GAMBAR.....	13
DAFTAR LAMPIRAN.....	14
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	5
BAB II.....	7
KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori.....	7
1. Pengertian analisis.....	7
2. Pengertian pelabuhan.....	8
3. Pengertian Shortage cargo.....	9
4. Bongkar Muat.....	9
5. Peralatan bongkar muat.....	12
6. Muatan Kapal.....	12
7. Pihak Yang Terlibat Dalam Bongkar Muat.....	13

8. Kerangka Pikir	16
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	17
A. Metode Penelitian	17
B. Tempat penelitian	17
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	18
D. Teknik Pengumpulan Data	20
E. Instrumen Penelitian	22
F. Teknik Analisis Data	23
G. Pengujian Keabsahan Data	25
BAB IV HASIL PENELITIAN	27
A. Gambaran Konteks Penelitian	27
B. Deskripsi Data	28
1. Profil PT. Varia Usaha Bahari	29
2. Visi dan Misi PT. Varia Usaha Bahari	31
3. Lokasi Perusahaan	31
4. Gambaran umum objek penelitian	32
5. Struktur Organisasi Perusahaan	34
C. Temuan	39
D. Pembahasan Hasil Penelitian	41
1. Penyebab terjadinya <i>shortage cargo</i> pada MV. Moning	41
2. Dampak yang timbul jika terjadi <i>shortage cargo</i>	43
3. Upaya untuk mencegah terjadinya <i>shortage cargo</i>	44
BAB V	46
SIMPULAN DAN SARAN	46
A. Simpulan	46
B. Keterbatasan Penelitian	47
C. Saran	47
DAFTAR PUSTAKA	49
LAMPIRAN	51

DAFTAR TABEL

Tabel 4 1 Penelitian Terdahulu	27
Tabel 4 2 Hasil akhir perhitungan draft survey.....	40



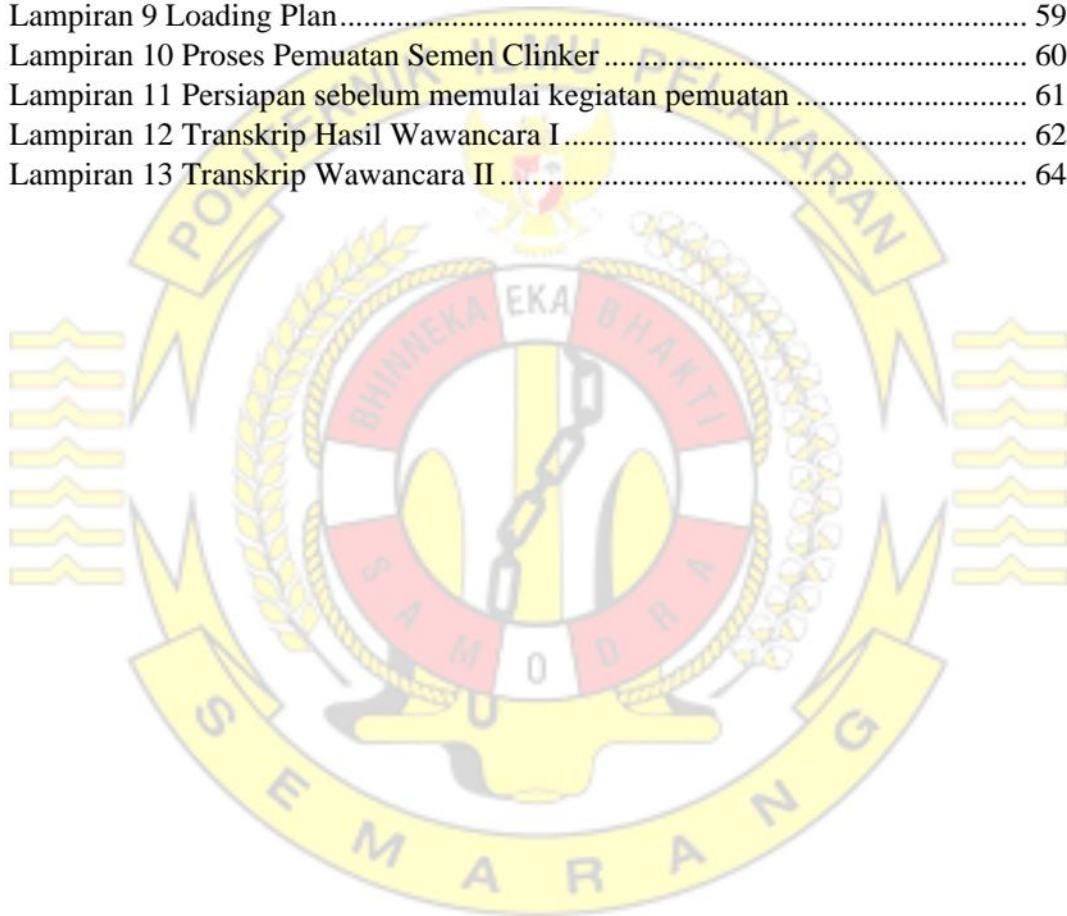
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2 1 Kerangka Penelitian	16
Gambar 4 1 Kantor perusahaan PT. Varia Usaha Bahari cabang Tuban.	32
Gambar 4 2 Peta lokasi Pelabuhan Semen Indonesia	32
Gambar 4 3 MV. Moning.....	33
Gambar 4 4 Struktur Organisasi PT. Varia Usaha Bahari	34



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Surat Keterangan Pelaksanaan Prada	51
Lampiran 2 Kantor PT. Varia Usaha bahari.....	52
Lampiran 3 Statement Of Fact	53
Lampiran 4 Daily Report	54
Lampiran 5 Bill Of Lading.....	55
Lampiran 6 Cargo Declaration.....	56
Lampiran 7 Final Draft Survey	57
Lampiran 8 Hold Wise Distribution Plan.....	58
Lampiran 9 Loading Plan.....	59
Lampiran 10 Proses Pemuatan Semen Clinker	60
Lampiran 11 Persiapan sebelum memulai kegiatan pemuatan	61
Lampiran 12 Transkrip Hasil Wawancara I.....	62
Lampiran 13 Transkrip Wawancara II	64



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Aktivitas bongkar muat barang sering kali menghadapi berbagai masalah. Terdapat banyak faktor dan kendala yang muncul selama proses bongkar muat barang, terutama jika prosedur yang dilakukan tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku. Situasi ini menyebabkan hambatan dalam operasional bongkar muat di pelabuhan. Berbagai Perusahaan cargo sering menghadapi masalah, termasuk PT. Varia Usaha Bahari cabang Tuban. Perusahaan ini adalah anak Perusahaan dari PT. Semen Indonesia dan bertanggung jawab atas operasional bongkar muat serta pelayanan jasa pemanduan di terminal khusus PT. Semen Indonesia di Tuban. Perusahaan ini Bertanggung jawab atas proses pemuatan dan pembongkaran di wilayah khususnya operasional bongkar muat clinker, batubara dan Semen curah. Untuk memastikan kelancaran proses bongkar muat, terdapat peraturan yang harus diterapkan dan ditaati selama penanganan bongkar muat. *Clinker* merupakan salah satu komponen utama yang sangat penting dalam produksi semen. Masalah *shortage cargo* sering terjadi selama pemuatan *clinker* dari dermaga ke palka kapal di terminal khusus PT. Semen Indonesia Tuban. Penyebab tumpahnya *clinker* termasuk kebocoran pada Grabe atau alat yang digunakan dalam bongkar muat, serta tidak mengikuti prosedur yang benar saat memuat *clinker* ke kapal.

Menurut Dr. H. Abdul Karim (2023:21) pada bukunya yang berjudul Manajemen Transportasi dimana sistem transportasi di Indonesia mengalami

perkembangan pesat, terutama di wilayah Pulau Jawa. Hal ini terjadi karena kebutuhan penduduk semakin meningkat dan jumlah kebutuhan individu yang berupa kebutuhan pokok dan segala sesuatu yang berhubungan dengan perdagangan di dalam dan luar negeri semakin meningkat. Pendirian pelabuhan bongkar muat *cargo* merupakan salah satu dari pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang diharapkan dapat mendukung kegiatan ekspor dan impor di Jawa Timur. Era digitalisasi menuntut perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang menunjang aktivitas manusia di berbagai bidang. Akibat modernisasi, perdagangan internasional membutuhkan transportasi untuk memindahkan barang dan orang dari satu tempat ke tempat yang lain dalam skala besar. Memungkinkan terjadinya kegiatan perdagangan memerlukan sarana transportasi yang efektif dan efisien dengan durasi yang singkat dan biaya yang murah.

Menurut Sahban M. A. (2018) Pada bukunya yang berjudul Kolaborasi Pembangunan Ekonomi di negara berkembang Saat ini, Indonesia sedang berupaya meningkatkan dan memperkuat intensitas pembangunan di berbagai sektor seperti perbaikan ekonomi daerah, pembangunan ekonomi nasional, dan berbagai bentuk perubahan ekonomi lainnya. Pembangunan ini membawa dampak positif dan negatif. Dampak positif mencakup kemajuan dan perbaikan di bidang ilmu pengetahuan, teknologi, politik, dan ekonomi. Namun, dampak negatifnya meliputi penurunan kualitas lingkungan hidup serta meningkatnya kesenjangan sosial dan ekonomi. Oleh karena itu, diperlukan kebijakan yang lebih tepat sasaran untuk mengoptimalkan pembangunan daerah. Proses ini

mebutuhkan dukungan dari berbagai pemangku kepentingan, termasuk pemerintah daerah, pemerintah pusat, semua lapisan masyarakat, serta sektor swasta dan badan usaha milik negara. Hal ini mendorong pemerintah Indonesia untuk mengoptimalkan produksi semen melalui pembenahan pabrik semen nasional di Indonesia.

Menurut Niken Devi Rosita (2023) *Shortage Cargo* merupakan kondisi dimana kualitas yang dibongkar atau dimuat tidak sesuai dengan *stowage plan* atau hitungan *draught survey*. Penyebab kondisi tersebut adalah cuaca, pekerja bongkar muat (TKBM), kondisi grabe atau alat yang digunakan, usia kapal, kurang terampilnya surveyor. Kondisi *Shortage cargo* ini menyebabkan kerugian pada pihak *Shipper* karena telah membayar sejumlah *freight* sesuai dengan cargo yang tertulis di dalam *stowage plan*. Hilangnya sejumlah *cargo* di atas angka toleransi sehingga menimbulkan kerugian pemilik *cargo*. *Stowage plan* adalah sebuah dokumen perencanaan *cargo* di dalam palka kapal yang dibuat oleh *chief officer* atau Mualim I di kapal, yang berisi diantaranya letak muatan, jumlah muatan diatas kapal, serta pelabuhan tujuannya. Pada pemuatan *cargo clinker* dilakukan di dermaga. Alat yang digunakan untuk pemuatan bongkar muat *clinker* menggunakan *conveyor*, *ship's crane*, bisa juga menggunakan *crane* dari perusahaan. Pada saat peneliti melaksanakan penelitian di PT. Varia Usaha Bahari, peneliti menemukan beberapa masalah, salah satunya masalah tentang *shortage cargo* dimana kapal tersebut dalam proses pemuatan mengalami kekurangan muatan, membuat kapal MV. Moning dimana seharusnya mempunyai total *draft survey* sesuai dengan Menurut perhitungan

dari pabrik, jumlah muatan adalah 34.535 MT, namun setelah pengecekan akhir melalui *draft survey*, muatan di dalam palka hanya sebesar 34.070 MT.

Hal ini menyebabkan pemasok muatan dari pengirim tidak dapat menambah muatannya lagi. Sebagai hasilnya, *Master* memberikan surat protes yang berisi tentang kekurangan muatan selama proses pemuatan. Dari penjelasan tersebut, terjadi perubahan pada rencana stowage. Dengan adanya permasalahan ini, mendorong peneliti dalam menyelenggarakan penelitian dengan judul “Analisis Terjadinya *Shortage Cargo* pada MV. Moning di Pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban.”

B. Fokus Penelitian

Fokus dari penelitian kali ini bertujuan menetapkan jenis penelitian dan memberikan pembatasan permasalahan. Untuk jenis penelitian ini, peneliti melakukan penelitian dengan jenis deskripsi kualitatif, sedangkan fokus permasalahan adalah yang terjadi di PT. Varia Usaha Bahari yaitu tentang Analisis terjadinya *Shortage Cargo* pada MV. Moning di Pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban.

C. Rumusan Masalah

Banyak masalah terjadi selama aktivitas bongkar muat *clinker* di terminal khusus Semen Indonesia yang dilakukan oleh PT. Varia Usaha Bahari, namun fokus utamanya adalah masalah kekurangan muatan pada saat pemuatan di MV. Moning. Oleh karena itu, untuk memastikan pembahasan dalam skripsi ini

terfokus pada masalah dan solusinya, peneliti merumuskan beberapa masalah sebagai berikut:

1. Apa yang menyebabkan terjadinya *shortage cargo* pada MV. Moning?
2. Dampak apa yang timbul jika terjadi *shortage cargo* pada MV. Moning?
3. Upaya apa yang dapat dilakukan untuk mencegah terjadinya *shortage cargo* pada MV. Moning?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan paparan yang telah dijelaskan, peneliti berharap hasil penelitiannya dapat mencapai tujuan dan memberikan manfaat. Tujuan penulisan ini adalah:

1. Untuk mengetahui penyebab terjadinya kekurangan muatan pada MV. Moning.
2. Untuk memahami upaya yang dilakukan dalam mengatasi dampak yang timbul akibat kekurangan muatan pada MV. Moning.
3. Untuk mengidentifikasi langkah-langkah yang dapat diambil untuk mencegah terjadinya kekurangan muatan pada MV. Moning.

E. Manfaat Hasil Penelitian

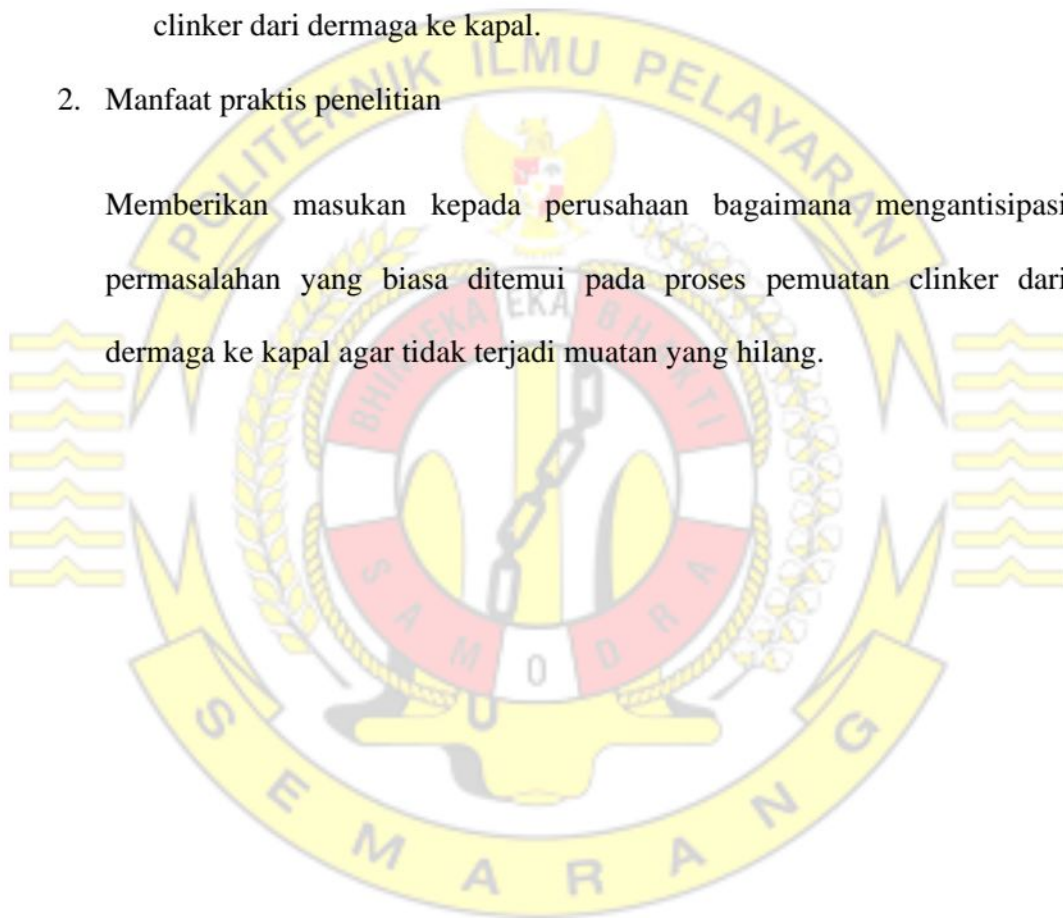
Diharapkan bahwa penelitian ini dapat memberikan berbagai manfaat tidak hanya untuk peneliti tetapi juga untuk pembaca yang terkait dalam dunia pelayaran, serta menambah wawasan bagi individu. Berikut adalah manfaat dari penelitian ini:

1. Manfaat Penelitian Secara Teoritis

- a. Memperluas pengetahuan dan pengalaman di bidang penanganan pemuatan clinker serta meningkatkan keterampilan dalam menghadapi dunia kerja sebenarnya.
- b. Sebagai masukan kepada perusahaan pelayaran dalam pengangkutan clinker dari dermaga ke kapal.

2. Manfaat praktis penelitian

Memberikan masukan kepada perusahaan bagaimana mengantisipasi permasalahan yang biasa ditemui pada proses pemuatan clinker dari dermaga ke kapal agar tidak terjadi muatan yang hilang.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Dalam isi dari sub bab yang tertera pada pembahasan berikut berisi tentang teori-teori yang telah dikemukakan oleh para ahli terdahulu yang dimana peneliti akan mengutip isi dari teori-teori yang masih melibatkan dari berbagai sumber. Kerangka penelitian ini dapat dipaparkan untuk mempermudah dalam memahami alur penelitian sehingga mendapat kesimpulan dalam menjawab masalah yang telah dianalisa oleh peneliti.

1. Pengertian analisis

Menurut Sugiyono (2019:319) analisis adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain, yang dilakukan dengan mengorganisasikan data, menjabarkannya ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga dapat mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Secara umum analisis merupakan suatu kegiatan yang melibatkan suatu kegiatan menganalisis, membedakan, mengklasifikasi dan dikelompokkan menurut kriteria, kemudian mencari hubungan serta menafsirkan.

Menurut KBBI, analisis merupakan proses penyelidikan sebuah peristiwa untuk mengungkap fakta yang sebenarnya. Penyelidikan atau usaha ini memiliki beberapa tujuan dan fungsi, yaitu:

- a. Mengintegrasikan data yang diperoleh; menggabungkan data dari berbagai sumber memerlukan analisis lebih mendalam untuk mendapatkan detail yang lebih terperinci.
- b. Menetapkan tujuan yang spesifik, sehingga data yang telah diperoleh menjadi lebih spesifik dan mudah dipahami.
- c. Memilih alternatif untuk mengatasi masalah dan menentukan langkah terbaik untuk persiapan yang efektif dan sesuai dengan kebutuhan.

Tujuan utama dari analisis adalah untuk memahami kumpulan data yang diperoleh dari suatu populasi tertentu, guna mendapatkan kesimpulan. Kesimpulan ini kemudian akan digunakan oleh para analis untuk merumuskan kebijakan dan mengambil keputusan dalam menyelesaikan masalah.

2. Pengertian pelabuhan

Pelabuhan adalah kawasan yang terlindung dari gelombang dan di pelabuhan juga memiliki gudang penyimpanan, crane sebagai sarana untuk kegiatan bongkar muat, area penyimpanan di mana kapal dapat menurunkan muatannya. fasilitas penyimpanan di mana barang-barang dapat disimpan sementara menunggu untuk dikirim ke pelanggan atau tujuan. (Triatmodjo, 2019).

Menurut Suyono (2007:1), pelabuhan merupakan tempat pertemuan antara moda transportasi darat dan moda transportasi laut serta berbagai kepentingan yang saling terkait. Sedangkan pengertian dari pelabuhan menurut UU Pelayaran Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Bab I

pasal 1, yang diperjelas dalam Peraturan Pemerintah RI No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan Bab I Pasal 1. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan atau perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

3. Pengertian Shortage cargo

Menurut Yusuf, dkk (2019) pengertian *shortage cargo* atau *cargo losses* yaitu hilangnya jumlah muatan pada armada. *Shortage Cargo* adalah suatu keadaan jumlah muatan yang dimuat ke kapal berkurang saat dilakukan perhitungan akhir oleh surveyor dan hasilnya kurang dari *stowage plan* atau rencana muat yang telah ditentukan. Kondisi muatan kurang seperti ini dapat menimbulkan kerugian bagi pihak pengangkut karena muatannya tidak sesuai dengan apa yang tertulis dalam rencana muatan.

4. Bongkar Muat

Bongkar muat adalah kegiatan mengangkut barang dari dan atau ke kapal, termasuk mengeluarkan barang dari palka kapal (Matius, *et al*, 2017).

Bongkar muat merupakan suatu kegiatan yang dilakukan pada saat proses pengiriman barang. Selama proses pengiriman barang, salah satu tindakan yang dilakukan adalah bongkar muat. Pemindahan barang dari satu

tempat ke tempat lain disebut "bongkar". Ini juga dapat diartikan sebagai pemindahan barang dari kapal ke gudang atau dari gudang ke dermaga baru. Dalam hal ini, muat adalah proses memindahkan barang dari gudang ke atas kapal dan menumpuknya di atasnya, sedangkan bongkar adalah proses menurunkan barang dari kapal dan menimbunnya di atasnya.

Di dalam Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2014, usaha bongkar muat barang didefinisikan sebagai usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat barang dari/ke Kapal dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang di Pelabuhan dan Perusahaan angkutan laut nasional untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikanya.

Adapun yang dimaksud bongkar muat adalah proses mengangkut barang ke pelabuhan yang membutuhkan sarana atau peralatan yang sesuai dengan metode atau prosedur pengangkutan tersebut.

a. Bongkar

- 1) Memindahkan barang yang dibawa oleh *crane* ke dermaga;
- 2) Memindahkan barang dari dermaga ke lapangan penumpukan atau gudang;

- 3) Menempatkan, menyusun, barang di gudang atau lapangan penumpukan;
- 4) Mengembalikan peralatan ke dermaga untuk kegiatan berikutnya.

b. Muat

- 1) Mengambil barang dari lapangan penumpukan atau gudang pelabuhan;
- 2) Memindahkan barang ke dermaga;
- 3) Menempatkan barang di area tempat pemuatan;
- 4) Mengangkat barang dari area pemuatan menuju kapal menggunakan crane.

Berdasarkan definisi berikut, bongkar muat dapat didefinisikan sebagai proses mengangkat barang dari kapal ke darat atau sebaliknya dengan aman dan mengolah barang sesuai dengan prosedur menggunakan fasilitas bongkar muat yang tersedia.

Menurut Suyono (2017), proses bongkar muat dimulai dengan menyiapkan dokumen untuk bongkar muat, yang mencakup:

- a. *Shipping instruction* merupakan surat pengapalan yang diberikan oleh shipper kepada agen perwalikan kapal.
- b. *Bill Of Lading* disebut sebagai konosemen, adalah sebuah kontrak pengangkutan yang berfungsi sebagai bukti tanda penerimaan pengangkut.
- c. *Tally sheet* adalah bukti pemuatan setiap barang yang akan di catan oleh pihak pbm. Untuk menghindari kesalahan dalam pengiriman.

- d. *Cargo list* yaitu berisikan daftar dari semua barang yang akan dimuat ke kapal.
- e. *Stowage plan* adalah sebuah gambar kapal di mana muatan diletakkan dengan data muat dan tertera pelabuhan bongkar yang akan dituju, termasuk nama barang, berat, dan jumlah.

5. Peralatan bongkar muat

Peralatan yang digunakan dalam kegiatan pemuatan clinker tersebut antara lain:

- a. *Grabe*, memiliki fungsi untuk menggangkut material yang berada di jetty kemudian di pindahkan ke dalam palka kapal.
- b. *Crane* kapal, memiliki fungsi sebagai alat pengangkat material yang berada di grabe dari jetty menuju ke dalam palka kapal.
- c. *Loader*, dalam pemuatan clinker memiliki fungsi untuk pengumpulan material yang berceceran pada saat pemuatan.

6. Muatan Kapal

Muatan kapal merupakan obyek yang akan diangkut menggunakan sarana transportasi laut, perusahaan pelayaran niaga mendapatkan laba pemasukan berwujud uang tambang (*freight*). Oleh karena itu menjadi penentu kedepannya bagi perusahaan tersebut sekaligus untuk mendanai aktivitas yang akan berlangsung di pelabuhan. Arwinas (2014:9) menjelaskan klasifikasi dari muatan kapal melalui jenis, sifat, dan kemasan. Ada berbagai macam jenisnya antara lain meliputi:

- a. *Heterogenous Cargo* (muatan campuran), muatan ini mencakup berbagai jenis yang menggunakan kemasan maupun dengan satuan unit (*drum, pallet, bag*) bisa juga disebut dengan *general cargo*.
- b. *Homogenous Cargo* (muatan Sejenis), seluruh muatan bisa dimuat menjadi satu di dalam palka kapal, bisa campur dengan muatan yang lain tanpa adanya pembatas antara muatan.

7. Pihak Yang Terlibat Dalam Bongkar Muat

Pada proses bongkar muat dari dermaga ke kapal atau sebaliknya terdapat beberapa pihak yang terlibat antara lain sebagai berikut:

a. Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Berdasarkan peraturan menteri perhubungan No. PM 152 tahun 2016 tentang penyelenggaraan dan perusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal bahwa kegiatan tersebut dijalankan oleh perusahaan yang didirikan khusus untuk mengangkut barang di pelabuhan dan perusahaan angkutan laut nasional untuk bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang diopersikannya.

Perusahaan bongkar muat biasanya membuka jasa di berbagai pelabuhan dan berfokus pada barang tertentu yang ditangani seperti barang curah, kontainer, atau barang khusus. Untuk kelancaran proses bongkar muat harus adanya kerja sama dengan baik antara agen kapal, perusahaan bongkar muat dan pihak terkait lainnya.

b. Keagenan Pelayaran

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 31 Tahun 2021:1 keagenan kapal merupakan kegiatan mengurus kepentingan operasional serta komersial kapal selama berada di Indonesia. Agen memiliki peran dan tanggung jawab yang penting dalam kegiatan perdagangan maritim dan memastikan atas kelancaran transit masuk dan keluarnya kapal dari pelabuhan. Beberapa aspek penting dari agen pelayaran yaitu sebagai berikut:

- 1) Perwakilan Pelabuhan: Sering kali agen menjadi perwakilan kapal atau penyewa di pelabuhan. Agen menangani tugas atas nama kapal seperti berkoordinasi dengan karantina, pihak bongkar muat, K3, dan dari pihak yang lainnya.
- 2) Dokumentasi: Agen menangani persiapan dan pemrosesan berbagai dokumen yang di perlukan dari kapal sebelum kedatangan, keberangkatan, serta penanganan kargo hingga selesai pemuatan atau pembongkaran.
- 3) Melayani kru: Agen juga memberikan pelayanan terhadap kru yang berkaitan dengan awak kapal, termasuk mengatur pergantian awak, dan juga memastikan bahwa telah mematuhi peraturan setempat.
- 4) Operasi *cargo*: Agen berperan besar dalam kelancaran pemuatan atau pembongkaran, mereka berkoordinasi dengan mandor bongkar muat, buruh bongkar muat, dan dari pihak lain yang berkaitan dalam operasi *cargo*.

5) Perizinan kepabeanan: Agen juga berperan penting dalam perizinan, memastikan bahwa kapal telah sesuai dengan prosedur kepabeanan dan juga muatannya, memastikan kepatuhan terhadap ketentuan yang berlaku.

c. Surveyor

Dalam industri pelayaran seorang surveyor bisa merujuk pada perseorangan atau perusahaan yang menyediakan jasa layanan survei, atau layanan inspeksi untuk keamanan sesuai standar yang berlaku, kelayakan pada saat pengiriman. Peran surveyor dalam pengiriman sangat penting untuk menjaga kestabilan kapal, menjaga kapal agar tetap aman selama berlayar. Surveyor juga dapat memberikan informasi yang berkaitan dengan klaim asuransi, melakukan penyelidikan jika terjadi kecelakaan, membantu menyelesaikan permasalahan saat operasi pengiriman.

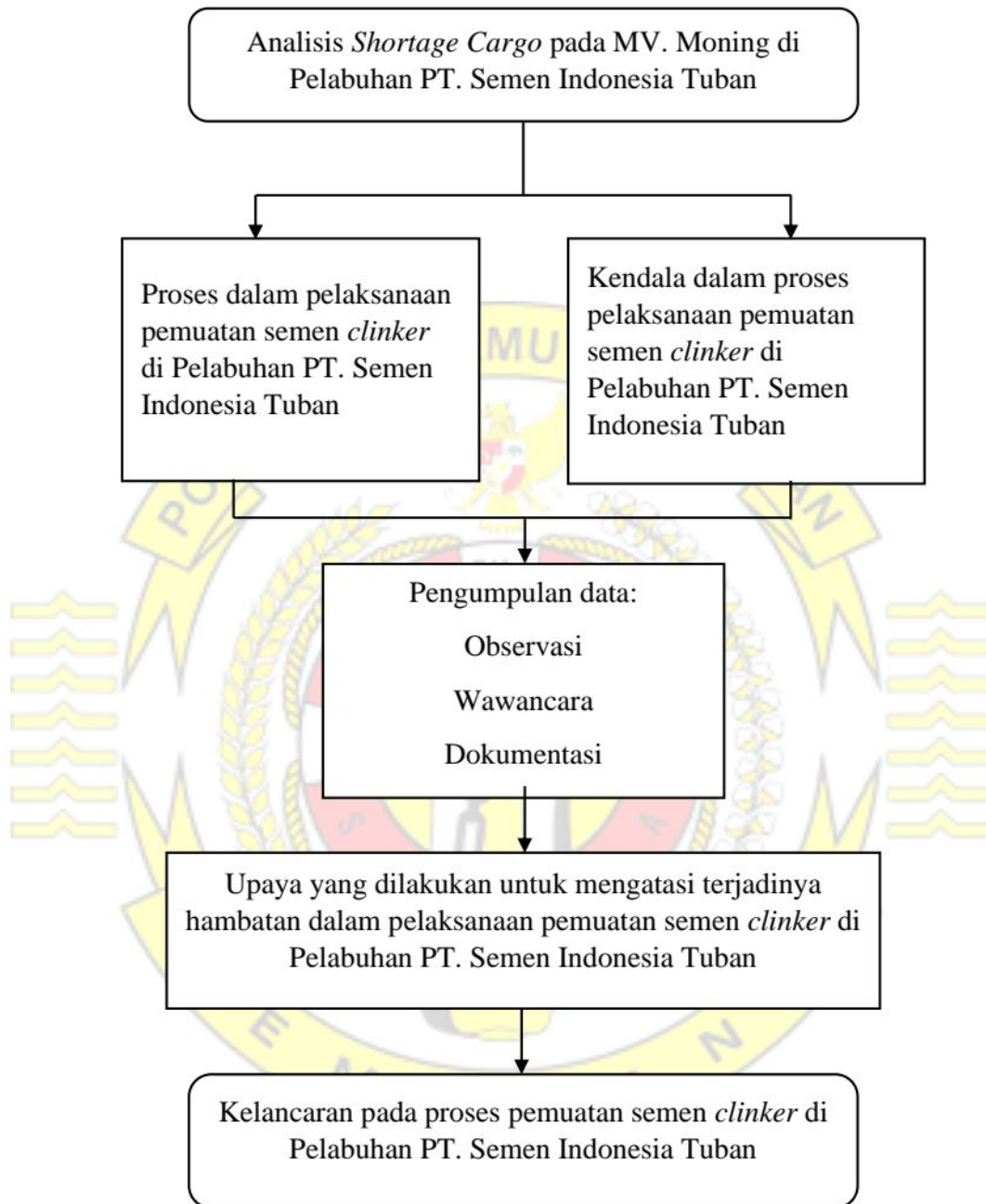
d. Ahli Kesehatan dan Keselamatan Kerja

Merupakan aspek penting di lingkungan kerja karena bertujuan untuk memastikan bahwa pekerja berada di tempat kerja yang aman dan sehat, mengurangi risiko cedera dan penyakit terkait kerja, dan mematuhi peraturan dan standar keselamatan yang berlaku.

e. Tenaga Kerja Bongkar Muat

Merupakan pekerja yang terlibat dalam kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Mengurus proses pembongkaran dan pemuatan dari atau ke truk, kapal adalah tugas utama dari tenaga kerja bongkar muat.

8. Kerangka Pikir



Gambar 2 1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pengolahan data yang telah di dapat oleh peneliti mengenai *shortage cargo* pada MV. Moning di Pelabuhan Semen Indonesia Tuban, maka dengan ini dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Penyebab terjadinya *shortage cargo* pada MV. Moning di pelabuhan semen Indonesia adalah kurangnya pengawasan selama proses pemuatan di dermaga, jatuhnya muatan *clinker* ketika menggunakan *grabe* untuk pemuatan, dan juga adanya pengaruh angin.
2. *Shortage cargo* muatan curah semen *clinker* pada MV. Moning, setelah dilakukan *final draft survey* yang di lakukan oleh *Surveyor* dan *Chief Officer*, ditemukan bahwa jumlah muatan masuk yang termuat 34.070 MT sedangkan pada *stowage plan* tertulis 34.535 MT, yang berarti ada kekurangan muatan sebesar 465 MT. Akibat itu *Shipper* dikenakan *letter of protest (LOP)* dari *Master* yang berisi tentang kurangnya muatan. Oleh karena itu *Shipper* harus melakukan pembayaran ganti rugi atau *Shipper* harus memenuhi muatan sesuai dengan *stowage plan* yang diminta, sesuai dengan perjanjian yang dibuat sebagai bentuk pertanggung jawaban pemilik barang.
3. Dilakukan untuk mencegah terjadinya *shortage cargo* selama proses pemuatan di MV. Moning, yaitu dengan melakukan cara monitoring kondisi

grabe secara berkala dan menyelenggarakan pelatihan khusus *draft survey* terhadap karyawan.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini, terdapat beberapa keterbatasan yang dihadapi oleh peneliti, yang dapat dianggap sebagai pertimbangan untuk penelitian mendatang dalam rangka mencapai hasil yang lebih optimal. Berikut adalah keterbatasan yang dialami oleh peneliti:

1. Penelitian ini terbatas pada obyek pengamatan yang sempit, yaitu hanya di wilayah Pelabuhan Semen Indonesia, sehingga peneliti masih banyak kekurangan dalam melakukan pengamatan.
2. Terbatasnya akses ke dokumen karena beberapa di antaranya merupakan dokumen rahasia Perusahaan.
3. Terbatasnya waktu penelitian dikarenakan peneliti tidak setiap saat di tempat penelitian.

C. Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ada beberapa cara yang dapat dilakukan untuk mengurangi terjadinya *shortage cargo* di Pelabuhan tersebut:

1. Sebaiknya perusahaan bongkar muat menambah *foreman* sebagai pengatur muatan dan sebagai pengawas proses pemuatan demi kelancaran kegiatan, secara rutin memantau kondisi *grabe* yang digunakan untuk menghindari masalah kebocoran yang dapat menghambat proses bongkar muat serta

melaksanakan komunikasi yang baik dengan pihak kapal dan petugas bongkar muat agar pemuatan berjalan dengan baik dan lancar.

2. Sebaiknya perusahaan eksportir mengambil langkah-langkah dengan cepat untuk mengatasi masalah *shortage cargo* dengan. Yaitu dengan memberikan penjelasan dan pelatihan kepada petugas bongkar muat tentang penggunaan *grabe* untuk mencegah jatuhnya *cargo clinker* saat proses pemuatan menggunakan *crane*, melakukan negosiasi dengan *Master* untuk memastikan jumlah muatan sesuai dengan rencana *stowage* awal, sehingga kapal tidak perlu menunggu lama di pelabuhan pemuatan.
3. Sebaiknya perusahaan bongkar muat lebih sering melakukan pengecekan *grabe* secara rutin untuk meminimalisir terjadinya kerusakan yang menghambat proses pemuatan dan perusahaan *Surveyor* seharusnya menyelenggarakan pelatihan khusus bagi karyawan yang bekerja langsung di lapangan untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi serta meminimalisir kesalahan dalam pekerjaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Karim,A. (2023). *Manajemen Transportasi*. Yayasan Cendekia Mulia Mandiri.
- Muhammad Amsal Sahban, S.E., M. M., Ph.D. (2018). *Kolaborasi Pembangunan Ekonomi di Negara Berkembang*.
- Niken. D. Rosita. (2023). *Analisa Penyebab Short Cargo pada Proses Pemuatan Batubara dari Area Open Stockpile*.
- Arwinas. (2014). *Petunjuk Penanganan Kapal dan Barang di Pelabuhan*,
<http://www.maritimeworld.web.id/2011/04/pengertian-muatan.html>,
diakses pada tanggal 25 Januari 2024.
- Ahmad Rijali. (2018). *Analisis Data Kualitatif*. Banjarmasin: UIN Antasari.
- Fuadah, Hanifah. (2021). *Pengaruh Penerapan Transparansi, Sistem Informasi Akuntansi Dan Manajemen Aset Terhadap Kualitas Laporan Keuangan Dan Dampaknya Pada Akuntabilitas Publik (Studi Pada Perusahaan Start Up Berbasis Teknologi Di Jakarta)*. S2 Thesis, Universitas Mercu Buana Jakarta.
- Haryono, C. G. (2020). *Ragam Metode Penelitian Kualitatif Komunikasi*. Jawa Barat: CV Jejak (Jejak Publisher).
- Matius. (2017). *Proses Bongkar Muat*. Jakarta: PT Triasko Madra.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal

- Rukin. (2019). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sulawesi Selatan: Yayasan Ahmar Cendikia Indonesia.
- Sugiyono (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabet.
- Sukmadinata, Nana Syaodih. (2017). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Suyono. (2007). *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV*. Jakarta: PPM.
- Triatmodjo, Bambang. (2019). *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Penerbit Beta Offset.
- Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
- Yusuf, Muhammad, Agus Triantoro, dan Riswan Riswan. (2019). *Evaluasi Draught Survey Batu bara Di Atas Tongkang Dan Vessel Pt Adaro Indonesia Site Kelanis*. *Jurnal Himasapta* 4 (01): 29–34.
<https://doi.org/10.20527/jhs.v4i01.476>
- Zona Referensi. (2018). *Pengertian Analisis Menurut Para Ahli, KBBI dan Secara Umum* (Online). [http:// www. zonareferensi. com /pengertian-analिसismenurut-para-ahli-dan-secara-umum/](http://www.zonareferensi.com/pengertian-analिसismenurut-para-ahli-dan-secara-umum/). Diakses pada tanggal 16 Januari 2024.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Surat Keterangan Pelaksanaan Prada



STEVEDORING COMPANY
PT. VARIA USAHA BAHARI
JL. VETERAN 171-A, GRESIK
TELP 031-3987927
FAX 031-3973410

Tuban, 25 Juli 2023

Kepada Yth.
Ketua Progam Studi DIV
Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Di tempat

Perihal : Surat keterangan SIGN OFF Praktek Darat (Prada)

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan berakhirnya masa praktek darat (PRADA) untuk Taruna dengan data sebagai berikut :

No	Nama	Jurusan
1	KUNCORO HADI PRAYOGO	TALK
2	ROYYANESTU BAIHAQI	TALK

Bahwasanya yang bersangkutan telah menjalani praktek darat (PRADA) terhitung mulai tanggal 25 Juli 2022 sampai tanggal 25 Juli 2023. Pelaksanaan praktek darat Taruna yang berjalan di bidang Bongkar Muat dan Trucking meliputi penyelesaian tugas harian di kantor PT.Varia Usaha Bahari, Cabang Tuban.

Demikian surat keterangan dan pengalaman kerja kepada Taruna kami terbitkan, atas kerja samanya saya ucapkan terima kasih


Hormat kami,
PT. VARIA USAHA BAHARI
CABANG TUBAN

Vany Arista P


Lampiran 2 Kantor PT. Varia Usaha Bahari



Lampiran 3 Statement Of Fact



VARIA USAHA LINTAS SEGARA



STATEMENT OF FACT


1/2

Name of Vessel : **MV. MONING**
 Port of Loading : Tuban, Indonesia
 Port of Discharge : Kwinana Port, Australia
 Discription Of Cargo : Clinker In Bulk
 Total Cargo Loading : 34,070 AS Per Final Draught Survey
 Arrived at Tuban Pilot Station : 31 May 2023 at 20.00 hrs
 N.O.R. Tendered : 31 May 2023 at 20.00 hrs
 N.O.R. Accepted : As Per Relevant of Charter Party
 N.O.R. Re Tendered : 03 June 2023 at 17.24 hrs
 Vessel All Fast / Berthing : 03 June 2023 at 17.48 hrs
 Berthing at wharf : PT. Semen Indonesia (Persero) Privat Jetty
 Free Pratique : 03 June 2023 at 18.40 hrs
 Initial draught survey : 03 June 2023 at 19.00 - 20.00 hrs
 Commenced Loading : 03 June 2023 at 23.30 hrs
 Completed Loading : 07 June 2023 at 03.30 hrs
 Final draught survey : 07 June 2023 at 04.30 hrs
 Unberthed / Sailed out from berth : 07 June 2023 at 09.54 hrs


WORKING RECORD

Date	Weather	Working Time	Stopped Working		Remarks
			From	To	
31 May 2023			20.00 hrs	20.00 hrs	Arrival Pilot station
			20.00 hrs	20.00 hrs	NOR Tendered
			20.00 hrs	20.00 hrs	Drop Anchore
			20.00 - 24.00 hrs	20.00 - 24.00 hrs	Waiting berthing due to completing MV. Mega Speed
01 June 2023	Heavy Rain 16.00 - 22.00 hrs		00.00 - 16.00 hrs	00.00 - 16.00 hrs	Waiting berthing due to completing MV. Mega Speed
			16.00 - 22.00 hrs	16.00 - 22.00 hrs	Bad weather / Heavy Rain
			22.00 - 24.00 hrs	22.00 - 24.00 hrs	Waiting berthing due to completing MV. Mega Speed
02 June 2023	Heavy Rain 10.00 - 16.00 hrs 19.00 - 23.00 hrs		00.00 - 10.00 hrs	00.00 - 10.00 hrs	Waiting berthing due to completing MV. Mega Speed
			10.00 - 16.00 hrs	10.00 - 16.00 hrs	Bad weather / Heavy Rain
			16.00 - 19.00 hrs	16.00 - 19.00 hrs	Waiting berthing due to completing MV. Mega Speed
			19.00 - 23.00 hrs	19.00 - 23.00 hrs	Bad weather / Heavy Rain
			23.00 - 24.00 hrs	23.00 - 24.00 hrs	Waiting berthing due to completing MV. Mega Speed
03 June 2023	Heavy Rain 01.00 - 05.00 hrs		00.00 - 01.00 hrs	00.00 - 01.00 hrs	Waiting berthing due to completing MV. Mega Speed
			01.00 - 05.00 hrs	01.00 - 05.00 hrs	Bad weather / Heavy Rain
			05.00 - 16.19 hrs	05.00 - 16.19 hrs	Waiting berthing due to completing MV. Mega Speed
			14.00 hrs	14.00 hrs	Prepare engine for berthing
			14.18 hrs	14.18 hrs	Anchore up
			16.24 hrs	16.24 hrs	Pilot on board for berthing
			17.24 hrs	17.24 hrs	NOR Re-Tendered
			17.48 hrs	17.48 hrs	All Fast / Berthing
			17.48 - 18.15 hrs	17.48 - 18.15 hrs	Setting gang way
			18.40 - 19.00 hrs	18.40 - 19.00 hrs	Quarantine inspection
			19.00 - 20.00 hrs	19.00 - 20.00 hrs	Initial draught survey
			20.00 - 20.30 hrs	20.00 - 20.30 hrs	Open all hatch cover
			20.30 - 20.40 hrs	20.30 - 20.40 hrs	Hold inspection
			20.40 - 21.00 hrs	20.40 - 21.00 hrs	Preparation loading by stevedore connecting shore grab to ship's crane


MASTER OF
MV. MONING



PT. SOLUSI BANGUN INDONESIA TBK




PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA



AS AGENT ONLY

Lampiran 4 Daily Report



STEVEDORING COMPANY
PT. VARIA USAHA BAHARI
 JL. VETERAN NO 171 A - GRESIK
 TEL : 62-31-3687927
 FAX : 62-31-3673410

DAILY REPORT

Name of Vessel : MV. MONING Number : 2 (two)
 Agent : PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA Date Activity : 04 June - 05 June 2023
 Discharging Port : KWINANA, AUSTRALIA Kind of Goods : Clinker In Bulk
 Loading Port : PT. SOLUSI BANGUN INDONESIA

Hatches	working-hours from-to	gangs	Previous		Todays Total		Total Loading	
			Truck	M/T	Truck	M/T	Truck	M/T
1	07.00 - 07.00		6	237,480	54	1,971,820	60	2,209,280
2	07.00 - 07.00		6	317,840	86	3,271,500	94	3,588,140
3	07.00 - 07.00		4	154,260	34	1,277,840	38	1,432,100
4	07.00 - 07.00		9	356,200	60	2,236,640	69	2,592,840
5	07.00 - 07.00				28	1,088,100	28	1,088,100
TOTAL			27	1,085,580	262	9,845,900	289	10,911,460

TIME SHEET

Working - hours from - to	Stopped hours from - to	REMARKS
04 - 05 Juni 2023 Monday - Sunday	07.00 - 15.00 15.00 - 23.30 23.30 - 07.00	Resume loading use 4 crane H 1.2.3.4 Resume loading use 4 crane H 1.2.3.4 Resume loading use 4 crane H 2.3.4.5
		Total gang per shift Shift 1 : 4 Gangs Shift 2 : 4 Gangs Shift 3 : 4 Gangs

Acknowledge by,
MV. MONING

[Signature]
Chief Officer

**FULL RECEIPT ONLY
SIGN WITHOUT PREJUDICE
AS PER DRAFT SURVEY TOTAL
CARGO LOADED 10,611.73MT**

Tuban, June 5, 2023
PT. Varia Usaha Bahari

[Signature]
VARIA USAHA BAHARI
Vany Arista
Chief Foreman

Lampiran 5 Bill Of Lading



PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA

INSA : 1074 / INSA / IX / 1999
Head Office : Jl. Veteran No. 171A Gresik 61123 Jawa Timur, INDONESIA
Phone +62 31 3978204, 3990939 Fax : +62 31 3975280
E-mail : agency.vuis@silog.co.id
Branch Office : Desa Glondong Gede No. 229 Depan Balai Desa, Kec. Tambakboyo, Kab. Tuban
Phone : +62 356 411936 Fax : +62356 411744

NO. B/L : MNG/117
Port Shipment : TUBAN PORT, INDONESIA
Date : 07th JUNE 2023
Port of discharge : KWINANA PORT, AUSTRALIA

MATE'S RECEIPT

Received From : PT SOLUSI BANGUN INDONESIA TBK
TALAVERA SUITE LANTAI 15, TALAVERA OFFICE PARK,
JL. TB SIMATUPANG KAV. 22-26, CILANDAK BARAT,
CILANDAK, KOTA ADM. JAKARTA-SELATAN, DKI JAKARTA
INDONESIA
ON BEHALF OF GLOBAL TRANSIT

On Board : MV MONING ex lighter / ~~shed~~ **TRUCK**

Destined For

Consignee : TO THE ORDER OF BGC CEMENT PTY LTD
32 BEARD STREET, NAVAL BASE, WESTERN AUSTRALIA 6165.

Notify address : BGC (AUSTRALIA) PTY LTD
T/A BGC CEMENT PTY LTD
32 BEARD STREET, NAVAL BASE,
WESTERN AUSTRALIA 6165.

Subject to the conditions of the Companies Bill of Lading

34,070 MT IN BULK LOW ALKALI CEMENT CLINKER
SUITABLE TO PRODUCE ORDINARY PORTLAND CEMENT
COMPLYING WITH ASTM C150 TYPE I

Gross Weight

34,070 MT

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY
CLEAN SHIPPED ON BOARD 07/06/2023

ORIGINAL



zhk

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 6 Cargo Declaration

DECLARATION COMPLETED LOAD CLINKER IN BULK

We are stowed here by sign below, today 07 June 2023 has been done completed loading clinker in bulk at wharf B3-B4 Port PT. Semen Indonesia (Persero) Tbk - Tuban as follows :

Vessel	:	MV. MONING
Loading Port	:	PT. SEMEN INDONESIA - Tuban
Discharging Port	:	Kwinana, Australia
Cargo	:	Clinker In Bulk
Volume by Truck Scale	:	34.535,740 MT
Volume by Draft	:	34.070,000 MT
Over / Short	:	465,740 MT
Total Truck	:	900 Truck
Commenced Load	:	03 June 2023 23.30
Completed Load	:	07 June 2023 03.30

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

Tuban, June 7, 2023
PT.VARIA USAHA BAHARI

 PT. VARIA USAHA BAHARI

(Vany Arista)
Chief Stevedore



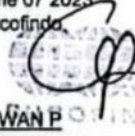


MV. MONING



Terminal Representative



Lampiran 7 Final Draft Survey

PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY (VESSEL / BARGE)				
FILE / ORDER NO :				
APPLICANT : PT. SOLUSI BANGUN INDONESIA				
CONSIGNEE : CEMENT IN BULK				
VESSEL & VOYAGE : MV. MONING				
PORT : PELSUS TUBAN		TA : June 3, 2023		
NATIONALITY / FLAG : PANAMA		B/L : 34,070.000 MT		
DEADWEIGHT : 38,731.000 MT		LIGHT SHIP : 8,583.000 MT		
PORT OF REGISTRY : PANAMA		CONSTANT : MT		
FINDING	INITIAL *)		FINAL *)	
Date and hour	June 03, 2023 at 19:00 - 20:00		June 07, 2023 at 03:30 - 04:30	
1 Forward port	5.910	M-CM	10.100	M-CM
Forward starboard	5.920		10.090	
Mean forward / Forward correction	5.915	-0.009 5.906	10.095	-0.003 10.092
2 After port	6.580		10.300	
After starboard	6.600		10.300	
Mean after / After correction	6.590	0.034 6.624	10.300	0.010 10.310
3 Midship port	6.120		10.270	
Midship starboard	6.240		10.230	
Mean midship / Midship correction	6.180	0.000 6.180	10.250	-0.002 10.248
4 Mean draught	6.26500		10.20100	
5 Mean of means	6.222500		10.224500	
6 Mean of means corrected for deformation	6.2012500		10.2362500	
7 Displacement	25,992.625 MT		44,840.625 MT	
8 Trim correction	1st	-80.838 MT	13.088 MT	
	2nd	3.799 MT	0.294 MT	
	* LBP/LPP	173.000	173.000	
	* Trim (actual)	0.718	0.218	
	* TPI/TPC	44.900	48.400	
	* LCF	-4.338	2.146	
	* D-MTI ©	25.500	21.437	
9 Displacement for trim correction	25,915.586 MT		44,854.007 MT	
10 List correction	0		0	
11 Displacement for list correction	25,915.586 MT		44,854.007 MT	
12 Observe density	1.020		1.020	
13 Density correction	-126.417		-240.680	
14 Displacement for density correction	25,789.169 MT		44,613.327 MT	
15 Deductible weight	16,834.130 MT		1,588.288 MT	
	* Ballast	15,406.210	195.458	
	* Fresh Water	156.000	136.000	
	* Fuel Oil (MFO)	1,095.520	1080.630	
	* Diesel Oil (MDO)	176.400	176.200	
	* Lubricant Oil (LO)	-	0.000	
	* Other cargo	-	-	
16 Net Displacement	8,955.039 MT		43,025.039 MT	
17 Cargo Loaded / Discharge			34,070.000 MT	
Remarks & Sea state : Swell condition ± 0.50 M				
Acknowledged by, MV. MONING		Tuban, June 07 2023 PT. Sucofindo		
 C/O KEICHI R. A. UTAYA Master/Chief officer		 GUNAWAN P Surveyor/Draughter		
				
*)Pilih satuan ukuran dan berat yang sesuai (coret yang tidak sesuai)				

HOLD WISE DISTRIBUTION PLAN

Vessel :	MONING	Port :	Tuban, Indonesia	Voy. No. :	0391 / (2393)
Commenced loading at :	(Berth Name) :	Date :		Time :	
Completed loading at :		Date :		Time :	

Hold No.	Name of Cargo	Hold No. 5	Hold No. 4	Hold No. 3	Hold No. 2	Hold No. 1
		CLINKER CEMENT	CLINKER CEMENT	CLINKER CEMENT	CLINKER CEMENT	CLINKER CEMENT
	Quantity (inside Hold)	6,730 MT	8,000 MT	6,700 MT	8,000 MT	5,650 MT
	Filling Ratio of Hold (%)	44 %	59 %	49 %	59 %	54 %
	Stow Factor (cbm or m³/mt)	0.73 M3/MT	0.73 M3/MT	0.73 M3/MT	0.73 M3/MT	0.73 M3/MT
	Loading at	TUBAN, INDONESIA, KIRIYANA, AUSTRALIA	TUBAN, INDONESIA, KIRIYANA, AUSTRALIA	TUBAN, INDONESIA, KIRIYANA, AUSTRALIA	TUBAN, INDONESIA, KIRIYANA, AUSTRALIA	TUBAN, INDONESIA, KIRIYANA, AUSTRALIA
	Discharging at					

CARGO	QTY	DEPARTURE DEAPTS		DRAFT RESTRICTIONS	
		FWD	AFT	NAME OF LOADING PORT	NAME OF DISCH. PORT
HOLD 1	5,650.00 mt	10.19 meters			
HOLD 2	8,000.00 mt	10.30 meters			
HOLD 3	6,700.00 mt	10.19 meters			
HOLD 4	8,000.00 mt				
HOLD 5	5,720.00 mt				
GRAND TOTAL	34,070.00 mt				

Total Displacement	44,700.57 mt	Fuel Oil	1075.70 mt
Total Deadweight	36,117.57 mt	Diesel Oil	160.10 mt
Ballast	252.57 mt	Lub. Oil	0 mt
Fresh Water	173.00 mt		

Remarks: This preliminary proposed stow plan is subject to changes and any changes of this plan is subject for owners approval.

Prepared by: COO KIRIYANA ALIYANA
 RETENTION PERIOD: 3 years

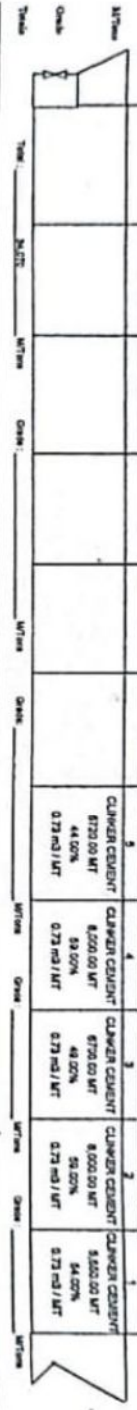
Approved by: CAPT. FELIX B. BACUS
 SNTTECH Ship Management Co., LTD.



Lampiran 9 Loading Plan


Loading Plan for Bulk Carriers & WOOD CHIP CARRIERS


Order No.: 281	Date: 24 May 2023	Client: CLUMPER COAST	Port: CAMERON ROAD LOBB	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023
Shipping Part: TIBAN, ROOSEBIA	Origin: CLUMPER COAST	Destination: CAMERON ROAD LOBB	Port: CAMERON ROAD LOBB	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023
Discharging Part: KINVAWA, AUSTRALIA	Origin: CLUMPER COAST	Destination: CAMERON ROAD LOBB	Port: CAMERON ROAD LOBB	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023
Approved from back of cargo: 1170 m3/MT	Approved from back of cargo: 0.73 m3/MT	Approved from back of cargo: 1170 m3/MT	Approved from back of cargo: 0.73 m3/MT	Approved from back of cargo: 1170 m3/MT	Approved from back of cargo: 0.73 m3/MT	Approved from back of cargo: 1170 m3/MT	Approved from back of cargo: 0.73 m3/MT	Approved from back of cargo: 1170 m3/MT	Approved from back of cargo: 0.73 m3/MT	Approved from back of cargo: 1170 m3/MT
ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023	ETA: 01 June 2023





Pkg No.	Cargo	Net Weight (MT)	Gross Weight (MT)	Time (Hours)	Comments	Calculated Values			Calculated Values			Calculated Values			Signature
						Weight	AS	MT/MT	Weight	AS	MT/MT	Weight	AS	MT/MT	
1A	8000.00	27%	21600.00	11.4 hrs	ARRIVAL	6.82	6.53	63/100	207/08	11/04	0.23	0.21			
1B	8000.00	27%	21600.00	11.4 hrs	ARRIVAL	6.82	6.53	63/100	207/08	11/04	0.23	0.21			
1C	8000.00	27%	21600.00	11.4 hrs	ARRIVAL	6.82	6.53	63/100	207/08	11/04	0.23	0.21			
1D	8000.00	27%	21600.00	11.4 hrs	ARRIVAL	6.82	6.53	63/100	207/08	11/04	0.23	0.21			
1A	8000.00	44%	22000.00	6.1 hrs	COMPLETED	7.28	9.25	97/125	25/87	9.25	8.22	1.88			
2B	8000.00	44%	22000.00	6.1 hrs	COMPLETED	7.28	9.25	97/125	25/87	9.25	8.22	1.88			
2C	8000.00	44%	22000.00	6.1 hrs	COMPLETED	7.28	9.25	97/125	25/87	9.25	8.22	1.88			
2D	8000.00	44%	22000.00	6.1 hrs	COMPLETED	7.28	9.25	97/125	25/87	9.25	8.22	1.88			
2A	1185.00	67%	1747.50	0.4 hrs	COMPLETED	10.19	12.20	19/157	15/87	6.78	10.19	0.01			
2B	2000.00	67%	2970.00	0.4 hrs	COMPLETED	10.19	12.20	19/157	15/87	6.78	10.19	0.01			
2C	2000.00	67%	2970.00	0.4 hrs	COMPLETED	10.19	12.20	19/157	15/87	6.78	10.19	0.01			
2D	2000.00	67%	2970.00	0.4 hrs	COMPLETED	10.19	12.20	19/157	15/87	6.78	10.19	0.01			
4A	800.00	64%	1248.00		COMPLETED	10.19	12.20	19/157	15/87	6.78	10.19	0.01			
4B	800.00	64%	1248.00		COMPLETED	10.19	12.20	19/157	15/87	6.78	10.19	0.01			
Total	34275.00		94710.00	22.8 hrs											


Use only page in case of multiple parts.
To be submitted together with the main plan, including report and other cargo documents.

Approved: 
E. E. E.
Approved Date: _____
Date: _____

Approved: 
E. E. E.
Approved Date: _____
Date: _____

Approved: 
E. E. E.
Approved Date: _____
Date: _____

Approved: 
E. E. E.
Approved Date: _____
Date: _____

Approved: 
E. E. E.
Approved Date: _____
Date: _____



Lampiran 10 Proses Pemuatan Semen Clinker



Lampiran 11 Briefing sebelum kegiatan pemuatan



Lampiran 12 Transkrip Hasil Wawancara I

A. Narasumber I

Hari Tanggal : 05 Juni 2023

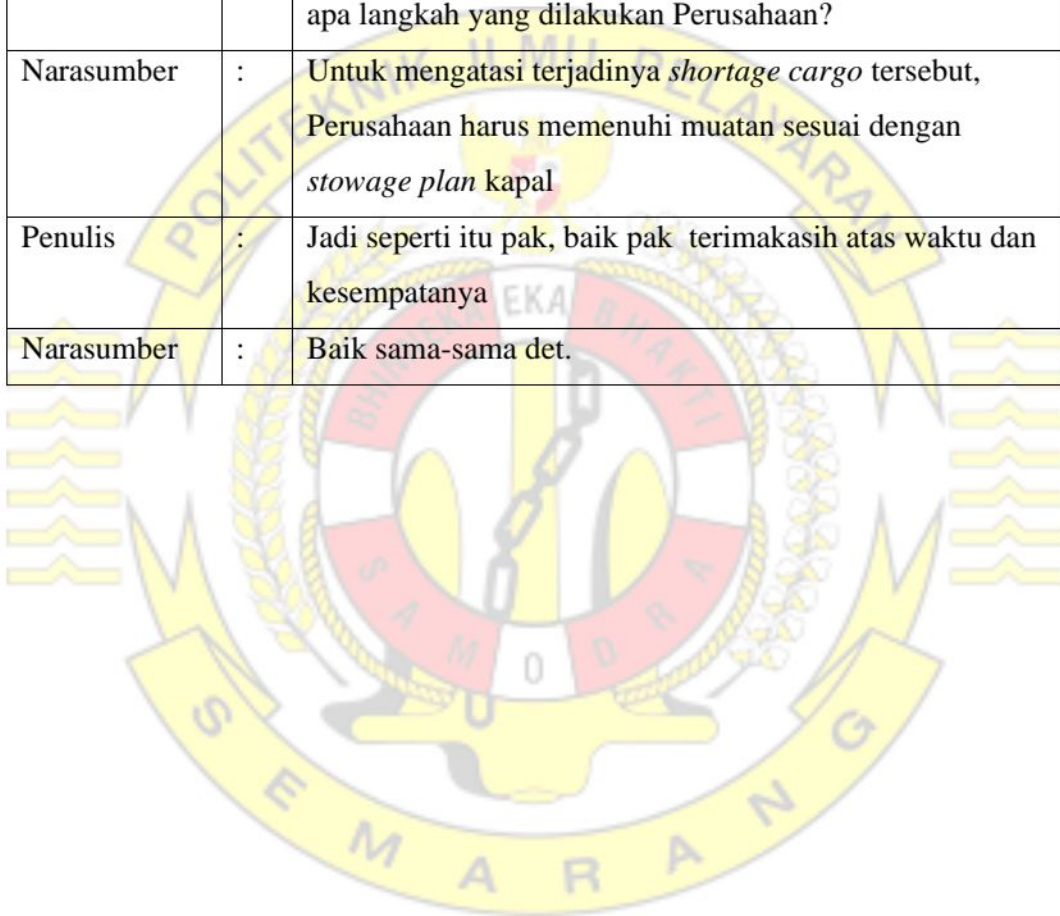
Tempat : di Pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban

Narasumber : Aryo

Jabatan : *Foreman* PT. Varia Usaha Bahari

Penulis	:	Selamat pagi pak
Narasumber	:	iya selamat pagi det
Penulis	:	Izin pak berkaitan dengan penelitian skripsi saya yang membahas tentang <i>shortage cargo</i> clinker pada MV. Moning menurut bapak apa yang menyebabkan <i>shortage cargo</i> ini sering terjadi?
Narasumber	:	Kekurangan muatan (<i>shortage cargo</i>) ini mempunyai banyak penyebab yaitu mulai dari banyak <i>cargo</i> yang tumpah disebabkan kerusakan dari <i>grabe</i> yang digunakan saat pemuatan, kurang telitinya dari <i>surveyor</i> dalam melakukan perhitungan, dan bisa juga disebabkan dari kalibrasi timbangan
Penulis	:	Lalu Langkah apa yang dilakukan Perusahaan untuk mengantisipasi hal tersebut?
Narasumber	:	Perusahaan berupaya untuk mengantisipasi hal tersebut dengan melakukan perbaikan pada <i>grabe</i> yang mengalami kebocoran, dan seharusnya Perusahaan <i>surveyor</i> memberikan pelatihan khusus terhadap karyawan agar lebih teliti dalam melakukan perhitungan akhir

Penulis	:	Antisipasinya apakah sudah berjalan pak?
Narasumber	:	Untuk sekarang dari pihak bongkar muat sudah mulai melakukan perbaikan dan sebelum kegiatan bongkar muat dimulai juga dilakukan pengecekan terhadap alat yang akan digunakan untuk mengetahui kesiapan alat yang akan digunakan
Penulis	:	Lalu untuk mengatasi terjadinya <i>shortage cargo</i> tersebut, apa langkah yang dilakukan Perusahaan?
Narasumber	:	Untuk mengatasi terjadinya <i>shortage cargo</i> tersebut, Perusahaan harus memenuhi muatan sesuai dengan <i>stowage plan</i> kapal
Penulis	:	Jadi seperti itu pak, baik pak terimakasih atas waktu dan kesempatanya
Narasumber	:	Baik sama-sama det.



Lampiran 13 Transkrip Wawancara II

B. Narasumber II

Hari Tanggal : 07 Juni 2023

Tempat : di Pelabuhan PT. Semen Indonesia Tuban

Narasumber : Gunawan

Jabatan : *Surveyor* PT. Sucofindo

Penulis	:	Selamat sore pak gun, maaf mengganggu waktunya
Narasumber	:	Sore juga det, apa ada yang bisa saya bantu?
Penulis	:	apakah bapak bisa menjelaskan, mengapa hasil akhir draft survey dari pemuatan tersebut tidak sesuai dengan <i>stowage plan</i> awal?
Narasumber	:	tentu bisa, saya akan mencoba menjelaskan kronologinya. Sebenarnya, proses pemuatan tersebut mengalami beberapa kendala, yang menyebabkan <i>final draft survey</i> tidak sesuai dengan <i>stowage plan awal</i> .
Penulis	:	Apa yang menjadi kendala tersebut?
Narasumber	:	Salah satu masalah utama adalah terjadi kebocoran pada <i>grabe</i> yang digunakan pada saat pemuatan dari dermaga menuju ke kapal, sehingga menyebabkan banyak <i>cargo</i> yang jatuh ke laut dan hilang terhembus angin.
Penulis	:	Apakah kendala ini sudah diketahui sejak awal?
Narasumber	:	Kendala ini baru terungkap saat proses pemuatan sedang berlangsung. Meskipun <i>stowage plan</i> sudah dibuat dengan baik, faktor seperti ini sangat mempengaruhi perbedaan di <i>hasil final draft survey</i> .

Penulis	:	Bagaimana anda menanggapi masalah seperti ini sebagai <i>surveyor</i> ?
Narasumber	:	Sebagai <i>surveyor</i> , tugas saya adalah memastikan bahwa muatan dimuat sesuai dengan prosedur yang ditetapkan dan dalam batas aman. Ketika terjadi ketidaksesuaian seperti ini, saya melakukan pemantauan secara berkala selama proses pemuatan dan mencatat perubahan yang terjadi.
Penulis	:	Apakah ada tindakan untuk mengatasi ketidaksesuaian ini?
Narasumber	:	Tentu ada, setelah menyadari adanya ketidaksesuaian. Kami berkoordinasi dengan pihak tim pemuatan dan kapten kapal. Selain itu kami juga melakukan perhitungan ulang untuk mengantisipasi jika terjadi kesalahan.
Penulis	:	Apakah ada rencana untuk mencegah kejadian seperti ini di kegiatan selanjutnya?
Narasumber	:	Tentu, kami akan mengevaluasi prosedur pemuatan dan melakukan perubahan yang diperlukan untuk mencegah terulangnya kejadian seperti ini. Selain itu perlu komunikasi yang baik antara semua pihak yang terlibat demi kelancaran proses pemuatan.
Penulis	:	Terimakasih atas penjelasannya, pak gun. Semoga kejadian seperti ini tidak terulang kembali.
Narasumber	:	Sama-sama det.

Riwayat Hidup



1. Nama : Kuncoro Hadi Prayogo
2. Tempat, Tanggal Lahir : Magetan, 25 November 2001
3. NIT : 572011337554
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan Darah : -
7. Alamat : Ds. Duwet Rt03/Rw01, Kec. Bendo, Kab. Magetan, Jawa Timur.
8. Orang Tua
 - a. Ayah : Rusdi
 - b. Ibu : Sunarti
9. Alamat : Ds. Duwet Rt03/Rw01, Kec. Bendo, Kab. Magetan
10. Riwayat Pendidikan
 - a. SD N Duwet 3 : 2008 – 2014
 - b. SMP N 1 Sukomoro : 2014 – 2017
 - c. SMA N 1 Maospati : 2017 – 2020
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
11. Praktek Darat
 - a. Perusahaan : PT. Varia Usaha Bahari
 - b. Masa Praktik : 25 Juni 2022 s/d 25 Juni 2023