

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI  
OPTIMALISASI PEMUATAN BATU BARA DALAM  
MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL SPB.  
JAYA BUANA MILIK PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA di  
TANAH MERAH COAL TERMINAL KALTIM**

**Oleh :**

**M FAHRI RASYIDIN**

**NRP: 18.9700 / K**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
JAKARTA  
2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI  
OPTIMALISASI PEMUATAN BATU BARA DALAM  
MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL  
SPB. JAYA BUANA MILIK PT. JAYA SAMUDRA  
KARUNIA di TANAH MERAH COAL TERMINAL  
KALTIM**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

**Oleh :**

**M FAHRI RASYIDIN**

**NRP: 4 61 18 9700**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
JAKARTA  
2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

**Nama : M FAHRI RASYIDIN**  
**NRP : 4 61 18 9700**  
**Program Pendidikan : DIPLOMA IV**  
**Jurusan : KALK**  
**Judul : OPTIMALISASI PEMUATAN BATU BARA  
DALAM MENUNJANG KELANCARAN  
OPERASIONAL KAPAL SPB. JAYA BUANA  
MILIK PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA di  
TANAH MERAH COAL TERMINAL  
KALTIM**

**Jakarta, 13 Juli 2022**

**Pembimbing I**

**Drs. Tigor Siagian, M.M**

**Pembina (IV/a)**

**NIP. 19570320 198202 1 001**

**Pembimbing II**

**Drs. Atta Bramantya Setvadi, DEA**

**Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK**

**Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.M.Tr.**

**Penata Tk. I (II/d)**

**NIP. 19831227 200812 2 002**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PENGESAHAN SKRIPSI**

Nama : M FAHRI RASYIDIN  
NRP : 4 61 18 9700  
Program Pendidikan : DIPLOMA IV  
Jurusan : KALK  
Judul : OPTIMALISASI PEMUATAN BATU BARA  
DALAM MENUNJANG KELANCARAN  
OPERASIONAL KAPAL SPB. JAYA BUANA  
MILIK PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA di  
TANAH MERAH COAL TERMINAL KALTIM

Jakarta, 15 Juli 2022

**Ketua Penguji**

**Ir. Sukmanofith Djulis, M.M**

**Pembina Tk.1 (IV/b)**

**NIP: 19580918 199103 002**

**Anggota Penguji**

**Dr. Agung Kwartama**

**Anggota Penguji**

**Drs. Tigor Siagian, M.M**

**Pembina (IV/a)**

**NIP: 19570320 198202 1 001**

**Mengetahui :**

**Ketua Jurusan KALK**

**Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.M.Tr.**

**Penata Tk. I (III/d)**

**NIP. 19831227 200812 2 002**



## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah S.W.T yang telah memberikan limpahan rahmat, taufik, serta hidayah – Nya, Sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian sesuai dengan kemampuan yang dimiliki penulis sesuai dengan waktu yang di tentukan, dalam penulisan penelitian ini penulis mengangkat topic permasalahan yang terdapat di PT. Jaya Samudra Karunia cabang Tanah Grogot. Selama penulis melakukan penelitian ditemukan suatu permasalahan terkait keterlambatan pemuatan batubara yang di alami kapal SPB. Jaya Buana milik PT. Jaya Samudra Karunia di Tanah Merah Coal Terminal, Sehingga menarik bagi penulis untuk mengangkat masalah ini menjadi bahan penelitian skripsi. Oleh karena itu penelitian skripsi ini dibuat dengan Judul:

### **“OPTIMALISASI PEMUATAN BATUBARA DALAM MENUNJANG KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL SPB. JAYA BUANA MILIK PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA di TANAH MERAH COAL TERMINAL KALTIM”**

Skripsi ini disusun dan diajukan untuk memenuhi persyaratan penyelesaian program pendidikan Diploma IV Semester VIII Bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menyadari bahwa masih banyak terdapat kekurangan - kekurangan baik isi maupun pemilihan kata – kata yang kurang sesuai. Untuk itulah, dengan segala kerendahan hati, penulis membuka diri untuk menerima dan menindak lanjuti segala saran guna perbaikan dan peningkatan kualitas.

Pada kesempatan ini, penulis juga menyampaikan terimakasih yang sebesar – besarnya kepada :

1. Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selas dini., M.MTr. selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

3. Ibu Sari Kusumaningrum selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Bapak Drs. Tigor Siagian, M.M selaku dosen pembimbing materi yang telah memberikan penulis bimbingan, masukan ide materi dan dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
5. Bapak Drs. Atta Bramantyo Setyadi., DEA selaku dosen pembimbing materi yang telah memberikan penulis bimbingan, masukan ide materi dan dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
6. Seluruh Civitas Akademika, Dosen, dan Karyawan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
7. Seluruh petugas sekaligus pelaksana jurusan KALK atas ilmu dan kerjasama yang telah diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
8. Direksi dan karyawan PT. Jaya Samudra Karunia cabang Tanah Grogot atas ilmu dan kerja sama yang telah diberikan kepada penulis selama penulis melaksanakan praktek darat.
9. Kepada senior terbaikku Nior Rizal, Nior Abdul Azis Hakim, Nior Mursyid Rinaldi dan abang kamar Nior Ilham Triguna yang telah memberi dukungan dan semangat untuk menyelesaikan skripsi ini.
10. Kedua orang tua tercinta dan terkasih, Ayahanda Kodri Rais dan Ibunda Siti Patimah Nur, serta Adinda Haidar Anfasa yang selalu memberi ridho, doa, dan restu kepada penulis untuk melaksanakan pendidikan, menjadi penyemangat dan inspirasi penulis, terimakasih telah memberi dukungan baik moril dan materil serta doa yang tulus.
11. Uwak Ayah Saipul Yamri, Uwak Ibu Saliyawati, dan Uwak Supriyati yang telah memberi dukungan baik materi dan non materi serta fasilitas yang mendukung penulis dalam penulisan skripsi.
12. Seluruh sanak saudara dan keluarga tercinta : Nior M Rahmadhani Sidqi, M Alwan Assidiq, M Alhakim Sepkadani, Rana Anisa, M Fikri Firmansyah, dan Ferrian Airlangga yang telah memberi semangat, dukungan, dan pengertian selama penulis melaksanakan pendidikan.
13. Rekan – rekan angkatan LXI taruna – taruni seperjuangan susah dan senang dilalui bersama selama di asrama maupun di luar asrama tetap jaga kekompakan dan kepada Tim Bekasi dan Gita Sapta Bahari LXI terimakasih atas pesan dan kesan serta pengalaman yang tidak mungkin terlupakan baik senang maupun susah yang memacu penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.

14. Seluruh rekan – rekan kelas KALK VIII D yang senantiasa kompak dalam mengingatkan dan mendukung penulis selama penulisan skripsi ini.
15. Kepada Alumni SMAN 1 Cikarang Barat Angkatan 2018, yang memotivasi penulis dalam melaksanakan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
16. Perempuan tersayang dan terkasih Ayuning Sekar Hapsari atas segala perhatian, waktu, dan tenaga dalam memberi semangat serta motivasi kepada penulis.
17. Kepada member kamar L304 Eggy Primaswadana, Juan Nugraha Putra, Juninho Alco, Markus Ployd Purba, Muflikh Dwi Kurnia, Muh Rifin, M Anantama Naufal, Ridwan Maulana yang selalu memberikan pendapat serta bertukar pikiran dalam pengerjaan penelitian skripsi.
18. Kepada semua pihak diatas dan yang tidak disebutkan , terimakasih atas bantuan dan dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan baik dan tepat waktu.

Semoga Allah Subhannahu Wata'ala melimpahkan selalu rahmat – Nya kepada mereka atas segala bantuan dan jasa baiknya yang telah diberikan kepada penulis.

Akan tetapi penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna dan masih terdapat banyak kekurangan – kekurangan, maka dari itu penulis sangat mengharapkan tanggapan dan saran - saran dari semua pihak guna menambah iman, ilmu, dan amal yang dapat berguna bagi penulis serta para pembaca di masa yang akan datang kelak.

Jakarta, 15 Juli 2022

Penulis,



**M Fahri Rasyidin**

**NRP. 461189700**

# DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM .....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI .....	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI .....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR TABEL .....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
<b>BAB I    PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Identifikasi Masalah.....	3
C. Batasan Penelitian.....	3
D. Rumusan penelitian.....	3
E. Tujuan dan Manfaat Data .....	4
F. Sistematika Penulisan .....	4
<b>BAB II    LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka.....	6
B. Kerangka Penelitian.....	11
C. Hipotesis .....	13



### **BAB III    METODOLOGI PENELITIAN**

A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	14
B. Metodologi Pendekatan Data dan Teknik Pengumpulan Data .....	15
C. Subjek Penelitian.....	16
D. Teknik Analisis Data.....	17

### **BAB IV    ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

A. Deskripsi Data.....	20
B. Analisis Data.....	35
C. Pemecahan Masalah.....	50

### **BAB V    KESIMPULAN DAN SARAN**

A. Kesimpulan .....	51
B. Saran .....	52

### **DAFTAR PUSTAKA**

### **LAMPIRAN**

## DAFTAR BAGAN

	Halaman
<b>Bagan 2.1</b> Kerangka Pemikiran.....	<b>12</b>
<b>Bagan 4.1</b> Bagan Kategori Permasalahan <i>Fishbone Diagram</i> .....	<b>40</b>
<b>Bagan 4.2</b> Bagan Kajian <i>Fishbone Diagram</i> .....	<b>41</b>
<b>Bagan 4.3</b> Bagan Lanjutan Pengkajian Penyebab Masalah <i>Fishbone Diagram</i> .....	<b>42</b>

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
<b>Gambar 4.1</b> Menyepakati Pernyataan Masalah <i>Fishbone Diagram</i> .....	36
<b>Gambar 4.2</b> Pengelompokan Masalah Kedalam Kategori 5S <i>Fishbone</i> <i>Diagram</i> .....	39

## DAFTAR TABEL

	Halaman
<b>Tabel 4.1</b> Daftar Karyawan Kantor PT Jaya Samudera Karunia	
Cabang Tanah Grogot.....	22
<b>Tabel 4.2</b> Daftar Inventaris Kantor PT Jaya Samudra Karunia Cabang	
Tanah Grogot .....	23
<b>Tabel 4.3</b> <i>Daily Record From Statement of Fact</i> Kapal SPB Jaya Buana	
Milik PT Jaya Samudra Karunia 01 February 2022 .....	33
<b>Tabel 4.4</b> <i>Daily Record From Statement of Fact</i> Kapal SPB Jaya Buana	
Milik PT Jaya Samudra Karunia Tanggal 23 February 2022 .....	33
<b>Tabel 4.5</b> <i>Daily Record From Statement of Fact</i> Kapal SPB Jaya Buana	
Milik PT Jaya Samudra Karunia Tanggal 17 March 2022 .....	34
<b>Tabel 4.6</b> <i>Daily Record From Statement of Fact</i> Kapal SPB Jaya Buana	
Milik PT JSK Tanggal 05 April 2022.....	35
<b>Tabel 4.7</b> Tabel Diskusi Pembahasan Masalah.....	43
<b>Tabel 4.8</b> Tabel Diskusi Lanjutan Penetapan Akar Masalah .....	45

## DAFTAR LAMPIRAN

<b>Lampiran 1</b>	: Foto Kapal SPB. Jaya Buana
<b>Lampiran 2</b>	: Ship Particular SPB. Jaya Buana
<b>Lampiran 3</b>	: <i>Shipping Order</i> SPB. Jaya Buana
<b>Lampiran 4</b>	: <i>Notice of Readiness</i> SPB. Jaya Buana
<b>Lampiran 5</b>	: <i>Mate's Receipt</i> SPB. Jaya Buana
<b>Lampiran 6</b>	: <i>Provisional Report of Draught Survey</i> SPB. Jaya Buana
<b>Lampiran 7</b>	: Letter of Authorization SPB. Jaya Buana
<b>Lampiran 8</b>	: Bill of Lading SPB. Jaya Buana
<b>Lampiran 9</b>	: Cargo Manifest SPB. Jaya Buana
<b>Lampiran 10</b>	: <i>Stowage Plan</i> SPB. Jaya Buana
<b>Lampiran 11</b>	: Statement of Fact SPB. Jaya Buana tanggal 01 February 2022
<b>Lampiran 12</b>	: Statement of Fact SPB. Jaya Buana tanggal 23 February 2022
<b>Lampiran 13</b>	: Statement of Fact SPB. Jaya Buana tanggal 17 March 2022
<b>Lampiran 14</b>	: Statement of Fact SPB. Jaya Buana tanggal 05 April 2022



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Penggunaan jasa transportasi tentu sangat memegang peranan utama dalam perdagangan yang menjadi penunjang masyarakat untuk memenuhi kebutuhan dalam kegiatan ekonomi. Transportasi juga berperan sebagai sarana penunjang dalam usaha pembangunan dan pengembangan ekonomi suatu Negara. Indonesia dilihat dari segi geografisnya tergolong negara bahari, sehingga memberikan harapan nilai-nilai ekonomis yang baik dengan didukung oleh transportasi laut.

Indonesia diketahui memiliki banyak sumber daya alam yang sangat berguna dalam penggunaan nya di kehidupan sehari-hari. Batu bara merupakan mineral utama yang sudah menjadi ciri khas utama di Indonesia tepatnya di Kalimantan Timur. Bagi industry di luar maupun alam negeri batu bara merupakan mineral yang sangat penting sebagai bahan bakar yang cukup murah hal tersebut dapat menekan ongkos produksi. Oleh karena itu banyak pihak baik dalam maupun luar negeri yang tertarik untuk bekerja sama dalam sektor perdagangan batu bara. Sehingga batu bara dapat dikatakan sebagai komoditi utama yang sangat menguntungkan bagi pelaku bisnis.

Untuk memenuhi kebutuhan tersebut di perlukan perhatian pada pelayanan jasa, pemasaran, serta profesionalisme tiap perusahaan dalam melakukan proses kegiatan bisnis sebagai penunjang kelancaran kegiatan perdagangan termasuk dalam sektor usaha pelayanan jasa pelayaran.

Sehubungan dengan adanya PT. Jaya Samudra Karunia yang bergerak di bidang usaha pelayaran dan operasional kapal pengiriman batubara. Maka kelancaran

kegiatan perdagangan meliputi perjalanan kapal, labuh, sandar, pemuatan dll hingga kapal berlayar mengirim muatan dari pelabuhan muat hingga sampai ke pelabuhan tujuan.

Pada pelaksanaannya untuk menunjang kelancaran kegiatan kelangsungan produktifitas perusahaan, *Operational Departement* pada PT. Jaya Samudra Karunia merupakan salah satu ujung tombak bagi perusahaan. Hal tersebut merupakan salah satu tujuan utama bisnis yaitu memperoleh keuntungan sebanyak-banyaknya. Tetapi pada saat ini sudah banyak perusahaan pelayaran yang berdiri khususnya pada jasa angkutan pengiriman batubara, sehingga timbul persaingan dan hambatan-hambatan yang terjadi dalam tindak-tanduk dunia bisnis.

Salah satu unsur yang sangat menentukan efektivitas perusahaan adalah profesionalisme perusahaan dan peran karyawan. Dengan manajemen perusahaan yang profesional di ikuti kinerja karyawan yang baik dan memuaskan, maka tujuan perusahaan akan lebih cepat tercapai. Sebaliknya apabila kinerja karyawan rendah, maka perusahaan tersebut tidak akan mendapatkan hasil yang optimal sebagaimana yang telah direncanakan. Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka penulis memilih judul :

**“OPTIMALISASI PEMUATAN BATUBARA DALAM MENUNJANG  
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL SPB.JAYA BUANA  
MILIK PT.JAYA SAMUDRA KARUNIA di TANAH MERAH COAL  
TERMINAL KALTIM”**

**B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Berdasarkan latar belakang yang telah di uraikan di atas maka penulis dapat mengidentifikasi masalah sebagai berikut :

1. Penurunan kedisiplinan dan motivasi kerja karyawan.
2. Ketentuan terkait pemberian *Punishment* dan *Reward* perusahaan belum optimal.
3. Kerja sama *Team* atau *Teamwork* antar karyawan yang belum optimal .
4. Rendahnya tingkat keselamatan kerja *Operational Department* PT.Jaya Samudra Karunia.
5. Kegiatan operasional tidak berjalan maksimal karena kurangnya tingkat disiplin karyawan.

### **C. BATASAN MASALAH**

Mengingat luasnya masalah yang di tulis pada identifikasi masalah. Maka dalam penulisan skripsi ini penulis membatasi masalah pada ruang lingkup seabagai berikut :

1. Ketentuan terkait pemberian *Reward* dan *Punishment* perusahaan belum optimal.
2. Kerja sama *Team* atau *Teamwork* antar karyawan yang belum optimal.

### **D. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan judul yang di pilih dan menyangkut pembatasan masalah, maka berdasarkan pengamatan sementara, penulis mengangkat perumusan masalah adalah sebagai berikut :

1. Apa penyebab dari tidak adanya ketentuan yang jelas tentang penetapan *Reward* dan *Punishment* perusahaan sehingga terjadinya keterlambatan pemuatan batubara pada kapal SPB. Jaya Buana milik PT. Jaya Samudra Karunia ?
2. Bagaimana seharusnya sikap yang dilakukan perusahaan menyangkut Kurang kerja sama *Team* atau *Teamwork* antar karyawan operasional guna mengatasi permasalahan keterlambatan pemuatan batubara di kapal SPB.Jaya Buana?

### **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

#### **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk mengetahui penyebab belum adanya ketentuan yang jelas tentang penetapan *Punishment* dan *Reward* perusahaan sehingga terjadinya keterlambatan pemuatan batubara pada kapal SPB.Jaya Buana milik PT.Jaya Samudra Karunia.
- b. Untuk mencari solusi dari Kurang kerja sama *Team* atau *Teamwork* karyawan PT.Jaya Samudra Karunia.

#### **2. Manfaat Penelitian**

##### **A. Bagi Penulis**

Kegunaan dari penelitian ini adalah untuk menggali pengetahuan dan wawasan penulis serta memahami lebih lanjut mengenai proses persiapan dan pemuatan batubara yang baik serta kualitas kinerja karyawan pada bagian *Operational Department* terhadap pelaksanaan pemuatan batu bara.

#### **B. Bagi Perusahaan**

Agar menjadi masukan bagi perusahaan untuk mengetahui kelemahan atau kelebihan pada sistem kerja yang diterapkan saat ini dan dapat menjadi tolak ukur perbaikan dalam meningkatkan kualitas dan profesionalisme pelayanan perusahaan .

#### **C. Bagi Masyarakat**

Dapat dijadikan suatu bahan referensi tambahan dan sumbangan ilmu kepada pembaca serta diharapkan dapat memberikan pemahaman tentang pelaksanaan kelancaran kegiatan kapal.

### **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Dalam penulisan sistematika skripsi ini diajukan beberapa bab yang diawali dengan hal-hal yang bersifat umum, namun berhubungan dengan penulisan yang disajikan dan kemudian pada bab-bab selanjutnya penulis membahas tentang hal-hal yang berkaitan langsung dengan judul dan disusun sedemikian rupa sehingga diharapkan akan sangat memudahkan para pembaca memahami, bahkan lebih mengerti tentang apa yang dijelaskan oleh penulis dalam skripsi ini .

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini penulis menguraikan tentang latar belakang masalah penulisan skripsi, alasan mengapa penulis memilih judul tersebut, tujuan dan kegunaan penelitian, perumusan masalah, pembatasan masalah dan sistematika penulisan .

#### **BAB II LANDASAN TEORI**

Pada bab ini penulis menguraikan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu yang terdapat dalam pustaka ilmu pengetahuan pendukung lainnya serta jelaskan teori – teori yang relevan dengan masalah yang diteliti, kerangka pemikiran yang memuat asumsi – asumsi yang timbul atau terbentuk setelah dalil, hukum dan teori yang relevan dan hipotesa yang memuat tentang anggapan sementara .

### **BAB III    METODOLOGI PENELITIAN**

Pada bab ini penulis menguraikan tentang waktu dan tempat penulis mengamati dan melakukan penelitian dengan teknik pengumpulan data yang penulis pilih. Teknik penulis tersebut dapat berupa populasi, pengamatan, sample serta teknik analisis.

### **BAB IV    HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini penulis menguraikan tentang deskripsi data yaitu mengenai hal – hal yang berkaitan dengan perusahaan, serta analisis penelitian yang ada kaitannya dengan permasalahan yang dibahas sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya masalah, selain itu penulis juga mengemukakan berbagai cara untuk memecahkan masalah yang telah ditentukan dan mengevaluasi pemecahan masalah yang ada .

### **BAB V    PENUTUP**

Pada bab ini penulis menguraikan tentang usaha untuk memberikan kesimpulan dan saran yang berisi jawaban yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis dan pembahasan serta saran – saran yang mungkin berguna untuk PT. Jaya Samudra Karunia.



## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Di dalam bab ini, penulis memuat beberapa teori yang diambil dari beberapa buku-buku referensi, surat-surat keputusan, pendapat-pendapat ahli, dan juga artikel di web internet sebagai berikut:

##### **1. Pelabuhan**

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran:

- a. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dan dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
- b. Sedangkan pengertian kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan antar moda serta mendorong perekonomian nasional daerah.
- c. Unit pelaksana teknis atau satuan kerja pelabuhan adalah unit organisasi pemerintah, pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten kota.
- d. Badan usaha pelabuhan adalah badan usaha milik Negara atau badan usaha milik daerah yang khusus didirikan untuk mengusahakan jasa kepelabuhanan di pelabuhan umum.

Menurut Sudjatmiko (1995:221) menyatakan bahwa pelabuhan hanya merupakan suatu tepian pantai atau sungai dimana kapal-kapal dan perahu-perahu menyandarkan diri atau membuang jangkar untuk melakukan pekerjaan memuat dan membongkar serta pekerjaan lainnya.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 23 Tahun 1985 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 1983 tentang Pembinaan Kepelabuhanan, menjelaskan bahwa kegiatan-kegiatan pada pelabuhan umum adalah dilaksanakannya kegiatan embarkasi penumpang, bongkar muat barang serta merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi dan pemerintah.

## **2. Terminal**

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 61 Tahun 2009, tentang Kepelabuhanan menjelaskan bahwa:

- a. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal sandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.
- b. Terminal untuk kepentingan sendiri adalah yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
- c. Daerah Lingkungan Kerja adalah wilayah perairan dan darat pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.
- d. Daerah Lingkungan Kepentingan adalah perairan disekeliling Daerah Lingkungan Kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.

## **3. Pengertian Terminal Khusus**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM No. 51 Tahun 2011 tentang pengelolaan Pelabuhan Khusus:

- a. Terminal khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

- b. Kepentingan sendiri adalah terbatas pada kegiatan lalu lintas kapal atau turun naik penumpang atau bongkar muat barang berupa bahan baku, hasil produksi dan peralatan penunjang produksi untuk kepentingan sendiri.
- c. Pengelola Terminal Khusus adalah badan usaha tertentu sesuai dengan usaha pokoknya.

#### **4. Kapal**

Menurut Undang-undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang di gerakkan dengan tenaga angin mekanik, energi lainnya, tenaga Derek atau tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah air serta alat apung dan bangunan yang tidak pernah berpindah-pindah.

Dalam kamus lengkap bahasa Indonesia (1997:257) kapal adalah sarana angkutan laut. Dalam pengertian transportasi laut, kapal digunakan sebagai alat untuk mengangkut barang atau orang (penumpang) dari suatu tempat ke tempat lain atau sebaliknya.

Menurut Hananto (1996:1), kapal laut niaga adalah setiap kapal yang digunakan penumpang dan muatan dalam rangka komersil dimasukkan ke dalam kelompok kapal niaga atau *merchant ship*. Berdasarkan teori di atas, kapal yang digunakan untuk pengangkutan batubara berupa kapal niaga berjenis kapal muatan jenis (*bulk carrier*) yang lebih spesifik lagi adalah kapal muatan jenis padat, yang merupakan kapal khusus untuk pengangkutan muatan curah contohnya batubara. Kapal didesain khusus yang terdiri dari beberapa palka, yang pemuatannya hanya dengan mengalirkan batubara kedalam palka tersebut, yang berpedoman terhadap stowage plan (perencanaan pemuatan).

#### **5. Muatan Curah kering (Batu bara)**

Menurut Sudjatmiko (1992:90) bahwa *bulk cargo* atau muatan curah, yaitu muatan yang terdiri dari satu macam muatan yang tidak dikemas yang dikapalkan sekaligus dalam jumlah besar.

Muatan Bulk seperti batubara dalam bahasa Indonesia disebut muatan curah karena memasang cara memuat bulk cargo adalah dengan cara mencurahkan

kedalam kapal. di pelabuhan-pelabuhan yang mempunyai perlengkapan bongkar dengan menggunakan mesin penghisap (*silo elevator*) atau juga dengan memakai semacam ban berjalan yaitu *conveyor*.

Batubara dikapalkan dalam jumlah satu kapal penuh sekali jalan (sekali pengapalan), batubara juga dapat dikapalkan didalam satu palka sekali pengapalan asalkan tidak dimuat dalam petikemas. Selain batubara yang sering dikapalkan sebagai *bulk cargo* antara lain muatan berbutir atau seperti gandum, beras, jagung, (*grain cargo*), juga biji besi.

## **6. Batu Bara**

### **a. Terjadinya batubara**

Batubara berasal dari tumbuh-tumbuhan yang telah mati. Sebagian penyelidik berpendapat bahwa batu bara yang terbentuk di daerah sub-tropik berasal dari gambut sedangkan di daerah *tropic* berasal dari tumbuh-tumbuhan mangrove. Proses terjadinya batu bara disebut proses inkolen (air yang ada di dalamnya dan bahan-bahan yang mudah menguap, nitrogen makin kecil sedangkan kadar Zat arang atau karbon bertambah persentasenya). Setelah tumbuhan mati, proses penghancuran tidak dapat memainkan peranannya karena air di tempat matinya tumbuh-tumbuhan tersebut tidak atau kurang mengandung oksigen. Oleh karena itu, tumbuh-tumbuhan tidak mengalami pembusukan dan kemudian ditimbuni lempung, pasir, kerikil yang akhirnya terjadi proses pembentukan batu bara. Proses tersebut terbentuk melalui beberapa tingkatan:

1. Stadium 1: proses Biokimia / Humifikasi, sisa-sisa tumbuhan menjadi keras karena beratnya sendiri sehingga tumbuh-tumbuhan berubah warnanya tetapi masih utuh bentuknya karena tidak ada pengaruh suhu dan tekanan yang menjadi gambut atau Turf.
2. Stadium 2: Proses Metamorfosa, suhu dan tekanan bertambah tinggi dan waktu lama maka Turf berubah menjadi batu bara muda atau Lignit.
3. Stadium 3: Pembentukan bantuan berharga yaitu terjadinya batubara, yang dapat dilihat struktur tumbuhannya. Jika temperature tekanan meningkat terus, maka akan terjadi Antrasit dan Stadium yang akhirnya menjadi Granit. Tumbuh-tumbuhan yang mati bisa menjadi batubara bila terbenam di perairan yang tidak mengandung oksigen

sehingga tidak terjadi pembusukan. Akar tumbuhan yang telah membantu disebut Fossil Stigmara.

#### **b. Jenis Batubara**

Batubara adalah bahan bakar fosil. Batubara dapat terbakar, terbentuk dari endapan, batuan organik yang terutama terdiri dari karbon, hydrogen dan oksigen. Batubara terbentuk dari tumbuhan yang telah terkonsolidasi antara strata bantuan lainnya dan diubah oleh kombinasi pengaruh tekanan dan panas selama jutaan tahun sehingga membentuk lapisan batubara. Jenisnya batubara dengan mutu yang rendah, seperti batubara muda dan sub-bitumen biasanya lebih lembut dengan materi yang rapuh dan berwarna suram seperti tanah. Batubara muda memilih tingkat kelembapan yang tinggi dan kandungan karbon yang rendah, dan dengan demikian kandungan energinya rendah. Batubara muda biasanya dipergunakan untuk pembangkit listrik dan persentase penggunaan cadangannya di dunia sekitar 17%, sedangkan untuk sub-bitumen biasanya digunakan untuk membangkit listrik, produksi semen dan pengguna industri. Sub-bitumen ini penggunaan cadangannya di dunia sekitar 30% batubara dengan mutu yang lebih tinggi umumnya lebih keras dan kuat dan seringkali berwarna hitam cemerlang seperti kaca. Batubara dengan mutu yang lebih tinggi memiliki kandungan karbon yang lebih banyak, tingkat kelembapan yang lebih rendah dan menghasilkan energi yang lebih banyak. Biasanya batubara yang tergolong seperti ini adalah bitumen dan antrasit. Bitumen penggunaan cadangannya di dunia sekitar 52% dan antrasit penggunaan cadangannya di dunia sekitar 1%. Antrasit merupakan batubara yang paling tinggi mutunya yang biasanya digunakan untuk bahan bakar minyak tanpa asap.

### **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Kapal sebagai alat transportasi yang digunakan untuk pengangkutan batubara berupa kapal niaga berjenis kapal muatan curah padat, yang merupakan kapal khusus untuk muatan curah, contohnya batubara. Kapal didesain khusus yang terdiri dari beberapa palka, dimana pemuatannya dengan mengalirkan muatan batubara kedalam palka tersebut dengan *conveyor* atau *floating crane*, dengan pedoman pada *stowage plan* (perencanaan muatan). Selain kapal yang tepat dan alat yang memadai, kinerja yang

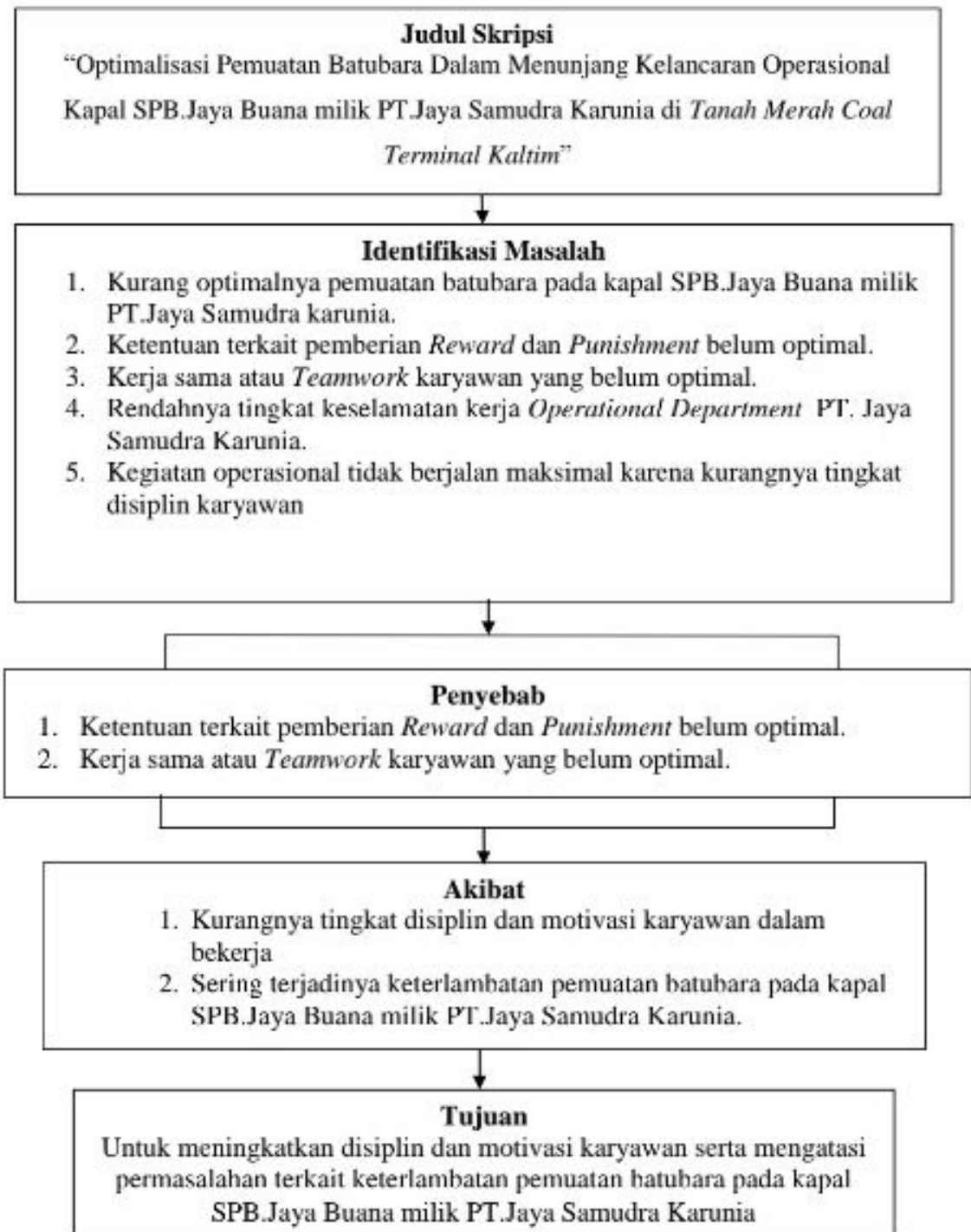


baik oleh petugas yang menangani pemuatan batubara juga sangat diperlukan sebagai operasional yang menangani pemuatan batubara.

Berkaitan dengan pelayanan yang diberikan oleh PT.Jaya Samudra Karunia yaitu berupa jasa pengiriman batubara, maka perusahaan selalu meningkatkan kinerja terutama pada Operasional *Departement* yang menangani secara langsung proses pelaksanaan kegiatan persiapan, pemuatan batubara serta kedatangan dan keberangkatan kapal, dengan catatan harus mempunyai kinerja yang baik terhadap divisi atau unit-unit lain yang bersangkutan di dalamnya. Salah satu keinginan perusahaan yakni lancarnya kegiatan kapal dan terhindar dari hambatan-hambatan serta sesingkat mungkin berada di pelabuhan dan meninggalkan pelabuhan dengan keadaan syarat muatan (*full and down*). Hal ini hanya dapat dilakukan oleh operasional yang berkualitas. Untuk dapat memaparkan pembahasan dari skripsi ini secara jelas, maka penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi masalah pokok, yaitu mengenai:

**“OPTIMALISASI PEMUATAN BATUBARA DALAM MENUNJANG  
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL SPB.JAYA BUANA MILIK  
PT.JAYA SAMUDRA KARUNIA di TANAH MERAH COAL TERMINAL  
KALTIM”**

Untuk dapat memaparkan pembahasan dari skripsi ini, maka dibuat suatu kerangka pemikiran dalam pembuatan skripsi ini, sebagai berikut :



### C. HIPOTESIS

Memperhatikan pemikiran ini dapat disimpulkan sementara bahwa keterlambatan pemuatan batubara pada kapal SPB.Jaya Buana milik PT.Jaya Samudra Karunia di *Tanah Merah Coal Terminal* diduga tidak terjadi apabila `:

1. Adanya ketentuan yang jelas tentang penetapan *Reward* dan *Punishment*.
2. Mampu bekerja sama dengan baik dalam bentuk *team work* unit operasional Department maupun antar unit-unit lain.

Dari simpulan penulis diatas apabila hal tersebut di laksanakan maka akan terjadi fenomena dimana “Tingginya tingkat kedisiplinan dan motivasi karyawan dalam bekerja” yang pada akhirnya tidak akan terjadinya keterlambatan pemuatan batubara pada kapal SPB. Jaya Buana.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

##### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan selama 6 bulan terhitung sejak 24 Februari 2021 sampai dengan 24 Agustus 2021 saat penulis melakukan Praktek Darat (PRADA) selama 12 bulan terhitung mulai tanggal 24 Agustus 2020 sampai dengan 24 Agustus 2021.

##### **2. Tempat Penelitian**

Tempat pelaksanaan penelitian tersebut, adalah pada Perusahaan Pelayaran PT. Jaya Samudra Karunia, Cabang Tanah Grogot. Dengan data Perusahaan sebagai berikut:

Nama Perusahaan	: PT. Jaya Samudra Karunia cabang Tanah Grogot – Kalimantan Timur
Alamat	: JL. Jend. Ahmad Yani Gg. Hikmah No. 107 Tanah Grogot – Kalimantan Timur.
Telepon	: +62 543 - 2704895
Fax	: +62 543 – 2704896
Email	: <a href="mailto:jskbpp@jsk.co.id">jskbpp@jsk.co.id</a>

## **B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

Metodologi Pendekatan dan Teknik pengumpulan data yang digunakan perlu didukung dengan data yang sebenarnya, oleh karena itu dalam mengumpulkan data tersebut penulis menggunakan Metodologi Penelitian dan teknik pengumpulan data berupa :

### **1. Metode Pendekatan**

Dalam penelitian skripsi ini penulisan ini menggunakan metode pendekatan deskripsi kualitatif. Deskriptif merupakan suatu metode dalam meneliti status kelompok manusia, suatu objek, suatu kondisi, suatu sistem pemikiran , ataupun suatu kelompok peristiwa dalam masa sekarang. Pemahaman mengenai situasi atau kejadian - kejadian, sifat atau populasi dari suatu daerah tertentu dengan mencari informasi faktual, keadaan, membuat evaluasi sehingga memperoleh gambaran yang jelas.

Sedangkan kualitatif adalah suatu metode mengumpulkan data yang bersifat monografis atau risalah atau berwujud kasus – kasus yang tidak dapat disusun dalam struktur klasifikasi. Dalam kegiatan operasionalnya kapal-kapal di Perusahaan Pelayaran PT.Jaya Samudra Karunia, belum berjalan secara optimal dikarenakan masih sering terjadinya keterlambatan proses pemuatan batubara. Hal tersebut disebabkan oleh masalah dalam pelaksanaan kegiatan pemuatan dan supply muatan di terminal muat batubara, keterlambatan proses pemuatan dan perjalanan kapal sehingga pada penelitian ini penulis menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif.

### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam penyusunan skripsi ini menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yang di dasarkan pada pedoman penulisan skripsi. Adapun metode yang digunakan dalam pengumpulan data oleh penulis adalah sebagai berikut:

#### **a. Observasi ( Pengamatan )**

Pada teknik ini, penulis mengamati secara langsung kegiatan persiapan dan pemuatan batubara pada kapal SPB.Jaya Buana di *Tanah Merah Coal Terminal* Kalimantan Timur. Teknik ini mengacu pada keadaan yang sebenarnya terjadi pada Perusahaan Pelayaran PT.Jaya Samudra Karunia. Dimana dalam kegiatan tersebut masih ditemukan kendala yaitu sering terjadi "*Ship anchorage at inside port due to awaiting Shipper schedule*"

yaitu keadaan dimana kapal harus berlabuh menunggu *shipper schedule* untuk di sandar ke jetty *Tanah Merah Coal terminal*.

**b. Studi Pustaka**

Penelitian yang dilakukan dengan cara membaca atau mempelajari tulisan – tulisan yang berasal dari buku – buku karangan ilmiah guna mendapatkan tolak ukur dari pembahasan masalah. Dengan melakukan studi pustaka, penulis mendapatkan beberapa data dengan cara studi pustaka diambil dari buku dan referensi.

**c. Dokumentasi**

Dalam penelitian ini penulis mengumpulkan data-data yang diperoleh dari PT.Jaya Samudra Karunia cabang Tanah Grogot, tempat penulis melakukan Praktek Darat (PRADA), sebagai dokumen-dokumen penunjang dalam penelitian ini, yaitu berupa struktur organisasi perusahaan, *Ship Particular*, dan beberapa dokumen muatan yang diidentifikasi mengalami kendala dalam kegiatan *Operational Department* pada perusahaan PT. Jaya Samudra Karunia cabang Tanah Grogot.

**C. SUBJEK PENELITIAN**

Menurut Sugiyono dalam (2011:215) menjelaskan bahwa dalam penelitian kualitatif tidak menggunakan istilah populasi, karena penelitian kualitatif berasal dari kasus tertentu yang ada pada situasi sosial tertentu, dalam penelitian kualitatif menggunakan istilah situasi sosial yang terdiri atas tiga elemen yaitu: tempat, pelaku, dan aktivitas yang saling berhubungan. Dalam penelitian ini situasi sosial yang akan diteliti adalah upaya mengatasi keterlambatan pemuatan batubara untuk kelancaran operasional kapal SPB.Jaya Buana milik PT.Jaya Samudra Karunia.

Sampel dalam penelitian ini kualitatif merupakan sampel teoritis karena penelitian kualitatif bertujuan untuk menghasilkan teori. Sampel dalam penelitian kualitatif bukan dinamakan responden, tetapi narasumber atau guru dalam penelitian. Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling* yaitu teknik pengambilan sampel yang sumber datanya berdasarkan pertimbangan tertentu, dalam penelitian kualitatif sampel yang dipilih berfungsi untuk mendapatkan informasi yang maksimum. Dalam penelitian ini penulis menentukan sampel.

#### D. TEKNIK ANALISIS DATA

Analisis data merupakan proses penyederhanaan data kedalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan ( Masri S. Dan Sofian, 1989:265).

Dalam pembahasan masalah yang ada maka penulis memilih teknik analisis sebab akibat yang sesuai dan memudahkan penulis untuk menganalisisnya berdasarkan data yang ada. Analisis sebab akibat ini menganalisis suatu kejadian dan peristiwa yang terjadi dengan meneliti akar dan penyebab permasalahan keterlambatan pemuatan batubara perusahaan pelayaran PT.Jaya Samudra Karunia, untuk lebih mempermudah dalam memahami permasalahan ini, maka penulis membuat diagram sebab akibat dari masalah yang penulis analisis maka penulis menggunakan diagram tulang ikan (*Fishbone Diagram*).

*Fishbone Diagram* (diagram tulang ikan – karena bentuknya seperti tulang ikan) sering juga disebut *Cause-and-Effect Diagram* atau *Ishikawa Diagram* diperkenalkan oleh Dr. Kaoru Ishikawa, seorang ahli pengendalian kualitas dari Jepang, sebagai satu dari tujuh alat kualitas dasar (*7 basic quality tools*). *Fishbone Diagram* digunakan ketika kita ingin mengidentifikasi kemungkinan penyebab masalah dan terutama ketika sebuah team cenderung jatuh berfikir pada rutinitas (Tague, 2005, p. 247).

Suatu tindakan dan langkah *improvement* akan lebih mudah dilakukan jika masalah dan akar penyebab masalah sudah ditemukan. Manfaat fishbone diagram ini dapat menolong kita untuk menemukan akar penyebab masalah secara user friendly, *tools* yang *user friendly* disukai orang-orang di industri manufaktur di mana proses di sana terkenal memiliki banyak ragam variable yang berpotensi menyebabkan munculnya permasalahan (purba, 2008, para.1-6).

*Fishbone Diagram* akan mengidentifikasi berbagai sebab potensial dari satu efek atau masalah, dan menganalisis masalah tersebut melalui sesi *Brainstorming*. Masalah akan dipecah menjadi sejumlah kategori yang berkaitan, mencakup manusia, material, mesin, prosedur, kebijakan, dan sebagainya. Setiap kategori mempunyai sebab-sebab yang perlu diuraikan.melalui sesi *Brainstorming*.

Adapun prosedur atau langkah-langkah dalam metode *Fishbone Diagram* (diagram tulang ikan) adalah sebagai berikut :

##### 1. Tahap 1 : Menyepakati Pernyataan Masalah

Menyepakati Pernyataan sebuah masalah (*problem statement*). Pernyataan ini diinterpretasikan sebagai “*effect*” atau secara visual seperti kepala ikan.



## 2. Tahap 2 : Mengidentifikasi dan pemilihan kategori-kategori

Kategori sebab utama mengelompokkan masalah-masalah sedemikian rupa sehingga dapat disesuaikan dengan situasi.

Adapun kategori-kategori ini antara lain :

A. Kategori 6M yang biasa digunakan dalam *industry* manufaktur :

- a. *Machine* (mesin atau teknologi)
- b. *Methode* (metode atau proses)
- c. *Material* (termasuk raw material, consumption, dan informasi)
- d. *Man Power* (tenaga kerja atau pekerjaan fisik) / *Mind Power* (pekerjaan pikiran: *kaizen*, saran, dan sebagainya)
- e. *Measurement* (pengukuran atau inspeksi) dan,
- f. *Milieu / Mother Nature* (lingkungan)

B. Kategori 8P yang biasa digunakan dalam *industry* jasa :

- a. *Product* (produk/jasa)
- b. *Price* (harga)
- c. *Place* (tempat)
- d. *Promotion* (promosi atau hiburan)
- e. *People* (orang)
- f. *Process* (proses)
- g. *Physical Evidence* (bukti fisik)
- h. *Productivity & Quality* (produktivitas dan kualitas)

C. Kategori 5S yang biasa digunakan dalam *industry* jasa :

- a. *System (Management)*
- b. *Supplier* (pemasok)
- c. *Skills* (SDM/Sumber Daya Manusia)
- d. *Surrounding* (lingkungan)
- e. *Safety* (keselamatan)

## 3. Tahap 3 : Memasukkan sebab-sebab yang ditemukan dengan cara sesi *Brainstorming*

Memasukkan sebab-sebab permasalahan ke dalam bagan tulang ikan sesuai kategori dengan cara sesi *Brainstorming*, setiap kategori permasalahan mempunyai sebab-sebab yang perlu diuraikan lebih detail, memasukkan kategori ke dalam bagan diagram tulang ikan (*fishbone*), ditarik dengan garis horizontal utama, dan buat garis diagonal yang menjadi “cabang”.

#### **4. Tahap 4 : Mengkaji sebab-sebab potensial permasalahan**

Tahap pencarian sebab-sebab potensial dari permasalahan melalui sesi *brainstorming*. Sebab-sebab bisa muncul di beberapa kategori yang berbeda jika sebab tersebut berhubungan dengan beberapa kategori memungkinkan merupakan petunjuk yang paling mungkin.

#### **5. Tahap 5 : Lanjutan Pengkajian sebab-sebab permasalahan**

pengkajian sebab-sebab dan penandaan penyebab yang paling mungkin sebagai permasalahan pada metode *FishBone Diagram* (diagram tulang ikan). Sebab-sebab yang muncul pada lebih dari satu kategori bisa di tulis di beberapa tempat yang berbeda jika sebab tersebut berhubungan dengan beberapa kategori. dan diberikan penandaan pada sebab-sebab yang dianggap paling memungkinkan.

#### **6. Tahap 6 : Merangkum diskusi sesi *Brainstorming Fishbone Diagram***

Tahap merangkum dalam bentuk tabel rangkuman diskusi, pembahsan masalah dilakukan dengan memasukkan akar sebab-sebab tersebut pada sesi *brainstorming* sebagai "*possible root cause*". Kolom "*discussion*" merupakan ulasan kejadian bersifat real yang terjadi di lapangan sesuai pernyataan "*possible root cause*". Setiap permasalahan ditentukan pada Kolom "*root cause*" apakah penyebab masalah tersebut merupakan akar dari permasalahan yang terjadi. Di tunjukkan dengan "Y" untuk pernyataan "*Yes*" dan "N" untuk pernyataan "*No*".

#### **7. Tahap 7 : Diskusi lanjutan penetapan akar masalah**

Dilakukan untuk mendapatkan hasil akhir dari metode *Fishbone Diagram* (diagram tulang ikan). Penetapan dilakukan dengan penandaan akar permasalahan dan di anggap sebagai akar permasalahan dalam metode diagram Tulang Ikan (*Fishbone Diagram*). Melaui pembahasan "*Discussion*" yang disesuaikan dengan kondisi *real* perusahaan dan diberi penandaan lingkaran pada faktor "Y" sebagai akar permasalahan yang perlu ditindak lanjuti.

## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

##### **1. Profil perusahaan**

PT. Jaya Samudra Karunia didirikan pada tahun 2004 dengan bisnis inti transportasi batubara. Sementara itu, PT. Jaya Samudra Karunia Membuka cabang domestik di Suralaya, Jawa Barat dan Satui, Kalimantan Selatan dan kini PT. Jaya Samudra Karunia memiliki cabang domestik di Tanah Grogot Kab.Tana Paser Kalimantan Timur dan afiliasinya di Korea memiliki *grup* perusahaan yang kuat. PT. Jaya Samudra Karunia mulai mengoperasikan pengangkut batubara pertama saat itu dengan 2 *Handymax* dan beberapa *Panamax*, sampai sekarang, perusahaan telah berkembang dari Pengangkut Batubara Khusus (DWT 10.000MT), *Panamax*(DWT 65.000MT) Mengoperasikan semua jenis transportasi batubara dengan, *Floating Crane*, 2 tangkai *crane* @25 Ton dan *Conveyor* 20.000 Ton perhari, dan *Self Propeller Barge* (SPB).

Pertumbuhan bisnis pelayaran Indonesia telah menambah dunia usaha khususnya di bidang pelayaran. Secara umum PT. Jaya Samudra Karunia adalah perusahaan pelayaran yang memiliki dan mengoperasikan kapal, mengutamakan kualitas untuk pengoperasian kapal yang sempurna, dan mengutamakan jasa angkutan batubara yang kompetitif, keselamatan dan perlindungan lingkungan, dll. Kasusnya adalah PT. Kartika Samudra Adijaya bekerja sama dengan PT. Kideco Jaya Agung akan melakukan kegiatan pemuatan batubara di Terminal Batubara Tanah Merah, terminal khusus pemuatan batubara milik PT. Kideco Jaya Agung, Kabupaten Tana Paser, Kalimantan Timur, menggunakan konveyor pemuatan batubara di atas kapal SPB. Jaya Buana milik PT. Jaya Samudra Karunia.

Kualitas layanan PT. Jaya Samudra Karunia serta manajemen dan kegiatan bisnis yang baik telah menjadikannya perusahaan yang terus bertahan dan berkembang. PT. Jaya Samudra Karunia berkomitmen untuk terus memberikan pelayanan terbaik khususnya untuk kapal batubara dan floating crane.

## **2. Visi dan Misi Perusahaan**

Visi : Menyediakan pelayanan yang lebih baik dalam energy transportasi

Misi : 1. Memberikan kepuasan pelayanan kinerja

2. Memberikan layanan yang handal dan baik kepada pengguna jasa

3. Perkuat hubungan dengan pelanggan

4. Ciptakan lingkungan kerja yang kondusif bagi para karyawan

## **3. Sertifikasi Perusahaan**

PT.Jaya Samudra Karunia sebagai perusahaan pelayaran yang profesional dan senantiasa berusaha meningkatkan mutu dengan dibuktikan dengan mendapatkan sertifikasi oleh ISO (*International Standard Organization*) yaitu sebuah sistem manajemen mutu untuk pengukuran mutu organisasi. ISO memegang peran penting dalam mengukur bagaimana kredibilitas perusahaan yang ingin bersaing secara sehat.

PT. Jaya Samudra Karunia memiliki beberapa elemen yang menjadi bagian penting dalam melakukan operasi lapangan, yaitu:

Setiap ABK yang bekerja di kapal milik PT. Jaya Samudra Karunia dan karyawan yang akan bekerja di area PT. Kideco Jaya Agung harus memiliki Sertifikat Standar Kompetensi Pelaut Berdasarkan Jabatan dan lulus tahap induksi, terutama setiap kontraktor yang bergabung akan diberikan petunjuk tentang K3 karena sangat penting untuk menggunakan peralatan keselamatan dalam semua kegiatan karena ini adalah persyaratan pekerjaan. ada di PT. Kideco Jaya Agung. Setelah semua persyaratan terpenuhi, kartu akses kartu ID selesai.

PT. Jaya Samudra Karunia juga memiliki aturan yang berlaku yang harus dipatuhi oleh setiap karyawan, aturan PT. Jaya Samudra Karunia Cabang Tanah Grogot yaitu:

a. Karyawan wajib memenuhi jam kerja sesuai waktu yang telah ditetapkan.

- b. Melaksanakan tugas dan pekerjaan sesuai dengan instruksi atau pedoman atasan karyawan untuk pekerjaan tersebut.
- c. Memenuhi segala peraturan yang telah ditetapkan oleh direksi maupun atasan karyawan atau pemimpin.
- d. Memakai dan memelihara semua alat – alat kerja atau barang milik perusahaan yang tersedia.
- e. Karyawan tidak dibenarkan membawa alat – alat kerja atau barang milik perusahaan keluar tempat kerja tanpa seizin dari direksi atau pejabat yang berwenang diperusahaan.
- f. Karyawan diwajibkan menggunakan alat – alat keselamatan yang disediakan oleh perusahaan selama melakukan kegiatan khususnya pekerjaan lapangan dan diatas kapal.
- g. Apabila karyawan tidak mematuhi peraturan – peraturan perusahaan dapat mengambil tindakan administratif.

Daftar karyawan PT. Jaya samudra karunia Cabang tanah grogot serta jenjang pendidikan terakhir.

**Tabel 4.1**

**Daftar karyawan kantor PT. Jaya Samudra Karunia cabang Tanah Grogot**

No.	Nama	Jabatan	Pendidikan Terakhir
1	Abdul Azis Hakim	Branch Manager	S1
2	Martinah	Administration	S1
3	Mursyid Rinaldi	Staff Operation	S1
4.	Marujuan	Staff Operation	S1

Sumber : *Agency and Operational Service* PT. Jaya Samudra Karunia cabang Tanah Grogot, Tahun 2022

**Tabel 4.2**

**Daftar Inventaris kantor PT. Jaya Samudra Karunia cabang Tanah Grogot**

No.	Invetaris	Jumlah	Kondisi
1	Komputer PC	3	Baik
2	laptop	3	Baik
3	Printer	3	Baik
4	Faximile	3	Baik
5	Telepon	2	Baik
6	Mobil	1	Baik
7	Motor	2	Baik
8	Mesin foto copy	2	Baik
9	Lemari Brankas	1	Baik
10	TV	1	Baik

Sumber : *Agency and Operational Service* PT.Jaya Samudra Karunia cabang Tanah Grogot, Tahun 2022

**4. Struktur Organisasi**

Untuk menunjang operasional PT.Jaya Samudra Karunia cabang Tanah Grogot, maka *Man Power* yang dimiliki adalah :

**a. Administration**

Peran dari Administrasi utamanya adalah sebagai pengkoordinir untuk penerapan sistem manajemen tata usaha pengelolaan keuangan dijalankan secara konsekwen, bertanggung jawab kepada Branch Manager, dengan tugas-tugas sebagai berikut :

- 1) Implementasi dan mempertahankan system manajemen tata usaha keuangan secara efektif dan mendokumentasikan semua aktifitas yang berkaitan dengan system manajemen keuangan perusahaan.
- 2) Membuat rencana internal audit tahunan dan melaksanakan internal audit Sistem Manajemen Keuangan pada semua departemen dan kapal.
- 3) Menyelidiki terjadinya ketidaksesuaian yang dilaporkan bersama dengan Nakhoda Kapal dan Manajemen Senior di darat.
- 4) Memastikan keamanan kegiatan usaha berjalan sesuai dengan apa yang sudah di rencanakan.

- 5) Membuat program dan mengadakan pertemuan pengkajian system (Management Review Meeting) dan membuat catatannya untuk kemudian mendistribusikan hasil pertemuan kepada semua department yang terkait dan kapal serta memantau pelaksanaan corrective action-nya.
- 6) Melakukan koordinasi dengan Branch Manager untuk memastikan stabilitas keuangan kantor.
- 7) Mengadakan pembinaan terkait pengelolaan penyusunan anggaran keuangan kantor.
- 8) Memonitor ketidaksesuaian yang terjadi dan memastikan bahwa tindakan perbaikan/pencegahan telah dilakukan dengan baik.
- 9) Mengkoordinir Rapat Komite Keselamatan setiap 3 (tiga) bulan sekaligus Rapat Management Review minimal 1 (satu) kali setahun.
- 10) Menjadwalkan dan melaksanakan Latihan Tim Tanggap Darurat (*Table Top Drill*) dikantor sesuai jadwal yang telah ditetapkan, minimal sekali dalam setahun.

#### ***b. Branch Manager***

Peran utamanya adalah sebagai pengendali kegiatan operasional kantor cabang yang bertanggung jawab pada General Manager dengan tugas dan tanggung jawab sebagai berikut :

Membina, mengatur dan mengawasi secara keseluruhan terhadap pengoperasian armada kapal secara efisien.

- 1) Mengawasi pekerjaan semua staff operasional.
- 2) Memonitor dan menilai hasil kerja staff dan anak buah kapal.
- 3) Memberikan respond dan dukungan kepada kapal dalam situasi darurat.
- 4) Mengawasi dan mengendalikan anggaran biaya.
- 5) Mengadakan hubungan kerja dengan pihak asuransi yang berkaitan dengan kapal / muatan
- 6) Menjamin bahwa kecelakaan dan kejadian berbahaya dilaporkan dan diperiksa.
- 7) Memastikan komunikasi dengan kapal berjalan dengan baik dan mengetahui posisi kapal serta kordinasi dengan unit kerja lain yang terkait.
- 8) Menandatangani surat perjanjian kerja laut.



### **c. Operation Departement**

Bagian operasi mengemban tugas pada masalah clearance kapal, sandar kapal, perizinan pemuatan *cargo*, penanganan dokumen kapal dan surat-surat ijin. Bertanggung jawab kepada *Branch Manager* dalam hal sebagai berikut:

- 1) Melakukan hubungan kerja dengan pihak kapal dan pihak *jetty*, yang berkaitan dengan kapal/muatan.
- 2) Memberikan respon dan dukungan kepada kapal dalam situasi darurat
- 3) Melakukan pengawasan terhadap peralatan nautis dan alat keselamatan di kapal dan alat-alat navigasi serta menjamin berfungsinya alat tersebut.
- 4) Mengendalikan dokumen – dokumen yang diperlukan di kapal, meliputi dokumen system keselamatan, surat – surat ijin, buku-buku, peta-peta, termasuk juga bendera-bendera.
- 5) Memeriksa kelengkapan dan pemutakhiran surat-surat dan sertifikat kapal serta melakukan kontak dengan pihak otoritas dan badan klasifikasi dalam memperbaharui surta dan sertifikat kapal milik perusahaan.

## **5. Keterlambatan Pemuatan Batubara**

Kelancaran pemuatan batubara merupakan hal yang perlu diperhatikan oleh pemilik kapal, ketika melakukan kegiatan pemuatan harus tepat waktu atau tanpa penundaan, karena jika terjadi keterlambatan dalam kegiatan pemuatan batubara, kapal dapat mengalami keterlambatan karena lamanya waktu pengiriman. waktu loading, sehingga kapal juga mengalami Delay yang menyimpang dari jadwal.

Pemuatan batubara ke kapal terdiri dari rangkaian, dimulai dari kedatangan kapal dari pelabuhan keberangkatan Batam, kemudian melalui proses docking di tangki penjangkaran pelabuhan Tanah Grogot untuk menunggu giliran memuat, dan kemudian kapal sandar di pemuatan batubara khusus milik dermaga PT. Kideco Jaya Agung dan mempersiapkan pemuatan batubara sesuai dengan rencana penyimpanan yang telah disusun.

Kurangnya disiplin penegakan menyebabkan keterlambatan persiapan pemuatan batubara, menyebabkan kapal menunggu *waiting cargo* (mengunggu muatan) proses pengiriman batubara mengalami keterlambatan sampai ketempat tujuan. *Draft* kapal yang cukup dan *propeller* terendam dengan baik merupakan

persyaratan untuk kapal melakukan pelayaran atau keberangkatan ke pelabuhan tujuan yang menunjukkan kelaiklautan kapal.

Dari laporan ini dapat diketahui bahwa beberapa bulan terakhir ini pemuatan batubara di terminal muat batubara untuk kapal SPB.Jaya Buana milik PT.Jaya Samudra Karunia sering mengalami *Ship anchorage at inside port due to waiting shipper schedule for berthing at jetty Tanah merah coal terminal*.

Hal tersebut dikarenakan oleh banyak faktor antara lain turunnya kedisiplinan pelaksana, lemahnya ketegasan manajemen bagi pelaku *indiscipliner*. Motivasi kerja rendah menjadikan koordinasi yang kurang baik antara pihak kapal, pihak perusahaan, dan pihak *supplier* yang kurang terjalin dengan baik dimana kesiapan batubara untuk dimuat mengalami keterlambatan dari kedatangan kapal yang telah ditentukan oleh perusahaan.

Sehingga *Branch Manager Operational Department* harus melakukan prioritas terhadap kelancaran kegiatan pemuatan batubara. Kinerja pelaksana pemuatan batubara yang belum sepenuhnya dilakukan dengan baik menyebabkan pengiriman batubara yang dilakukan kapal SPB.Jaya Buana milik PT.Jaya Samudra Karunia ke pelabuhan tujuan mengalami keterlambatan.

Keterlambatan pemuatan batubara dapat merugikan beberapa pihak antara lain :

**a. Perusahaan**

Perusahaan dalam hal ini PT. Jaya Samudra Karunia akan rugi jika pemuatan batubara terlambat berimbas pada keterlambatan pengiriman batubara sehingga dapat kehilangan kepercayaan dari pengguna jasa pengiriman yang dilakukan oleh PT. Jaya Samudra Karunia.

**b. Supplier**

Supplier dapat mengalami klaim atas keterlambatan ketersediaan batubara di terminal muat batubara.

**c. Pihak Kapal**

Pihak kapal akan rugi karena keterlambatan pemuatan batubara dapat mempengaruhi pengoperasian kapal. Karena jalannya operasi kapal bergantung pada kesiapan kapal berangkat dan kesiapan muatan diatas kapal sesuai *Stowage Plan*.

Banyak hal yang menyebabkan terjadinya keterlambatan pemuatan batubara, namun penulis hanya dapat menyebutkan beberapa hal, karena penulis mengambil kejadian pada perusahaan yang berkaitan.

Hal-hal yang menyebabkan terjadinya keterlambatan pemuatan batubara biasa disebabkan oleh :

**1. Kurangnya koordinasi antar karyawan dengan pemilik barang.**

Hal ini penting untuk mengawasi pelaksanaan supply and loading di setiap event lapangan dan untuk mendukung kelancaran proses loading batubara, dimana proses loading batubara terpantau dengan baik untuk menghasilkan pekerjaan yang sebaik mungkin.

Di tempat penulis praktek, masih kurangnya pemantauan kinerja dalam pelaksanaan pemuatan batubara, kedisiplinan, koordinasi dan penyampaian informasi yang kurang baik tentang proses pemuatan batubara dari operator PT. Jaya Samudra Karunia kepada perusahaan pemasok batubara yaitu PT. Kideco Jaya Agung.

**2. Belum optimalnya *Punishment* dan *Reward* Terhadap Karyawan Yang Indisipliner**

Di atas kertas belum ada aturan untuk memberikan sanksi kepada karyawan yang tidak disiplin dalam operasional divisi PT. Jaya Samudra Karunia, sehingga minimnya dampak dari aturan tersebut membuat kepala operasional enggan menegur dan memberikan sanksi kepada karyawan, yang terlambat masuk kerja dikenakan sanksi.

**a. Kurangnya punishment dan reward**

menurunnya kedisiplinan dan rasa tanggung jawab *staff operation* perusahaan salah satunya dinilai dari sering menunda-nunda pekerjaan yang seharusnya dapat dikerjakan.

Kedisiplinan untuk kesadaran dan kesediaan seorang menaati semua peraturan perusahaan dan norma – norma sosial yang berlaku. Dalam setiap pekerjaan diperlukan sikap dan perilaku taat dan mematuhi peraturan yang ada agar siklus kegiatan berjalan lancar tanpa ada hambatan.

## **b. Turunnya Kedisiplinan**

Terdapat faktor-faktor yang mengakibatkan penurunan kedisiplinan karyawan di *operasional departement* PT.Jaya Samudra Karunia sebagai berikut :

### **1) Pekerjaan yang membosankan dan monoton**

Pekerjaan yang hadapi dari waktu ke waktu, jam ke jam, menit ke menit dan relatif membosankan tak urung membuat motivasi kerja anjlok. Karena merasa bahwa apa yang dikerjakan tidak mengandung sesuatu yang baru. Seolah-olah sudah mempunyai rekaman terhadap apa saja yang harus dikerjakan, dan fungsi karyawan lebih banyak seperti menjadi robot. Akibatnya, kondisi seperti itu lambat laun akan mendatangkan kebosanan pada diri karyawan dalam melakukan pekerjaan.

### **2) Lingkungan kerja yang tidak nyaman**

Lingkungan kerja yang berbasis lapangan dan batubara yang merupakan jenis muatan yang termasuk pada kegiatan berbahaya menjadikan ketidaknyaman dimana operasional perusahaan PT.Jaya Samudra Karunia mudah mengalami kebosanan, instruksi pekerjaan yang berubah-ubah dari *Branch Manager* PT. Jaya Samudra Karunia dan tidak mau mengakui kesalahannya terhadap karywan bahkan suka menyalahkan para karyawan. Hal tersebut sangat mempengaruhi menurunnya semangat dan motivasi kerja karyawan.

### **3) Kurangnya ketegasan peraturan**

Pemimpin seharusnya berani dan tegas bertindak untuk menghukum setiap karyawan yang *indisipliner* sesuai kesalahan. Harapannya, ketegasan pemimpin itu dapat membentuk tingkah laku karyawan yang sesuai dengan aturan perusahaan atau dapat dikatakan menjadikan karyawan menjadi lebih disiplin terhadap pekerjaannya.

Pada kenyataannya pimpinan di *Operational Department* PT.Jaya Samudra Karunia tidak dapat berlaku tegas terhadap karyawannya. Terkadang, hal ini dijadikan celah bagi karyawan untuk tidak mematuhi standar operasional yang telah ditetapkan perusahaan. Akibatnya,



karyawan akan bekerja dan bertindak sesuka hati mereka dan menghasilkan kinerja yang buruk bagi perusahaan. Setelah penulis telusuri lebih dalam, maka penyebab terjadinya hal diatas akibat dari rasa takut akan dibenci oleh karyawan. *Brach Manager Operational Department PT. Jaya Samudra Karunia* berpikir jikalau bertindak tegas akan menimbulkan kebencian dari karyawan terhadap dirinya sendiri secara pribadi.

#### **4) Rendahnya semangat kerja**

Motivasi kerja merupakan stimulus atau rangsangan bagi setiap karyawan untuk bekerja dan menghasilkan karya lebih baik. Dengan motivasi yang tinggi, karyawan lebih bersemangat dan bergairah dalam bekerja. Namun, tak dapat dipungkiri pada kenyataannya banyak karyawan yang memiliki motivasi rendah atau menurun seperti apa yang telah terjadi dalam hal ini karyawan di *Operational Departemen PT. Jaya Samudra Karunia*. Akibat minimnya motivasi, hasil kerja tidak memuaskan atau di bawah standar yang pada akhirnya membuat para pekerja malas untuk bekerja sehingga berakibat pada kedisiplinan terutama kedisiplinan waktu dan kepatuhan keryawan mengikuti prosedur karyawan menjadi tidak berjalan dengan baik dan benar.

### **3. Menunda-nunda pekerjaan**

Menunda-nunda pekerjaan merupakan kegiatan yang membuang waktu kerja secara sia-sia tanpa menghasilkan produktifitas pekerjaan yang di bebankan dan di pertanggungjawabkan.

Saat praktek di perusahaan tempat penulis melakukan penelitian dimana tingginya tingkat penundaan perkerjaan yang dilakukan oleh petugas operasional perusahaan PT.Jaya Samudra Karunia. Seperti menunda pekerjaan karena tiap-tiap pelaksana karena selalu enggan menunggu proses sandar kapal dan pemuatan batubara sehingga petugas tersebut belum melakukan koordinasi oemuatan batubara di saat kapal telah sandar dan siap untuk dimuat, adapun petugas pelaksana pemuatan batubara menunda-nuda pekerjaan dengan memperpanjang waktu istirahat makan dan mengobrol.

adapun faktor penyebab seringnya menunda pekerjaan terjadi adalah:

**a. Kurang Disiplin dan Rasa Tanggung Jawab Karyawan**

Pekerjaan-pekerjaan yang telah dibebankan kepada masing-masing karyawan di bagian operasional PT.Jaya Samudra Karunia tidak sepenuhnya dijalankan oleh karyawan tersebut. Mereka beranggapan pekerjaan itu dikerjakan dengan santai tanpa harus mengejar waktu yang cepat. Padahal semakin cepat pekerjaan diselesaikan, maka operasi pekerjaan di bagian operasional PT.Jaya Samudra Karunia dapat berjalan lancar.

Seperti halnya yang terjadi ketika *Branch Manager* operasional PT.Jaya Samudra Karunia menginstruksikan kepada karyawan untuk tepat waktu karena pekerjaan banyak, dan harus diselesaikan hari itu juga akan tetapi pada kenyataannya masih ada saja yang terlambat. Itu terjadi akibat dari kurangnya rasa tanggung jawab terhadap apa yang telah diberikan kepada karyawan tersebut.

**b. Kurangnya Komunikasi yang baik Antara Karyawan dan Pimpinan**

Dalam melakukan suatu pekerjaan, dibutuhkan suatu komunikasi satu sama lain untuk menyelesaikan pekerjaan tersebut agar tepat sasaran dan tepat waktu. Setiap karyawan saling memberikan informasi serta jalan terbaik yang harus ditempuh dalam mengerjakan sesuatu hal. Namun, jika koordinasi tidak berjalan lancar, maka hasil pekerjaan menjadi tidak bermutu.

Seperti halnya yang terjadi di *Operational Department* PT. Jaya Samudra Karunia Berdasarkan pengamatan secara langsung maupun tidak langsung melalui data-data yang diperoleh, penulis menemukan penyebab terjadinya keterlambatan pemuatan batubara yaitu kurangnya koordinasi antara kepala cabang dan *staff* operasional PT.Jaya Samudra Karunia.

**4. Belum optimalnya pemberian *Reward* terhadap karyawan yang berprestasi**

Dalam hal ini tentunya tentang kemampuan yang positif dan untuk kemajuan perusahaan. Seorang atasan yang jeli menangkap sinyal ini, tentu akan menghargai prestasi tersebut. Kemudian memberikan ruang yang leluasa untuk karyawan tersebut dalam menyalurkan ekspresinya dan pemberian *reward* terhadap apa yang telah karyawan raih.

Namun, yang dialami di *Operational Department* PT.Jaya Samudra Karunia sebaliknya yang mana kurangnya perhatian perusahaan dan tidak mempedulikan akan prestasi kreatifitas karyawan-karyawan baik karyawan di kantor maupun petugas lapangan.

## **5. Keselamatan kerja yang rendah**

Terjamin nya keselamatan kerja dalam melakukan aktivitas perusahaan merupakan suatu tuntutan untuk memiliki rasa ketenangan dalam bekerja karena setiap karyawan tidak perlu khawatir tentang hal-hal yang mengandung resiko dalam setiap pekerjaan yang dilakukan. PT. Jaya Samudra Karunia tentunya telah memenuhi persyaratan perusahaan dalam menjamin keselamatan tiap tiap karyawan yang bekerja.

sebagai bentuk implementasi perusahaan terhadap keselamatan karyawan perusahaan membuat divisi safety department guna penerapan K3 termasuk pelaksanaan audit berkala mengenai peralatan keselamatan, kini operasional department dilengkapi dengan alat-alat keselamatan seperti Apar (alat pemadam api ringan) pada tiap tiap ruangan yang di letakkan pada posisi strategis sesuai penerapan K3. Dan buku panduan keselamatan yang mengacu pada K3.

pada saat penelitian penelitian penulis masih menemukan adanya kekurangan dalam pengelolaan Alat Pelindung Diri (APD) diantaranya masih di temukan minimnya pengelolaan APD seperti kekurangan perlengkapan *safety*, tidak melakukan inventaris setelah pemakaian. Maka perlu perhatian khusus pihak perusahaan.

### **a. kurangnya pengelolaan APD**

pengelolaan yang baik akan memberikan dampak positif terhadap tingkat keselamatan yang di peroleh, termasuk kesiapan karyawan sebelum melakukan pekerjaan, semakin baik pengelolaan maka semakin terjamin pula keselamatan karyawan dalam melaksanakan pekerjaan. Dan pengelolaan yang kurang baik menyangkut alat keselamatan perusahaan akan membahayakan karyawan dalam bekerja.

Pada *Operational Department* PT.Jaya Samudra Karunia masih terdapat kurangnya pengelolaan APD, ini dibuktikan masih ditemukan karyawan



yang tidak menggunakan *safety Helmet* dengan alasan tidak mendapatkan *Safety Helmet*.

**b. Lemahnya pengawasan**

Seorang pemimpin harus bertanggung jawab atas keselamatan dan siap sedia memberi perhatian dan pengawasan terhadap karyawan ataupun bawahannya, serta mengontrol pekerjaan masing-masing karyawan termasuk pengawasan personal para karyawannya terlebih menyangkut keselamatan dan keamanan kerja perusahaan.

Namun, di *Operational Department* PT. Jaya Samudra Karunia berbeda dari apa yang telah penulis paparkan diatas. Pimpinan tidak melakukan pengawasan terhadap pekerjaan para *staff* operasional yang bekerja di kantor maupun luar kantor operasional cabang Tanah Grogot kapal PT.Jaya Samudra Karunia. Maka dapat dikatakan Perusahaan masih lemah dalam memberikan pengawasan terhadap pengelolaan keselamatan dalam hal ini terhadap APD (Alat Pelindung Diri), baik dalam penggunaan maupun perawatan APD tersebut.

**Tabel 4.3**

**Daily Record from Statement of Fact kapal SPB.Jaya Buana  
milik PT. Jaya Samudra Karunia 01 February 2022**

DAILY RECORD			
Date and Day	Weather	Time	Remark
<u>January 27<sup>th</sup>, 2022</u> Thursday	Fine	2318 Hrs	: Ship Arrived and at Tanah Merah Coal terminal
		2318 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to Maintenance Engine
		2318 Hrs	: NOR Tendered of SPB JAYA BUANA
		2318-2400 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to waiting Shipper schedule for berthing at jetty Tanah Merah Coal terminal
<u>January 28<sup>th</sup>, 2022</u> Friday	Fine	0000-2400 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to waiting shipper schedule for berthing at jetty Tanah Merah Coal Terminal
<u>January 29<sup>th</sup>, 2022</u> Saturday	Fine	0000-2400 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to waiting shipper schedule for berthing at jetty Tanah Merah Coal Terminal
<u>January 30<sup>th</sup>, 2022</u> Sunday	Fine	0000-2400 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to waiting shipper schedule for berthing at jetty Tanah Merah Coal Terminal
<u>January 31<sup>st</sup>, 2022</u> Monday	Fine	0000-1419 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to waiting shipper schedule for berthing at jetty Tanah Merah Coal Terminal
<u>February 01<sup>st</sup>, 2022</u> Tuesday	Fine	1419 Hrs	: First line ashore
		1424 Hrs	: All Line made fasted and berthing at Tanah Merah Coal Terminal
		1430 Hrs	: Commenced loading SPB Jaya Buana by Loader No. 1 and No. 2
		0005 Hrs	: Completed loading SPB Jaya Buana by Loader No.1 and No.2
		0056 Hrs	: Cast Off SPB Jaya Buana from jetty Tanah Merah Coal Terminal

**Tabel 4.4**

***Daily Record from Statement Of Fact kapal SPB.Jaya Buana  
milik PT. Jaya Samudra Karunia tanggal 23 February 2022***

DAILY RECORD			
Date and Day	Weather	Time	Remark
<u>February 21<sup>st</sup>, 2022</u> Monday	Fine	2048 Hrs	: Ship Arrived and at Tanah Merah Coal terminal
		2048 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to Maintenance Engine
		2048 Hrs	: NOR Tendered of SPB JAYA BUANA
<u>February 22<sup>nd</sup>, 2022</u> Tuesday	Fine	2048-2400 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to waiting Shipper schedule for berthing at jetty Tanah Merah Coal terminal
<u>February 23<sup>rd</sup>, 2022</u> Wednesday	Fine	0000-2400 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to waiting shipper schedule for berthing at jetty Tanah Merah Coal Terminal
	Fine	0000-0105 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to waiting shipper schedule for berthing at jetty Tanah Merah Coal Terminal
		0055 Hrs	: First line ashore
		0104 Hrs	: All Line made fasted and berthing at Tanah Merah Coal Terminal
		0105 Hrs	: Commenced loading SPB Jaya Buana by Loader No. 1 and No. 2
		0800 Hrs	: Completed loading SPB Jaya Buana by Loader No.1 and No.2
		0812 Hrs	: Cast Off SPB Jaya Buana from jetty Tanah Merah Coal Terminal

**Tabel 4.5**

***Daily Record from Statement Of Fact kapal SPB.Jaya Buana  
milik PT. Jaya Samudra Karunia tanggal 17 March 2022***

DAILY RECORD			
Date and Day	Weather	Time	Remark
<u>March 13<sup>th</sup>, 2022</u>	Fine	2248 Hrs	: Ship Arrived and at Tanah Merah Coal terminal
Saturday		2248 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to Maintenance Engine
		2248 Hrs	: NOR Tendered of SPB JAYA BUANA
<u>March 14<sup>th</sup>, 2022</u>	Fine	2248-2400 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to awaiting Shipper schedule for berthing at jetty Tanah Merah Coal terminal
Sunday			
<u>March 15<sup>th</sup>, 2022</u>	Fine	0000-2400 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to awaiting shipper schedule for berthing at jetty Tanah Merah Coal Terminal
Monday			
<u>March 16<sup>th</sup>, 2022</u>	Fine	0000-2400 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to awaiting shipper schedule for berthing at jetty Tanah Merah Coal Terminal
Tuesday			
<u>March 17<sup>th</sup>, 2022</u>	Fine	1923 Hrs	: First line ashore
Tuesday		1945 Hrs	: All Line made fasted and berthing at Tanah Merah Coal Terminal
		1950 Hrs	: Commenced loading SPB Jaya Buana by Loader No. 1 and No. 2
		0540 Hrs	: Completed loading SPB Jaya Buana by Loader No.1 and No.2
		0700 Hrs	: Cast Off SPB Jaya Buana from jetty Tanah Merah Coal Terminal

**Tabel 4.6**  
**Daily Record from Statement Of Fact kapal SPB.Jaya Buana**  
**milik PT. JSK tanggal 05 April 2022**

DAILY RECORD			
Date and Day	Weather	Time	Remark
<u>April 02<sup>nd</sup>, 2022</u> Saturday	Fine	0148 Hrs	: Ship Arrived and at Tanah Merah Coal terminal
		0148 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to Maintenance Engine
		0148 Hrs	: NOR Tendered of SPB JAYA BUANA
<u>April 03<sup>rd</sup>, 2022</u> Sunday	Fine	0148-2400 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to awaiting Shipper schedule for berthing at jetty Tanah Merah Coal terminal
<u>April 04<sup>th</sup>, 2022</u> Monday	Fine	0000-2400 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to awaiting shipper schedule for berthing at jetty Tanah Merah Coal Terminal
<u>April 05<sup>th</sup>, 2022</u> Tuesday	Fine	0000-2400 Hrs	: Ship anchorage at inside port due to awaiting shipper schedule for berthing at jetty Tanah Merah Coal Terminal
		0004 Hrs	: First line ashore
		0007 Hrs	: All Line made fasted and berthing at Tanah Merah Coal Terminal
		0015 Hrs	: Commenced loading SPB Jaya Buana by Loader No. 1 and No. 2
		0540 Hrs	: Completed loading SPB Jaya Buana by Loader No.1 and No.2
		0700 Hrs	: Cast Off SPB Jaya Buana from jetty Tanah Merah Coal Terminal

Tabel diatas merupakan *Daily Record* dari *Statement of Fact* milik kapal SPB.Jaya Buana *Daily Record* merupakan catatan real mengenai aktivitas kapal mulai kapal tersebut tiba, melaksanakan pemuatan batubara sampai kapal tersebut kembali siap untuk berlayar.

## B. ANALISIS DATA

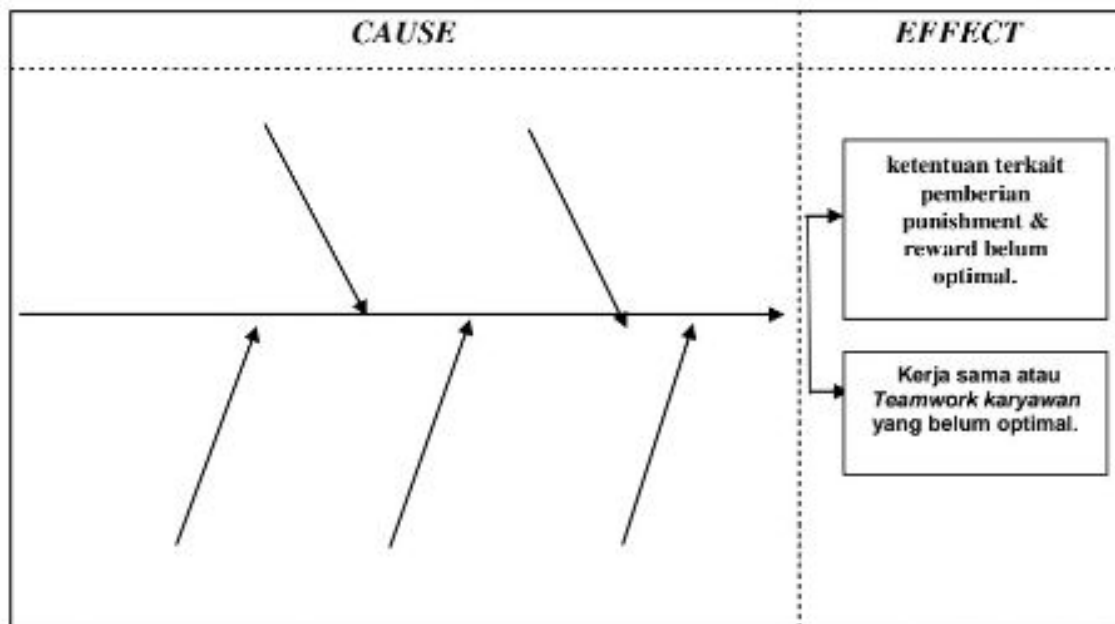
Berdasarkan data yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, dibawah ini penulis akan menganalisis data tersebut dengan menggunakan teknik analisis *FishBone Diagram* (Tulang Ikan) :

### 1. Tahap I : Menyepakati Pernyataan Masalah

#### Mengidentifikasi dan Menyepakati pernyataan masalah

Menyepakati Pernyataan sebab “*cause*” dan akibat dari masalah ini di interpretasikan sebagai “*effect*” atau secara visual akan di gambarkan seperti kepala ikan.

**Gambar 4.1**  
**Menyepakati pernyataan masalah *Fishbone Diagram***



Mengingat penting kelancaran proses pemuatan batubara yang di lakukan oleh perusahaan dalam menjalankan bisnis dalam Tahap ini penulis mencoba mengidentifikasi berbagai faktor yang dapat ditarik menjadi sebab potensial terjadinya keterlambatan pemuatan batubara pada kapal SPB.Jaya Buana milik PT.Jaya Samudra Karunia yang mengakibatkan kapal *Waiting Shipper Schedule* yang menyesuaikan dengan kondisi di lapangan dimana penulis melakukan praktek.

Adapun identifikasi masalah-masalah yang di sepakati adalah sebagai berikut:

- a. Ketidak ketersediaan batubara diterminal muat.
- b. Keterlambatan proses pemuatan batubara.
- c. Penyediaan dan pemuatan tidak sesuai prosedur.
- d. *Conveyor* pemuatan batubara sering mengalami kerusakan.
- e. Perbedaan jenis batubara yang tersedia dengan yang di order.
- f. Keterlambatan kedatangan kapal.
- g. Kurangnya pengawasan dalam pelaksanaan pemuatan batubara.
- h. Kapal tidak bisa beroperasi.
- i. Sering manunda-nunda pekerjaan.
- j. Kesalahan melaksanakan instruksi.
- k. Kurangnya team work.
- l. Kecelakaan kerja.

- m. Tidak mengerti K3.
- n. Kekurangan APD (Alat Pelindung Diri).

## **2. Tahap 2 : Mengidentifikasi dan pemilihan kategori-kategori**

### **Memilih dan pengelompokkan masalah ke dalam bentuk kategori**

Pengelompokan masalah-masalah dalam bentuk kategori yang cocok dari setiap permasalahan yang diasumsikan menjadi penyebab keterlambatan pemuatan batubara untuk mempermudah penulis dalam penelusuran akar permasalahan, dengan faktor sebab akibat dalam metode *Fishbone Diagram* (tulang ikan).

Terdapat beberapa kategori yang bisa digunakan dalam metode *Daigram Fishbone* untuk menggolongkan berbagai sebab-sebab yang disumsikan sebagai penyebab terjadinya masalah.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan kategori 5S yang bisa digunakan di dunia industri dalam mengidentifikasi sebab-sebab dari masalah yang telah disesuaikan dengan kondisi lapangan selama melakukan praktek.

#### **Kategori 5S, yaitu :**

1. *System (Management)*
2. *Supplier* (pemasok)
3. *Skills* (SDM/Sumber Daya Manusia)
4. *Surrounding* (lingkungan)
5. *Safety* (keselamatan)

Dengan kategori 5S maka sebab-sebab yang telah diperoleh sebagai sebab dari terjadinya keterlambatan pemuatan batubara dapat di sortir untuk dimasukkan kedalam kategori yang sesuai dan mengikuti situasi real di lapangan dan di cocokkan sebagai berikut:

#### **1. *System (management)***

- a. Penyediaan dan pemuatan batubara
- b. Kurangnya pengawasan dalam pelaksanaan pemuatan batubara



**2. *Supplier* (pemasok)**

- a. Keterlambatan pemuatan batubara
- b. Ketidak ketersediaan batubara di terminal muat
- c. *Conveyor* pemuatan batubara sering mengalami kerusakan
- d. Perbedaan jenis batubara yang tersedia dengan yang di order

**3. *Skills* (SDM/Sumber Daya Manusia)**

- a. Kesalahan melaksanakan instruksi
- b. Sering menunda-nunda pekerjaan
- c. Kurangnya team work

**4. *Surrounding* (lingkungan)**

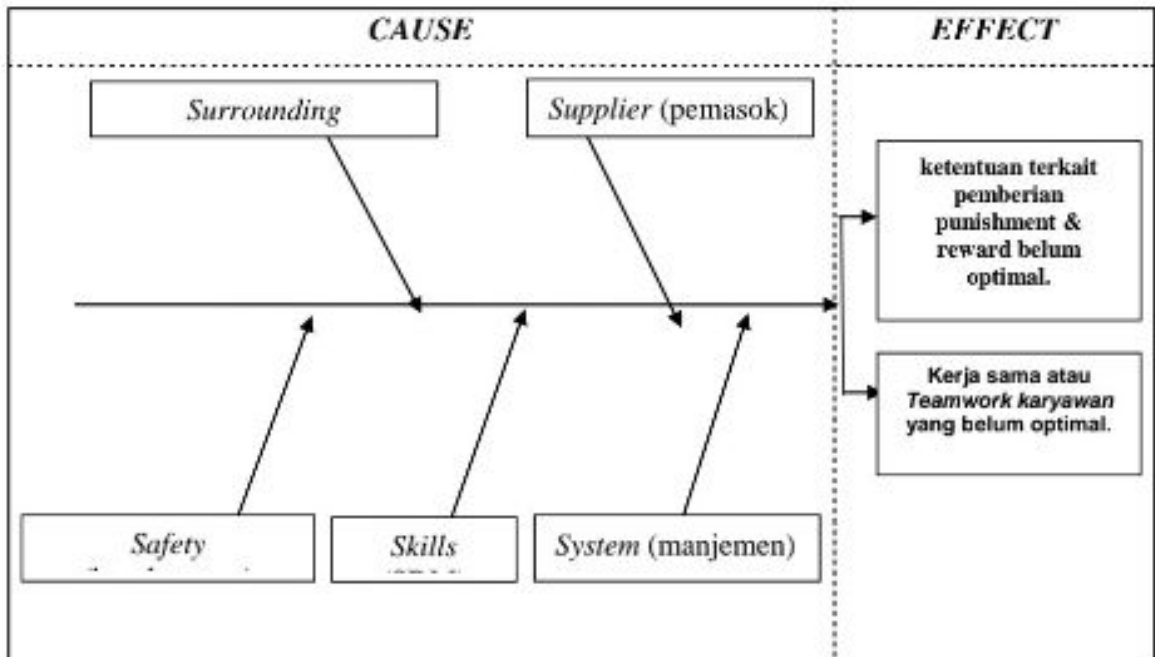
- a. Keterlambatan kedatangan kapal
- b. Kapal tidak bisa beroperasi

**5. *Safety* (keselamatan)**

- a. Kecelakaan kerja
- b. Tidak mengerti K3
- c. Kekurangan APD

**Gambar 4.2**

**Pengelompokan masalah kedalam kategori 5S *Fishbone Diagram***



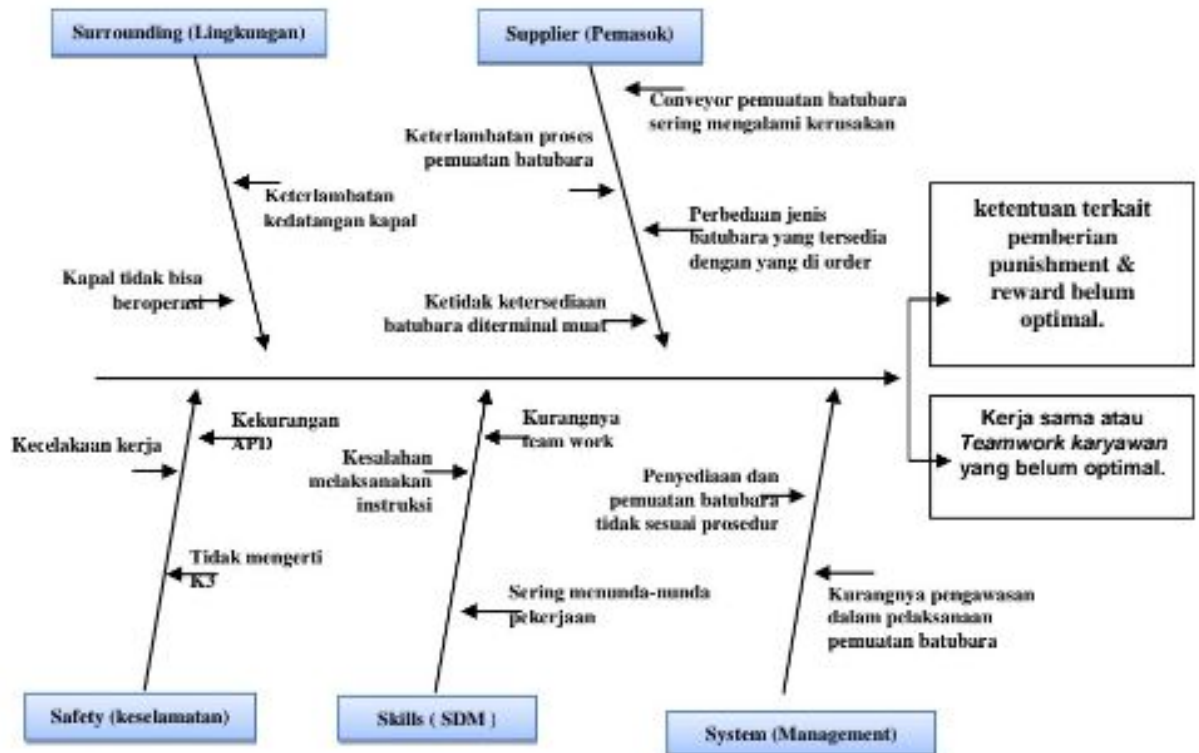
**3. Tahap 3 : Memasukkan sebab-sebab yang ditemukan dengan cara sesi *Brainstorming***

**Memasukkan sebab-sebab permasalahan ke dalam bagan tulang ikan sesuai kategori dengan cara sesi *Brainstorming***

setiap kategori permasalahan mempunyai sebab-sebab yang perlu di uraikan lebih detail, dan Memasukkan kategori kedalam bagan diagram tulang ikan (*fishbone*), ditarik dengan garis horizontal utama, buat garis diagonal yang menjadi “cabang”. Setiap cabang mewakili “sebab utama” darimasalah yang di tulis sebab ini diinterpretasikan sebagai “*cause*”, secara visual dalam *fishbone* “tulang ikan”. sehingga pengelompokan kategori tersebut membentuk pola tulang ikan, Dan memasukkan permasalahan yang telah teridentifikasi sebagai sebab-sebab permasalahan.

**Bagan 4.1**

**Bagan kategori permasalahan *Fishbone Diagram***

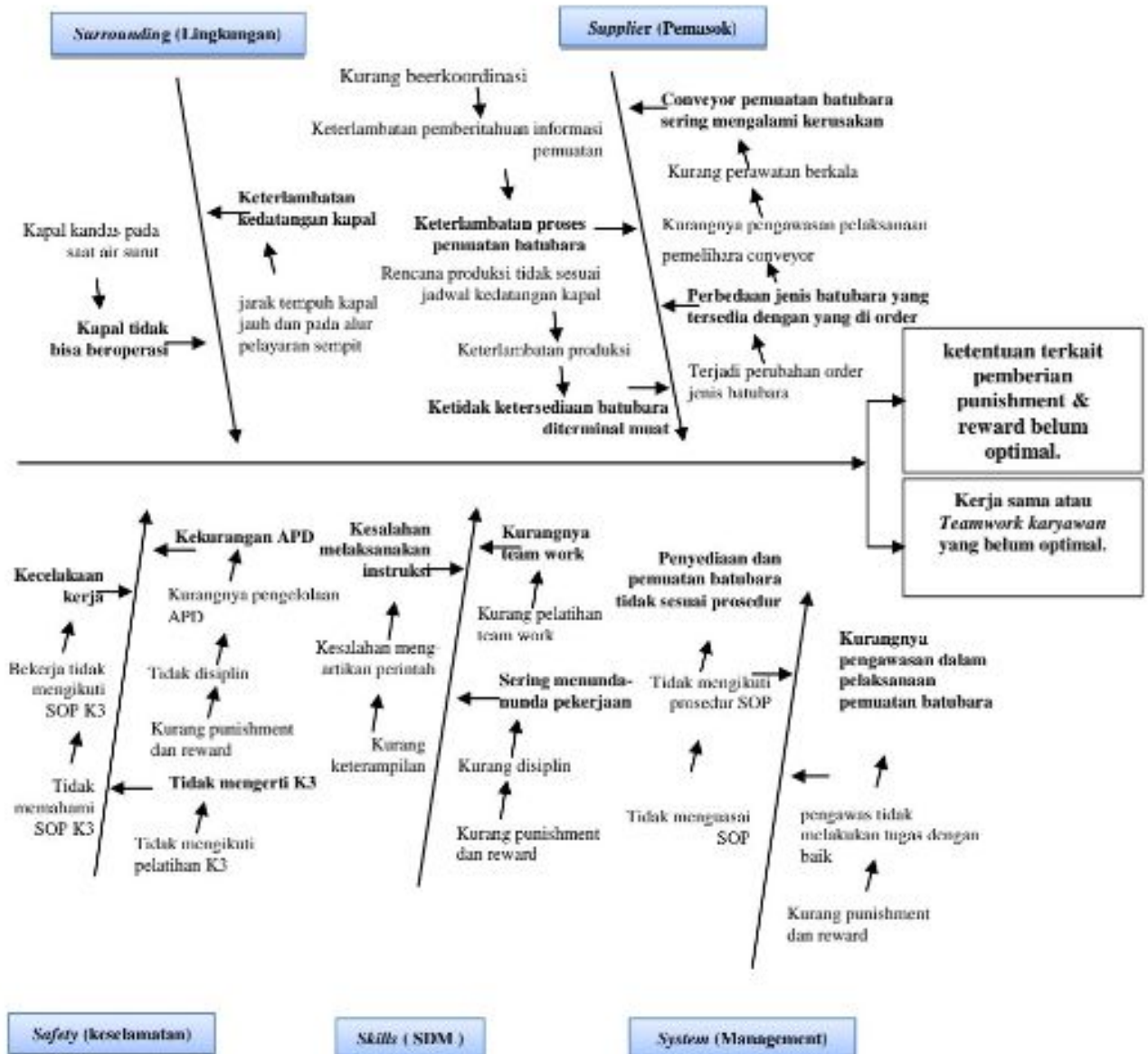


**4. Tahap 4 : Mengkaji sebab-sebab potensial permasalahan**

Adapun mengkaji sebab-sebab potensial untuk mencari sebab-sebab permasalahan yang terdapat pada masing-masing kategori di tarik membentuk cabang baru dari setiap cabang kategori.

## Bagan 4.2

### Bagan Kajian *Fishbone Diagram*

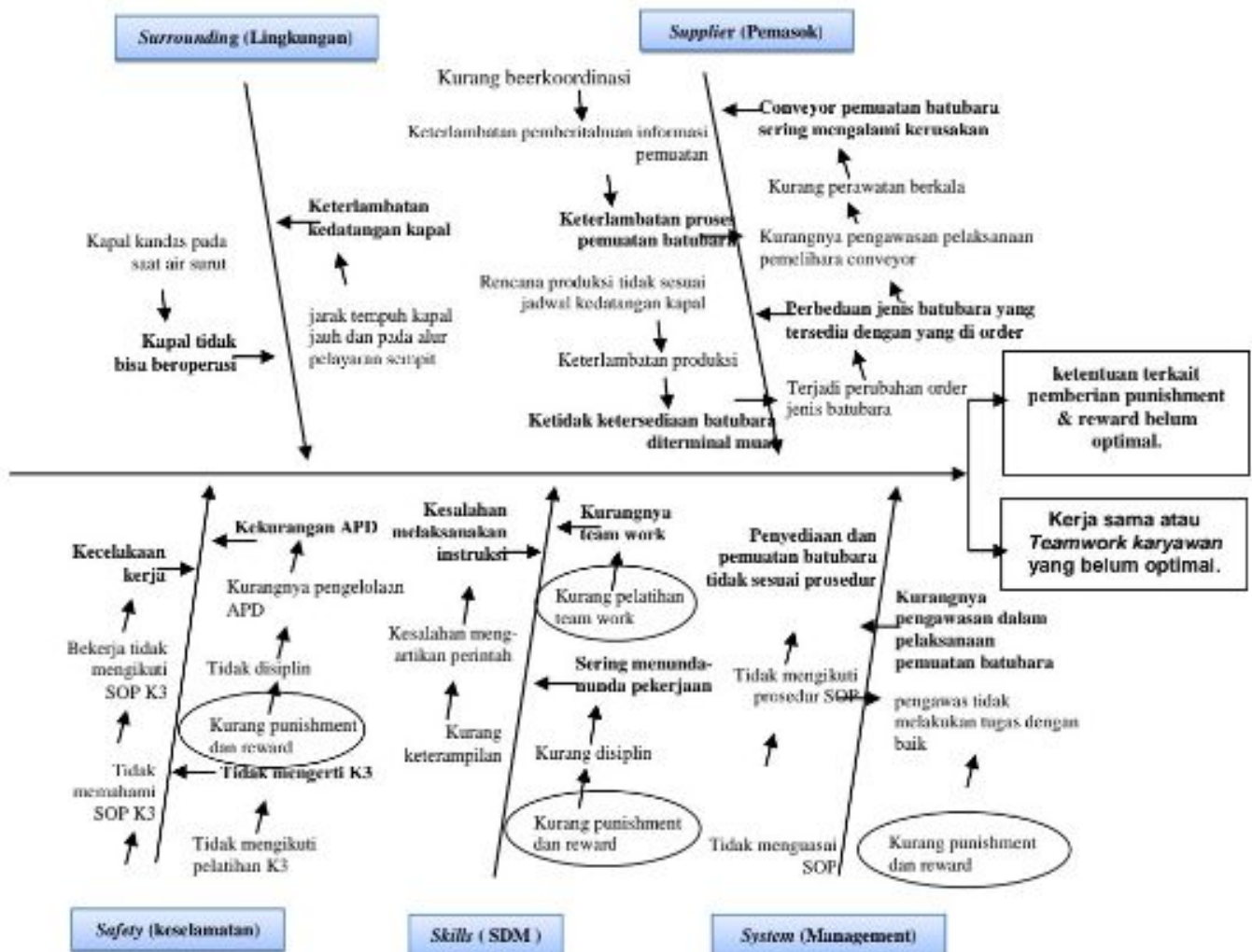


Tahap pencarian sebab-sebab potensial dari permasalahan, melalui sesi *brainstorming* terhadap permasalahan yang telah di kelompokkan dalam bentuk kategori. Sebab-sebab yang muncul pada lebih dari satu kategori bisa di tulis di beberapa tempat yang berbeda jika sebab tersebut berhubungan dengan beberapa kategori, Sebab-sebab ditulis dengan garis Horisontal sehingga banyak “tulang-tulang” kecil keluar dari garis diagonal, petanyakan kembali “mengapa sebab itu muncul?” sehingga keluar dari garis Horisontal.

#### 5. Tahap 5 : Lanjutan Pengkajian sebab-sebab permasalahan

### Bagan 4.3

**Bagan lanjutan pengkajian penyebab masalah *Fishbone Diagram***



Pada bagan diatas merupakan pengkajian sebab-sebab dan melingkari penyebab yang paling mungkin sebagai permasalahan pada metode *FishBone Diagram* (diagram tulang ikan), Sebab-sebab yang muncul pada lebih dari satu kategori bisa di tulis di beberapa tempat yang berbeda jika sebab tersebut berhubungan dengan beberapa kategori. Penandaan sebab-sebab tersebut ditandai dengan melingkari pada beberapa penyebab permasalahan yang paling memungkinkan.

## 6. Tahap 6 : Merangkum diskusi sesi *Brainstorming Fishbone Diagram*

**Tabel 4.7**  
**Table diskusi pembahasan masalah**

possible root cause	Discussion	Root Cause
		Y/N
A. SYSTEM / MANAGEMENT		
1. Tidak menguasai SOP	- SOP ada dan dilakukan pelatihan	N
2. Kurang punishment dan reward	- Tidak ada ketentuan yang jelas tentang pemberian punishment dan reward	Y
B. SUPPLIERS		
1. Terjadi perubahan order jenis batubara	- Perubahan rencana oleh buyer saat kapal dalam perjalanan  - Stock batubara sudah di siapkan sesuai order awal	N
2. Kurang pengawasan pelaksana pemeliharaan conveyor	- Dana pemeliharaan tersedia  - Spare part tersedia	N
3. Kurang berkoordinasi	- Pembagian kerja jelas  - Alat komunikasi cukup	N
4. Rencana produksi tidak sesuai jadwal kedatangan kapal	- Rencana produksi dibuat berdasarkan order dan kapasitas produksi	N
C. SKILLS / SDM		
1. Kurang keterampilan	- Kompetensi SDM disesuaikan	N
2. Kurang pelatihan team work	- Tidak pernah dilakukan pelatihan team work	Y
3. Kurang punishment dan reward	- Tidak ada ketentuan yang jelas tentang pemberian punishment dan reward	Y
D. SAFETY		
1. Kurang punishment dan reward	- Tidak ada ketentuan yang jelas tentang pemberian punishment dan reward	Y
2. Tidak memahami SOP K3	- Ada SOP K3  - Pelatihan SOP disediakan	N
3. Tidak mengikuti pelatihan	- Ada SOP K3  - Pelatihan K3 dilakukan	N
E. SURROUNDING / LINGKUNGAN		
1. Jarak tempuh kapal jauh dan garis alur pelayaran sempit	- Perjalanan kapal disesuaikan dengan kondisi jarak dan alur pelayaran sempit	N
2. Kapal kandas pada saat air surut	- Jadwal perjalanan kapal di sesuaikan dengan tabel pasang surut air laut	N



Pada tahap ini terlihat pada tabel 4.7 di atas merupakan rangkuman diskusi dalam bentuk table diskusi pembahasan masalah untuk pembahasan dan pembuktian apakah faktor itu merupakan akar dari penyebab permasalahan dengan memasukkan akar sebab-sebab tersebut pada sesi *brainstorming* sebagai "*possible root cause*". Kolom "*discussion*" merupakan ulasan kejadian bersifat real yang terjadi di lapangan sesuai pernyataan "*possible root cause*". Setiap permasalahan ditentukan pada Kolom "*root cause*" apakah penyebab masalah tersebut merupakan akar dari permasalahan yang terjadi. Di tunjukkan dengan "Y" untuk pernyataan "*Yes*" dan "N" untuk pernyataan *No*.



## 7. Tahap 7 : Diskusi lanjutan penetapan akar masalah

**Table 4.8**  
**Tabel diskusi lanjutan penetapan akar masalah**

possible root cause	Discussion	Root Cause
		Y/N
A. SYSTEM / MANAGEMENT		
1. Tidak menguasai SOP	- SOP ada dan dilakukan pelatihan	N
2. Kurang punishment dan reward	- Tidak ada ketentuan yang jelas tentang pemberian punishment dan reward	Y
B. SUPPLIERS		
1. Terjadi perubahan order jenis batubara	- Perubahan rencana oleh buyer saat kapal dalam perjalanan  - Stock batubara sudah di siapkan sesuai order awal	N
2. Kurang pengawasan pelaksana pemeliharaan conveyor	- Dana pemeliharaan tersedia - Spare part tersedia	N
3. Kurang berkoordinasi	- Pembagian kerja jelas - Alat komunikasi cukup	N
4. Rencana produksi tidak sesuai jadwal kedatangan kapal	- Rencana produksi dibuat berdasarkan order dan kapasitas produksi	N
C. SKILLS / SDM		
1. Kurang keterampilan	- Kompensi SDM disesuaikan	N
2. Kurang pelatihan team work	- Tidak pernah dilakukan pelatihan team work	Y
3. Kurang punishment dan reward	- Tidak ada ketentuan yang jelas tentang pemberian punishment dan reward	Y
D. SAFETY		
1. Kurang punishment dan reward	- Tidak ada ketentuan yang jelas tentang pemberian punishment dan reward	Y
2. Tidak memahami SOP K3	- Ada SOP K3 - Pelatihan SOP disediakan	N
3. Tidak mengikuti pelatihan	- Ada SOP K3 - Pelatihan K3 dilakukan	N
E. SURROUNDING / LINGKUNGAN		
1. Jarak tempuh kapal jauh dan pada alur pelayaran sempit	- Perjalanan kapal disesuaikan dengan kondisi jarak dan alur pelayaran sempit	N
2. Kapal kandas pada saat air surut	- Jadwal perjalanan kapal di sesuaikan dengan tabel pasang surut air laut	N

Table 4.8 di atas merupakan lanjutan dengan penandaan hasil pembahasan akar permasalahan dan di anggap sebagai akar permasalahan dalam metode diagram Tulang Ikan (*Fishbone Diagram*). Melalui pembahasan "*Discussion*" yang disesuaikan dengan kondisi *real* perusahaan dan di beri penandaan lingkaran pada faktor "Y" sebagai akar permasalahan keterlambatan pemuatan batubara yang perlu di tindak lanjuti.

Dalam rincian pada table diatas *Fishbone diagram* dapat menemukan akar permasalahan terjadinya keterlambatan pemuatan batubara. dan didapati discussion yang menonjol dimana akar permasalahan muncul lebih dari satu kali di beberapa indikator kategori yang berbeda. Adapun akar permasalahan yang didapati adalah sebagi berikut :

**Discussion :**

Tidak ada ketentuan yang jelas tentang pemberian punishment dan reward

**Kategori :**

- **System / manajemen**
- **Skills / SDM**
- **Safety/keselamatan**

**Discussion :**

Tidak pernah dilakukan pelatihan *team work*

**Kategori :**

- **Skills/SDM**

### C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berikut adalah penjelasan permasalahan yang tentu disebabkan oleh beberapa faktor. Sesuai dengan kaidah sebab dan akibat, maka permasalahan – permasalahan yang ditulis oleh penulis sesuai dengan data–data atau keterangan pada saat pengadaan berlangsung.

**Alternatif pemecahan masalah mengenai :**

- 1. Belum optimalnya ketentuan yang jelas tentang pemberian punishment dan reward**

**a. Pada kategori system/manajemen**

- Membuat peraturan yang jelas mengenai ketentuan *Punishment* and *Reward*.

**b. pada kategori Skills/SDM**

- Mengusulkan rancangan peraturan tentang pemberian *Punishment* dan *Reward* kepada direksi perusahaan.
- Melakukan penerapan menyangkut peraturan tentang pemberian *Punishment* dan *Reward*.

**c. Bagian Safety / Keselamatan**

- Mengusulkan masukan untuk pembuatan rancangan tentang pemberian *Punishment* dan *Reward* kepada direksi perusahaan.
- Melakukan penerapan menyangkut usulan peraturan pemberian *Punishment* dan *Reward*.

**2. Tidak pernah dilakukan pelatihan team work**

**a. Pada kategori Skills/SDM**

- Memberikan pelatihan *team work* karyawan

**D. EVALUASI TERHADAP PEMECAHAN MASALAH**

Dari beberapa alternatif pemecahan masalah maka dilakukan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah, mana alternative pemecahan masalah yang paling tepat untuk dijadikan solusi dari permasalahan, dengan memperhatikan keuntungan dan kerugian tiap-tiap alternatif yang disesuaikan dengan situasi dan kondisi objek penelitian.

**1. Belum optimalnya penetapan terkait *Punishment* and *Reward***

**a. Membuat peraturan yang jelas mengenai ketentuan *Punishment* and *Reward***

Keuntungan :

- Peraturan *punishment* dan *reward* dalam perusahaan jelas dan tertulis.
- Peningkatan kedisiplinan karyawan.
- Peraturan yang dibuat dapat dijadikan acuan manager atau pimpinan dalam mengambil kebijakan.
- Meningkatkan profesionalisme perusahaan dalam manage perusahaan.

- Merupakan langkah awal perusahaan dalam meningkatkan profesionalisme perusahaan.

Kerugian :

- Membutuhkan pertimbangan yang matang dalam pembuatan peraturan baru.
- Membutuhkan *team* khusus dalam menyusun peraturan baru.
- Membutuhkan dana khusus untuk biaya penyusunan peraturan baru.

b. Mengusulkan rancangan peraturan tentang pemberian *Punishment* dan *Reward* kepada direksi perusahaan.

Keuntungan :

- Dapat dijadikan bahan pertimbangan oleh direksi/pimpinan perusahaan mengenai meningkatkan kualitas manajemen.
- Akan dapat dijadikan sebagai salah satu bentuk batu loncatan bagi karyawan dalam berkarir.
- Dapat di gunakan oleh perusahaan sebagai alat untuk meningkatkan disiplin karyawan dan kreatifitas dalm bekerja.

Kerugian :

- Membutuhkan pertimbangan yang cukup matang.
- Perusahaan harus membuat *Team* khusus untuk perancangan peraturan baru.
- Membutuhkan dana khusus untuk penyusunan rancangan peraturan baru.

c. Melakukan penerapan menyangkut peraturan tentang pemberian *Punishment* dan *Reward*.

Keuntungan :

- Berpeluang meningkatkan kedisiplinan dan kinerja karyawan.
- Loyalitas karyawan perusahaan akan lebih meningkat.
- Karyawan merasa diperhatikan akan tiap-tiap prestasi yang di capai.
- Dapat di jadikan motivasi karyawan dalam bekerja.
- Penerapan peraturan dapat meingkatkan kedisiplinan karyawan.

Kerugian :

- Perusahaan harus menyiapkan *team* khusus untuk mensosialisasi dan pengawasan penerapan di peraturan baru.

- d. Mengusulkan masukan untuk pembuatan rancangan tentang pemberian *Punishment* dan *Reward* kepada direksi perusahaan.

Keuntungan :

- Dapat dijadikan bahan pertimbangan oleh direksi/pimpinan perusahaan mengenai meningkatkan kualitas manajemen.

Kerugian :

- Membutuhkan pertimbangan yang cukup matang.

- e. Melakukan penerapan menyangkut usulan peraturan pemberian *Punishment* dan *Reward*.

Keuntungan :

- Penerapan peraturan dapat meningkatkan kedisiplinan karyawan.
- Meningkatkan motivasi dan kreatifitas kerja karyawan.
- dijadikan acuan oleh *manager* atau pimpinan dalam membuat kebijakan kepada karyawan.
- Dapat di jadikan motivasi karyawan dalam bekerja.

Kerugian :

- Berpotensi menimbulkan penyalahgunaan wewenang.
- Perusahaan harus menyiapkan *team* khusus untuk mensosialisasi dan pengawasan penerapan di peraturan baru.

## **2. Belum optimalnya kerjasama Team atau Team Work antar Karyawan.**

- f. Memberikan pelatihan *Team Work* karyawan

Keuntungan :

- Tiap-tiap individu karyawan dapat memahami karakter diri sendiri dan orang lain dalam bekerja sama.
- Meningkatkan kemampuan bekerja sama secara terencana dan terkoordinasi dalam kelompok, baik dalam satu unit maupun antar unit lain dalam perusahaan.
- Menguasai teknik, strategi dan kecerdasan bekerja sama untuk memberikan kontribusi kerja secara kolaboratif.

Kerugian :

- Perusahaan harus menyiapkan dana khusus untuk mengadakan pelatihan *Team Work*.

- Kesulitan dalam menentukan waktu yang tepat untuk pelaksanaan pelatihan *Team Work*.

#### **E. PEMECAHAN MASALAH**

Berdasarkan pertimbangan keuntungan dan kerugian yang telah dibahas pada bab sebelumnya dari beberapa macam alternatif pemecahan masalah, maka dipilih pemecahan masalah yaitu sebagai berikut :

1. Membuat peraturan dan penerapan yang jelas mengenai ketentuan *Punishment and Reward*
2. Memberikan pelatihan *team work* kepada karyawan

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Dari permasalahan-permasalahan yang dikemukakan dan pemecahan masalah yang diuraikan pada bab-bab sebelumnya, penulis mencoba untuk menarik kesimpulan yang merupakan suatu ringkasan secara keseluruhan dari skripsi ini. Adapun permasalahan yang dikemukakan oleh penulis dalam skripsi ini adalah bagaimana upaya mengatasi keterlambatan pemuatan batubara pada kapal SPB.Jaya Buana milik PT.Jaya Samudra Karunia di *Tanah Merah Coal Terminal* Kalimantan Timur, yang mana permasalahan ini disebabkan oleh faktor-faktor penghambat yang dibatasi penulis pada penyebab keterlambatan pemuatan batubara pada kapal untuk mencapai tingkat kinerja perusahaan khususnya *Operational Department* PT.Jaya Samudra Karunia. Adapun kesimpulan dalam penulisan skripsi ini sesuai dengan tujuan penulisannya adalah sebagai berikut :

Penyebab permasalahan yang terjadi di PT.Jaya Samudra Karunia yaitu :

- a. Ketentuan terkait pemberian *punishment* dan *reward* perusahaan belum optimal.
- b. Pelatihan team work terhadap karyawan yang belum optimal.

Dari kesimpulan diatas penulis melihat adanya “Penurunan tingkat kedisiplinan dan motivasi karyawan dalam bekerja” sehingga terjadinya keterlambatan dalam pemuatan batubara yang menjadi penghambat kegiatan operasional PT. Jaya Samudra Karunia dalam penanganan pemuatan batu bara di kapal SPB. Jaya Buana.



## B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas maka penulis mengajukan beberapa rekomendasi yang dapat dijadikan sebagai masukan untuk mengatasi keterlambatan pemuatan batubara diatas kapal SPB. Jaya Buana milik PT. Jaya Samudra Karunia terkhusus pada unit *Operational Department*, yaitu diperlukannya ketegasan dan kebijakan perusahaan untuk mengatasi terjadinya keterlambatan pemuatan batubara yang dilakukan perusahaan.

Oleh karena itu PT.Jaya Samudra Karunia perlu memiliki prosedur, kebijakan dan rencana kegiatan perusahaan yang baik. Untuk itu perlu diuraikan langkah - langkah yang akan dilakukan untuk mencapai visi dan misi perusahaan serta kesiapan Sumber Daya Manusia yang berkualitas pada perusahaan.

Langkah-langkah tersebut harus disusun secara sistematis dan mendapatkan hasil yang memuaskan.

Adapun saran-saran yang diusulkan dalam penulisan skripsi ini adalah :

- Perusahaan perlu membuat peraturan yang jelas mengenai ketentuan *punishment and reward*
- Perlunya perhatian perusahaan untuk memberikan *Reward* Terhadap Karyawan Yang Memiliki Prestasi
- Pentingnya kebijakan perusahaan memberikan pelatihan atau training terhadap SDM sesuai dengan penempatan dan pekerjaan.
- Pentingnya memberikan pelatihan *team work* terhadap karyawan

## DAFTAR PUSTAKA

- Sudjatmiko, (1995). *Pokok-pokok pelayaran niaga* (xxi). Gunung Agung.
- Soewedo, H. (1996). *SHIPPING PRAKTIS* (H. Soewedo (ed.)).
- Daryanto. (1997). *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Surabaya Apollo Lestari.
- Sudjatmiko. (1992). *Pokok - Pokok Pelayaran Niaga* (Sudjatmiko (ed.); III). YP. Satya Widia.
- S, M. & S. (1989). *Metode Penelitian Survey*. LP3ES.
- Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D* (Sugiyono (ed.)). Alfabeta.
- Tague, N. . (2005). *The Quality Toolbox* (2th ed.). ASQ Quality Press.  
<https://asq.org/quality-press/display-item?item=H1224>
- Purba. (2008). *Diagram Fishbone dari Ishikawa*. <https://hardipurba.com/diagram-fishbone-dari-ishikawa/>

## LAMPIRAN 1

Foto Kapal SPB. JAYA BUANA



## LAMPIRAN 2

### Ship Particular SPB. Jaya Buana

SHIP PARTICULAR	
1 Name of Ship	: SPB. JAYA BUANA
2 Place / Year Built	: Dalian, China
3 Date of Keel Laying	: Dec, 10th 2010
4 Date of Launching	: Oct, 12th 2011
5 Date of Delivery	: Feb, 29th 2012
6 Builder Hull Number	: JSK-01007-COC
7 Builder	: ORIENTAL PRECISION & ENGINEERING CO.LTD
8 Call Sign	: P O I K
9 MMSI / IMN	: 525015934 / 452502262
10 IMO Number	: 9612753
11 Official Number	: 2012 Pst No.7233/L
12 Nationality / Flag	: Indonesia
13 Class	: K. R. (+ KRS 1 ; + krm 1)
14 Port of Register	: J A K A R T A
15 Vessel Type	: Deck Cargo Vessel
16 Ship Owner	: PT. Armada Rock Karunia Transshipment
17 Ship Telp / Telex	: 077 - 870 - 773 - 232 - 496 / 452502262@in.mali65.com.sg
18 Ship Email	: JYB@amosconnect.com
19 Length Over All ( L . O . A )	: 126 Meter
20 L . B . P	: 120 Meter
21 Breadth Moulded	: 26,00 Meter
22 Depth Moulded	: 8,00 Meter
23 Draft Moulded	: 5.745 Meter ( SUMMER ) : 5.879 Meter ( TROPICAL )
24 Deadweight	: 12.900 Tons
25 Gross Tonnage	: 7.340,00 Tons
26 Nett Tonnage	: 2.202,00 Tons
27 Light Ship	: 3.200,00 Tons
28 Maximum Height	: Fore = 22,17 Meter & Astern = 25,59 Meter
29 Fresh Water Tank Capacity	: 192,80 Tons
30 Ballast Water Tank Capacity	: 6.503,6 Tons
31 Fuel Oil Tank Capacity	: HFO : 507,7 Tons : MDO : 144,5 Tons
32 Main Engine	: HINSEN BH21/32P : MCR : 1.600kW x 900.0 RPM : NCR : 1.440 kW x 868.9 RPM
33 Auxiliary Engine	: DOOSAN AD 126 TI : 336 PS ( BHP ) x 1.800 RPM ( x 2 ) ; 2 x 200 kW : 1 x 500 KG/H
34 Aux. Boller	: 1 x 500 KG/H
35 Steering Gear & Propulsion	: Electro Hydr. Type. 1 Ram / 2 Cyl. 1 Rod for 2 Rudder
36 Propeller / Rudder	: 2 Sets / 2 Sets
37 Alamat PT JSK Shipping	: Gedung AIA Central Lt 33, Jl. Jendral Sudirman Kav 48 A Jakarta - Indonesia 12930
38 Alamat Agent Balikpapan PT JSK Shipping	: Jl. Gunung IV No 17 RT 49 Kel. Margo Mulyo, Kec. Balikpapan Barat - Balikpapan Indonesia 76131
39 Alamat Agent Batam PT Pelayaran Karunia Samudra	: Jl. Raden Patah, Komp Kolekta No 8 Batam - Indonesia

  
**Capt. An Prastowo**  
**Master CH Jaya Buana**

## LAMPIRAN 3

Shipping Order SPB. Jaya Buana

		<b>PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA SHIPPING</b>	
<b>SHIPPING ORDER</b>			
		No Ref : SOD 212	
<b>Shipper :</b> PT. KIDECO JAYA AGUNG Graha Mitra 1st Floor Jl. Jend Gatot Subroto Kav.21 Jakarta 12930 - Indonesia		<b>Date Of Issue :</b> May 22nd, 2022	<b>SHIPPING ORDER</b>  TO THE COMMANDING OFFICER  Please Receive On Board The Under  Mentioned Goods And Grant Accompanying  Receipt   <div style="font-size: 2em; font-weight: bold;">ORIGINAL</div>
<b>Consignee :</b> PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM JL. ENGKU PUTRI NO. 3 BATAM CENTRE 29431 BATAM - INDONESIA			
<b>Notify Address :</b> PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM JL. ENGKU PUTRI NO. 3 BATAM CENTRE 29431 BATAM - INDONESIA			
<b>Name Of Vessel :</b> SPB JAYA BUANA		<b>Voyage Number :</b> JYB - 2207	
		<b>S/O No.</b>	<b>B/L No.</b> 2213 / KDC / JYB - 2207
<b>Port Of Loading :</b> TANAH MERAH COAL TERMINAL, EAST KALIMANTAN, INDONESIA		<b>Port Of Discharging :</b> JETTY TANJUNG KASAM, BATAM	
<b>Final Destination :</b>			
<b>Total Number Of Creates Or Bundles :</b>			
Mark & Numbers	No. Of Crts Or Bdis	Description Of Goods	Gross Weight
		* ROTO COAL *	12,304 MT
Measurement			
<b>Remarks :</b>			
No. Of Crts Or Bdis Stowed In Hatch No. Date			
<b>Disput :</b>  <b>MUBSYID RINALDI</b> As Agent For The Carrier			


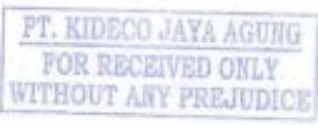



Head Office : 41A, Coastal 17<sup>th</sup> Floor, Jl. Sudirman Kav. 48A, Jakarta Selatan 12930 Telp : +62 21-5201558 (Marketing), Fax : +62 21-5201779  
 Balikpapan Branch : Jl. Hutan Raya No. 1, Balikpapan Telp : +62 541-881026 and Fax : +62 541-881092  
 Samarinda Branch : Jl. Hutan Raya No. 1, Samarinda Telp : +62 541-881026 and Fax : +62 541-881092

JSKS-SHOE
FORM-JG-01-24-04-S(1/1)/0/2013.01.02



## LAMPIRAN 4

### Notice of Readiness SPB. Jaya Buana

	<b>PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA SHIPPING</b>	
	<b>NOTICE OF READINES</b>	
<b>Messrs :</b> PT. KIDECO JAYA AGUNG Graha Mitra 1st Floor Jl. Jend Gatot Subroto Kav. 21 Jakarta 12930 - Indonesia		No Ref : NOR 209 Date : May 15th, 2022
<b>NOTICE OF READINESS</b> <b>SPB JAYA BUANA</b>		
<b>ORIGINAL</b>		
Dear Sirs,		
This is to Notify that the Above Vessel has Arrived at <b>TANAH MERAH COAL TERMINAL</b> Port At <b>21.48</b> (LT) Hours On <b>May 15th, 2022</b> and now in All Respects, She is Ready To Commence Loading / Discharging Her Cargo in Accordance with the Terms and Conditions of The Charter Party.		
Notice of Readiness Tendered	: At <b>21.48</b> (LT) Hours on <b>May 15th, 2022</b>	
Free Pratique Granted	: At <b>---</b> (LT) Hours on <b>---</b>	
Notice of Readiness Accepted	: <i>N.O.R. Accepted As Per Governing Charter Party / Sales Contract.</i>	
		
Dibuat :  <b>MURSYID RINALDI</b> As Agent For The Carrier	Disetujui :  <b>Capt. ARI PRASTOWO</b> Master Of SPB JAYA BUANA	Disahkan :  <b>KIDECO</b>
<p>Head Office : JAYA Central 8th Floor, Jl. Jend. Sudirman Kav. 48 A, Jakarta Selatan 12930-05 ☎ +62 21-2629 736 (Marketing) Fax : +62 21-2626 184</p> <p>Bandung Branch : Ruko Satria Dharma Blok AH-1 No. 7, Kel. Damar Bakti, Kaw. Bandung Selatan 70116 ☎ +62 212-8074200 and Fax : +62 212-8733882</p> <p>Tanah Merah Branch : Jl. Jend. Ahmad Yani / Peta, Rengas Cig. Hilir No. 307, Tanah Merah, Dist. Sukraman ☎ +62 543-3227008</p>		
<b>JSKS-SHOE</b>	<b>FORM-JG-01-24-01-S(1/1)/0/2013.01.02</b>	

## LAMPIRAN 5

Mate's Receipt SPB. Jaya Buana

		<b>PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA SHIPPING</b>	
<b>MATE'S RECEIPT</b>			
<b>Shipper :</b> PT. KIDECO JAYA AGUNG Graha Mitra 1st Floor Jl. Jend Gatot Subroto Kav.21 Jakarta 12930 - Indonesia		<b>Date Of Issue :</b>	No Ref : MRC 213  May 22nd, 2022
<b>Consignee :</b> PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM JL. ENGKU PUTRI NO. 3 BATAM CENTRE 29431 BATAM - INDONESIA		<b>MATE'S RECEIPT</b>  TO THE COMMANDING OFFICER  Please Receive On Board The Under Mentioned Goods And Grant Accompanying  Receipt	
<b>Notify Address :</b> PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM JL. ENGKU PUTRI NO. 3 BATAM CENTRE 29431 BATAM - INDONESIA		<b>ORIGINAL</b>	
<b>Name Of Vessel :</b> SPB JAYA BUANA	<b>Voyage Number :</b> JYB - 2207	<b>S/O No.</b>	<b>B/L No.</b> 2213 / KDC / JYB - 2207
<b>Port Of Loading :</b> TANAH MERAH COAL TERMINAL, EAST KALIMANTAN, INDONESIA	<b>Port Of Discharging :</b> JETTY TANJUNG KASAM, BATAM	<b>Final Destination :</b>	
<b>Total Number Of Creates Or Bundles :</b>			
<b>Mark &amp; Numbers</b>	<b>No. Of Crts Or Btls</b>	<b>Description Of Goods</b>	<b>Gross Weight</b>
		" ROTO COAL "	12,304 MT
<b>Remarks :</b>			
<b>No. Of Crts Or Btls</b> <b>Stowed In Hatch No.</b> <b>Date</b>			
Disetujui :  <b>ZAINAL BASAD</b> Chief Officer Of SPB JAYA BUANA			

[illegible]


JSKS-SHOE

FORM-JG-01-24-04-S(1/1)0/2013.01.02



# LAMPIRAN 6



## Provisional Report of Draught Survey SPB. Jaya Buana

PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY ( VESSEL/BARGE )				 SUCOFINDO	
FILE / ORDER NO	SKB.108.2022				
APPLICANT	PT. KIDECO JAYA AGUNG, PASER-EAST KALIMANTAN				
CONSIGNEE	PLN BATAM				
VESSEL / VOYAGE	SPB " JAYA BUANA " VOY.2207				
PORT	TANAH MERAH COAL TERMINAL	TA	MAY 16, 2022		
NATIONALITY / FLAG	INDONESIA	B.L.	12,304	MT	
DEADWEIGHT	12,900 MT	LIGHT SHIP	3,200	MT	
PORT OF REGISTRY	JAKARTA	CONSTANT	55	MT	

FINDING	INITIAL*)	FINAL*)
Date and hour	May 22, 2022 at 04.10	May 22, 2022 at 13.55
1. Forward port	1.39 M/FI	5.36 M/FI
Forward starboard	1.41 M/FI	5.38 M/FI
Mean forward/forward correction	1.400 / -0.085 / 1.315 M/FI	5.370 / -0.043 / 5.327 M/FI
2. After port	3.06 M/FI	5.21 M/FI
After starboard	3.08 M/FI	5.22 M/FI
Mean after/after correction	3.070 / 0.132 / 3.202 M/FI	5.215 / 0.067 / 5.282 M/FI
3. Midship port	2.24 M/FI	5.68 M/FI
Midship starboard	2.26 M/FI	5.69 M/FI
Mean midship/midship correction	2.250 / - / 2.250 M/FI	5.685 / - / 5.695 M/FI
4. Mean draught	2.2585 M/FI	5.6045 M/FI
5. Mean of mean draught	2.25425 M/FI	5.64475 M/FI
6. Mean of mean Corrected for deformation	2.252125 M/FI	5.664875 M/FI
7. Displacement	5,783 MT/ LT	18,435 MT/ LT
8. Trim Correction : 1 <sup>st</sup>	-115 MT/ LT	-100 MT/ LT
2 <sup>nd</sup>	32 -83 MT/ LT	4 -96 MT/ LT
* LBP/APP	120,000 M/FI	120,000 M/FI
* Trim (Actual)	1.887 M/FI	0.965 M/FI
* LCF	-2.662 M/FI	-4.019 M/FI
* TPC / tpi	27.376 MT/ LT	31.400 MT/ LT
* DIFFERENT MTC/RAP	21.671 MT/ LT	11.888 MT/ LT
9. Displacement for trim correction	5,700 MT/ LT	18,339 MT/ LT
10. List correction	MT/ LT	MT/ LT
11. Displacement for list correction	5,700 MT/ LT	18,339 MT/ LT
12. Observe density	1.015 Kgr/ltr	1.015 Kgr/ltr
13. Density correction	-96 MT/ LT	-159 MT/ LT
14. Displacement for density correction	5,844 MT/ LT	18,180 MT/ LT
15. Deductible weight	2,389 MT/ LT	621 MT/ LT
* Ballast	2,022 MT/ LT	255 MT/ LT
* Fresh water	171 MT/ LT	170 MT/ LT
* Fuel Oil (MFO)	44 MT/ LT	44 MT/ LT
* Diesel Oil (MDO)	150 MT/ LT	150 MT/ LT
* Lubricating Oil (LO)	2 MT/ LT	2 MT/ LT
* Others	- MT/ LT	- MT/ LT
16. Net Displacement	3,255 MT/ LT	15,659 MT/ LT
17. Cargo loaded / discharged	12,304 MT/ LT	




  

Remarks & Sea State :		Initial = Smooth Sea Final = Smooth Sea Swell Sea About 0.10 - 0.20 m	Tanah Merah, May 22, 2022 PT. SUCOFINDO  M. ARIEF Surveyor/Draughter
Acknowledge by  ZAINAL BASAD Master/Chief Officer			

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

## LAMPIRAN 7

Letter of Authorization SPB. Jaya Buana

	<b>PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA SHIPPING</b>	
	<b>LETTER OF AUTHORIZATION</b>	
Date : May 15th, 2022		No Ref : LOA 210
<b>Re : AUTHORIZATION TO SIGN BILL OF LADING</b>		
Messrs :  <b>PT JAYA SAMUDRA KARUNIA SHIPPING TANAH GROGOT BRANCH</b>		
		<b>ORIGINAL</b>
Dear Sirs,		
This is to Certify that I, Master Of <b>SPB JAYA BUANA</b> <b>PT JAYA SAMUDRA KARUNIA SHIPPING TANAH GROGOT BRANCH</b> Covering All Her Cargo with Signing Bill Of Lading.		Hereby Authorize The Agent Messrs On Behalf Owner / Charterer to
And in Accordance with the Governing Of Charter Party Terms, All of the Bill Of Lading to be Conformity with the Mate's Receipt Remarks.		
Disetujui :	Disetujui :	
 <b>MURSYID RINALDI</b> As Agent For The Carrier	 <b>CHA AB PRASTOWO</b> Master Of SPB JAYA BUANA	
<small>Head Office : ASA Central 27<sup>th</sup> Floor, Jl. Jend. Sudirman Km 48 A, Sekeloa Selatan 1 70131 BP +62 21-2520 759 (Pusat) Fax: +62 21-2520 130 Bekas Branch : Ruko Satria Trans Blok AD-1 No. 7, Kel. Duren Utara, Kec. Duren Kaya, Jakarta Utara 10414 Telp: +62 543 85763-8 Fax: +62 543 87880 Tanjung Grogot Branch : Jl. Jend. Ahmad Yani / Peta Rengas Gg. Sekeloa No. 107, Tanah Grogot, Kota Kalimantan Tengah 75112 Telp: +62 543-522604</small>		
<b>JSKS-SHQE</b>		<b>FORM-JG-01-05-S(1/1)/0/2013.01.02</b>

## LAMPIRAN 8

### Bill of Lading SPB. Jaya Buana

Page 2	
CODE NAME: "CONGENBILL" EDITION 1994	
B/L No. 2213KDCUJYB-2207	
Shipper	
PT KIDECO JAYA AGUNG PO BOX 49 TANAH GROGOT KABUPATEN PASIR KALIMANTAN TIMUR, INDONESIA	
BILL OF LADING TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES	
Reference No.	
Consignee	
PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM JL. ENSKU PUTRI BATAM CENTRE, TELUK TERING BATAM KOTA, KOTA BATAM, KEPULAUAN RIAU 29461	
Notify Address	
PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM JL. ENSKU PUTRI BATAM CENTRE, TELUK TERING BATAM KOTA, KOTA BATAM, KEPULAUAN RIAU 29461	
Vessel	
SPB JAYA BUANA	
Port of Loading	
TANAH MERAH COAL TERMINAL, EAST KALIMANTAN, INDONESIA	
Port of discharge	
JETTY TANJUNG KASAM, BATAM	
Shipper's description of goods	
Gross weight	
ROTO COAL	
12.304 MT	
( of which.....NIL.....on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)	
Freight payable as per CHARTER-PARTY dated.....	
FREIGHT ADVANCE Received on account of freight: .....	
Time used for loading..... days ..... hours	
SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.	
Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.	
IN WITNESS whereof the Master or agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.	
FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF	
Freight payable at	
Place and date of issue JAKARTA, 22nd May 2022	
Number of original B(s)/L	
3 (Three)	
Signature Signed For and Behalf of The Master SPB JAYA BUANA CAPT. ARI PRASTOWO	
PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA As Owner and Behalf of The Master	

Printed and sold  
by Wof & Zonen & Co. Rotterdam (Phone: (31) 010-4252627  
by the authority of The Baltic and International Maritime  
Council (BIMCO), Copenhagen


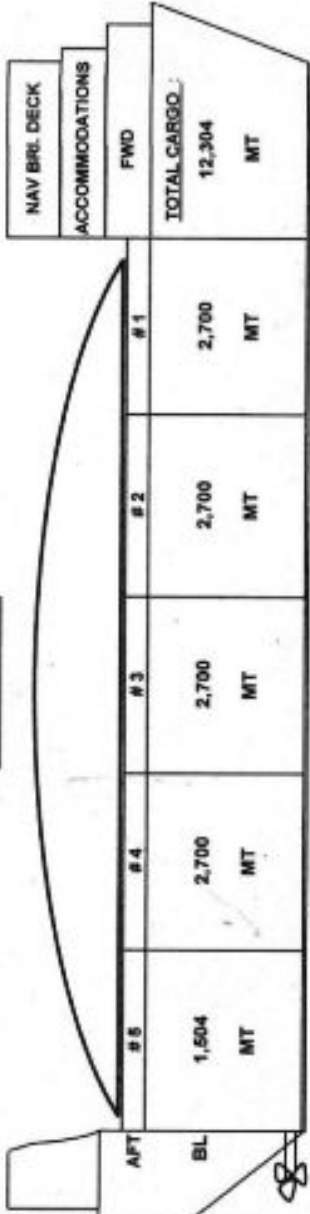
Cargo Manifest SPB. Jaya Buana

[illegible]



# LAMPIRAN 10

Stowage Plan SPB. Jaya Buana

PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA SHIPPING		STOWAGE PLAN	
		<b>ORIGINAL</b>	
<b>Name Of Vessel</b> <b>Port Of Loading</b> <b>Port Of Discharging</b> <b>Description Of Goods</b> <b>Time Of Arrival</b> <b>Time Of Departure</b> <b>Remarks</b>		<b>No Ref : SWP 214</b> <b>JYB- 2207</b> <b>Voy. Number :</b>	
<b>: SPB JAYA BUANA</b> <b>: TANAH MERAH COAL TERMINAL, EAST KALIMANTAN, INDONESIA</b> <b>: JETTY TANJUNG KASAM, BATAM</b> <b>: ROTO COAL</b> <b>: AI 21.48 Hours (LT) On May 15th, 2022</b> <b>: AI 23.00 Hours (LT) On May 22nd, 2022</b> <b>Shipment : PT. KIDECO JAYA AGUNG</b> <b>Graha Mitra 1st Floor</b> <b>Jl. Jend Gatot Subroto Kav 21 Jakarta 12930 - Indonesia</b>		<b>STOWAGE PLAN</b>	
		<b>NAV BRL DECK</b> <b>ACCOMMODATIONS</b> <b>FWD</b> <b>TOTAL CARGO : 12,304 MT</b>	
<b>AFT</b> <b>BL</b>		<b># 1</b> <b># 2</b> <b># 3</b> <b># 4</b> <b># 5</b>	
<b>1,504 MT</b>		<b>2,700 MT</b> <b>2,700 MT</b> <b>2,700 MT</b> <b>2,700 MT</b>	
<b>MT</b>		<b>MT</b> <b>MT</b> <b>MT</b> <b>MT</b>	
<b>Chief Officer Of SPB JAYA BUANA</b> <b>ZAINAL RASAD</b>		<b>Chief Officer Of SPB JAYA BUANA</b> <b>ZAINAL RASAD</b>	
<b>As Agent For The Carrier</b> <b>MURSYID RINALDI</b>		<b>As Agent For The Carrier</b> <b>MURSYID RINALDI</b>	





Head Office : 303, D'Arnell 1st Floor, 11 Road, Medan, 56000, N. Sumatra, Indonesia (Toll-free) Tel: +62 31 2331 889  
 Balikpapan Branch : Ratu Satria Duta Blok A08 11 No. 1, 2nd, Duren Bina, S.K. Balikpapan, 76114, S.K. +62 542 427318 and Fax: +62 542 427382  
 Tondong Branch : 11 Road, Almond Tree, Duta Bina, S.K. Balikpapan, 76114, S.K. +62 542 427318 and Fax: +62 542 427382

FORM-JG-01-24-06-S(1/1)0/2013.01.02

JSKS-SHOE

# LAMPIRAN 11

Statement of Fact SPB. Jaya Buana tanggal 01 February 2022

		PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA SHIPPING	
STATEMENT OF FACT			
		No Ref : SCF 036	
<b>STATEMENT OF FACT</b> <b>SPB JAYA BUANA</b>			
Date	: February 01st, 2022		Voy. No. : JYB - 2262
Port Of Loading	: Tanah Merah Coal Terminal, East Kalimantan, Indonesia		
Shipper	: PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM		
	Graha Mitra 1st Floor Jl. Jend. Gatot Subroto Kav.21 Jakarta 12930 - Indonesia		
Consignee	: PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM		
	JL. Engku Putri No. 3	Batam Centre 29431	Batam - Indonesia
Notify Address	: PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM		
	JL. Engku Putri No. 3	Batam Centre 29431	Batam - Indonesia
Time Of Arrival	2318 Hrs.	Jan 27th, 2022	Free Pratique Granted
Dropped Anchor at Tensus	2318 Hrs.	Jan 27th, 2022	Commenced Loading
P.O.B. Anchor Inside Tensus	---	---	Completed Loading
First Line Ashore	1120 Hrs.	Jan 31th, 2022	Total Cargo
All Lines Fastened / Berthed	1130 Hrs.	Jan 31th, 2022	Loaded At Hatch No.
Initial Draft Survey	1135 Hrs.	Jan 31th, 2022	Completed Loading Doc.
N.O.R. Tendered	2318 Hrs.	Jan 27th, 2022	Final Draft Survey
N.O.R. Accepted	AS PER CHARTER PARTY		Time Of Unberthing
Description Of Goods	ROTO COAL		Dropped Anch Outst Tensus
			1430 Hrs, Jan 31th, 2022
			0005 Hrs, Feb 01st, 2022
			12,305 MT
			H1, H2, H3, H4 & H5 (All in One H)
			0105 Hrs, Feb 01st, 2022
			0030 Hrs, Feb 01st, 2022
			0058 Hrs, Feb 01st, 2022
			0242 Hrs, Feb 01st, 2022
<b>ORIGINAL</b>			
Bunkers And Draft			
Arrival	FO: 40.599 KL	DO: 172.329 KL	FW: MT BW: MT F: 02.62 M A: 03.82 M
Departure	FO: 40.599 KL	DO: 184.000 KL	FW: 144 MT BW: MT F: 05.51 M A: 05.08 M
Stowage Plan	H1 = 2750 MT	H3 = 2725 MT	H5 = 1405 MT
	H2 = 2725 MT	H4 = 2700 MT	
<b>DAILY RECORD</b>			
Date and Day	Weather	Time	Remarks
January 27th, 2022 Thursday	Fine	2318 Hrs	Ship Arrived and Dropped Anchor at Tanah Merah Coal Terminal.
		2318 Hrs	Ship Anchorage at Inside Port due to Maintenance Enggine.
		2318 Hrs	NOR Tendered of SPB JAYA BUANA.
		2318-2400 Hrs	Ship Anchorage at Inside Port due to Awaiting Shipper Schedule for - Berthing at Jetty Tanah Merah Coal Terminal.
January 28th, 2022 Friday	Fine	0000-2400	Ship Anchorage at Inside Port due to Awaiting Shipper Schedule for - Berthing at Jetty Tanah Merah Coal Terminal.
January 29th, 2022 Saturday	Fine	0000-2400 Hrs	Ship Anchorage at Inside Port due to Awaiting Shipper Schedule for - Berthing at Jetty Tanah Merah Coal Terminal.
January 30th, 2022 Sunday	Fine	0000-2400 Hrs	Ship Anchorage at Inside Port due to Awaiting Shipper Schedule for - Berthing at Jetty Tanah Merah Coal Terminal.
January 31th, 2022 Monday	Fine	0000-1419 Hrs	Ship Anchorage at Inside Port due to Awaiting Shipper Schedule for - Berthing at Jetty Tanah Merah Coal Terminal.
February 01st, 2022	Fine	1419 Hrs	First Line Ashore.
		1424 Hrs	All Lines Made Fastened and Berthing at Tanah Merah Coal Terminal.
		1430 Hrs	Commenced Loading SPB Jaya Buana by Loader No.1 and No.2
		0005 Hrs	Completed Loading SPB Jaya Buana by Loader No. 1 and No. 2.
		0056 Hrs	Cast Off SPB Jaya Buana from jetty Tanah Merah Coal Terminal.
We Herby Certify That The Above Time Records Are True And Correct.			
Dibuat :	Disetujui :		Disahkan :
 <b>MURSYID RINALDI</b> As Agent For The Carrier	 <b>Capt. ARI PRASTOWO</b> Master Of SPB JAYA BUANA		 <b>PT. KIDECO</b>

Head Office : AIA Grand 30<sup>th</sup> Floor, Jl. Jend. Sudirman Kav.44 A, Jakarta Selatan 12930 ☎ +62 21-2520 735 (Haring), Fax. +62 21-2520 739  
 Balikpapan Branch : Ruko Sentra Unipa Blok A-B No. 2, Kel. Duriat Pura, Km. Balikpapan Selatan 76114 ☎ +62 542-887028 and Fax. +62 542-875382  
 Tanah Merah Branch : Jl. Jend. Ahmad Yani / Pura Tanah Co. Blok No. 107, Tanah Merah, East Kalimantan ☎ +62 543 - 270499

# LAMPIRAN 12





Statement of Fact 23 February 2022

 <b>PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA SHIPPING</b>			
<b>STATEMENT OF FACT</b>			
<p align="center"><b>STATEMENT OF FACT</b> SPB JAYA BUANA</p> <p align="right">No Ref : SOF 078</p>			
Date	: February 23rd, 2022		
Port Of Loading	: Tanah Merah Coal Terminal, East Kalimantan, Indonesia		
Shipper	: PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM Graha Mitra 1st Floor Jl. Jend Gatot Subroto Kav.21 Jakarta 12930 - Indonesia		
Consignee	: PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM JL. Engku Putri No. 3 Batam Centre 29431 Batam - Indonesia		
Notify Address	: PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM JL. Engku Putri No. 3 Batam Centre 29431 Batam - Indonesia		
<p align="right">Voy. No. : JYB - 2203</p>			
Time Of Arrival	2048 Hrs, Feb 21st, 2022		
Dropped Anchor at Tensus	2048 Hrs, Feb 21st, 2022		
P.O.B. Anchor Inside Tensus	0000 Hrs, Feb 23rd, 2022		
First Line Ashore	0055 Hrs, Feb 23rd, 2022		
All Lines Fastened / Berthed	0104 Hrs, Feb 23rd, 2022		
Initial Draft Survey	0105 Hrs, Feb 23rd, 2022		
N.O.R. Tendered	2318 Hrs, Feb 21st, 2022		
N.O.R. Accepted	AS PER CHARTER PARTY		
Description Of Goods	ROTO COAL		
Free Pratique Granted	0105 Hrs, Feb 23rd, 2022		
Commenced Loading	0800 Hrs, Feb 23rd, 2022		
Completed Loading	12,303 MT		
Total Cargo	H1, H2, H3, H4 & H5 (All In One H)		
Loaded At Hatch No.	0900 Hrs, Feb 23rd, 2022		
Completed Loading Doc.	0105 Hrs, Feb 23rd, 2022		
Final Draft Survey	0812 Hrs, Feb 23rd, 2022		
Time Of Unberthing	0930 Hrs, Feb 23rd, 2022		
Dropped Anch Outside Tensus			
<b>ORIGINAL</b>			
<p><b>Bunkers And Draft :</b></p> <p>Arrival : FO: 19.001 KL DO: 156.277 KL FW: 106 MT BW: 2.027 MT F: 01.20 M A: 03.18 M</p> <p>Departure : FO: 19.001 KL DO: 154.557 KL FW: 105 MT BW: 191 MT F: 05.33 M A: 06.19 M</p>			
<p><b>Stowage Plan :</b></p> <p>H1 = 2750 MT H3 = 2725 MT H5 = 1403 MT</p> <p>H2 = 2725 MT H4 = 2700 MT</p>			
<b>DAILY RECORD</b>			
Date and Day	Weather	Time	Remarks
February 21st, 2022 Monday	Fine	2048 Hrs	Ship Arrived and Dropped Anchor at Tanah Merah Coal Terminal.
		2048 Hrs	Ship Anchorage at Inside Port due to Maintenance Enggine.
		2048 Hrs	NOR Tendered of SPB JAYA BUANA.
		2048-2400 Hrs	Ship Anchorage at Inside Port due to Awaiting Shipper Schedule for - Berthing at Jetty Tanah Merah Coal Terminal.
February 22nd, 2022 Tuesday	Fine	0000-2400	Ship Anchorage at Inside Port due to Awaiting Shipper Schedule for - Berthing at Jetty Tanah Merah Coal Terminal.
February 23rd, 2022 Wednesday	Fine	0000-0105 Hrs	Ship Anchorage at Inside Port due to Awaiting Shipper Schedule for - Berthing at Jetty Tanah Merah Coal Terminal.
		0055 Hrs	First Line Ashore.
		0104 Hrs	All Lines Made Fastened and Berthing at Tanah Merah Coal Terminal.
		0105 Hrs	Commenced Loading SPB Jaya Buana by Loader No.1 and No. 2.
		0800 Hrs	Completed Loading SPB Jaya Buana by Loader No. 1 and No. 2.
		0812 Hrs	Cast Off SPB Jaya Buana from jetty Tanah Merah Coal Terminal.
We Hereby Certify That The Above Time Records Are True And Correct.			
Dibuat :	 <b>MURSYID RINALDI</b> As Agent For The Carrier	 <b>CAPE ARI BRASTOWO</b> Master Of SPB JAYA BUANA	 Disahkan :
<p>Head Office : JAYA CENTRAL 3rd Floor, Jl. Jend. Sudirman Kav. 48 A Jakarta Selatan 12930 ☎ +62 21-2520 758 (Shipping), Fax: +62 21-2520 759</p> <p>Batavia Branch : Gedung Sate 2nd Floor, Jl. Sate No. 1, Kel. Duriat Raya, Kec. Duriat Raya, Kota Batavia 17114 ☎ +62 342-8879008 and Fax: +62 342-875382</p> <p>Tanah Merah Branch : Jl. Jend. Ahmad Yani / Peta Rapih Cg. Hilir No. 197, Tanah Merah, East Kalimantan ☎ +62 543 - 2798888</p>			
JSKS-SHQE		FORM-JG-01-24-02-S(1/1)/0/2013.01.02	





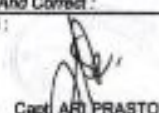

# LAMPIRAN 13

Statement of Fact 17 March 2022

 <b>PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA SHIPPING</b>			
<b>STATEMENT OF FACT</b>			
<b>STATEMENT OF FACT</b> <span style="float: right;">No Ref: SCF 114</span> <b>SPB JAYA BUANA</b>			
Date	: March 17th, 2022 <span style="float: right;"><b>Voy. No. : JYB - 2204</b></span>		
Port Of Loading	: Tanah Merah Coal Terminal, East Kalimantan, Indonesia		
Shipper	: PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM Graha Mitra 1st Floor Jl. Jend Gatot Subroto Kav.21 Jakarta 12930 - Indonesia		
Consignee	: PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM		
Notify Address	: JL. Engku Putri No. 3 Batam Centre 29431 Batam - Indonesia		
Time Of Arrival	2248 Hrs, Mar 13th, 2022		
Dropped Anchor at Tarsus	2248 Hrs, Mar 13th, 2022		
P.O.B. Anchor Inside Tarsus	---		
First Line Ashore	1923 Hrs, Mar 16th, 2022		
All Lines Fastened / Berthed	1945 Hrs, Mar 16th, 2022		
Initial Draft Survey	1950 Hrs, Mar 16th, 2022		
N.O.R. Tendered	2248 Hrs, Mar 13th, 2022		
N.O.R. Accepted	AS PER CHARTER PARTY		
Description Of Goods	ROTO COAL		
Free Pratique Granted	---		
Commenced Loading	1950 Hrs, Mar 16th, 2022		
Completed Loading	0045 Hrs, Mar 17th, 2022		
Total Cargo	12,306 MT		
Loaded At Hatch No.	H1, H2, H3, H4 & H5 (All in One H)		
Completed Loading Doc.	0200 Hrs, Mar 17th, 2022		
Final Draft Survey	0045 Hrs, Mar 17th, 2022		
Time Of Unberthing	0134 Hrs, Mar 17th, 2022		
Dropped Anch Outd Tarsus	0248 Hrs, Mar 17th, 2022		
<b>ORIGINAL</b>			
<b>Bunkers And Draft :</b> Arrival : FC: 9,340 KL DO: 178,748 KL FW: 162 MT BW: 1,914 MT F: 01.22 M A: 03.12 M Departure : FC: 9,340 KL DO: 177,223 KL FW: 161 MT BW: 200 MT F: 05.57 M A: 06.00 M			
<b>Storage Plan :</b> H1 = 2700 MT H3 = 2700 MT H5 = 1506 MT H2 = 2700 MT H4 = 2700 MT			
<b>DAILY RECORD</b>			
Date and Day	Weather	Time	Remarks
March 13th, 2022 Sunday	Fine	2248 Hrs	Ship Arrived and Dropped Anchor at Tanah Merah Coal Terminal.
		2248 Hrs	Ship Anchorage at Inside Port due to Maintenance Enggine.
		2248 Hrs	NOR Tendered of SPB JAYA BUANA.
March 14th, 2022 Monday	Fine	2248-2400 Hrs	Ship Anchorage at Inside Port due to Awaiting Shipper Schedule for - Berthing at Jetty Tanah Merah Coal Terminal.
		0000-2400 Hrs	Ship Anchorage at Inside Port due to Awaiting Shipper Schedule for - Berthing at Jetty Tanah Merah Coal Terminal.
March 15th, 2022 Tuesday	Fine	0000-2400 Hrs	Ship Anchorage at Inside Port due to Awaiting Shipper Schedule for - Berthing at Jetty Tanah Merah Coal Terminal.
March 16th, 2022 Wednesday	Fine	1923 Hrs	First Line Ashore.
March 17th, 2022 Thursday	Fine	1945 Hrs	All Lines Made Fastened and Berthing at Tanah Merah Coal Terminal.
		1950 Hrs	Commenced Loading SPB Jaya Buana by Loader No. 1 and No. 2.
		0045 Hrs	Completed Loading SPB Jaya Buana by Loader No. 1 and No. 2.
		0134 Hrs	Cast Off SPB Jaya Buana from jetty Tanah Merah Coal Terminal.
We Hereby Certify That The Above Time Records Are True And Correct			
Dibuat :  <b>MURSYID RINALDI</b> As Agent For The Carrier		Disetujui :  <b>Capt. ARI PRASTOWO</b> Master Of SPB JAYA BUANA	
		Disahkan :  <b>KIDECO</b>	
Head Office : AIA Central 32 <sup>nd</sup> Floor, Jl. Jend. Sudirman Kav.48 A Jakarta Selatan 12930 ☎ +62 21-2533 758 (Hunting) Fax +62 21-2533 759 Balikpapan Branch : Ratu Sentra Ring Road 48-1 No. 7, Kel. Deras Baru, Kec. Balikpapan Selatan 76114 ☎ +62 542-887038 and Fax +62 542-875082 Tarakan Branch : Jl. Jend. Ahmad Yani / Peta Rupa Gg. H. Krah No. 197, Tarakan Branch, Peta Rupa ☎ +62 541-234695			
JSKS-SHOE		<b>PT. KIDECO JAYA AGUNG</b> <b>FOR RECEIVED ONLY</b> <b>FORM-JG-01-24-02-S(1/1)/0/2013.01.02</b>	

# LAMPIRAN 14

Statement of Fact 05 April 2022

 <b>PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA SHIPPING</b>			
<b>STATEMENT OF FACT</b>			
<p align="center"><b>STATEMENT OF FACT</b> SPB JAYA BUANA</p> <p align="right">No Ref : SCF 137</p>			
Date	: April 05th, 2022		
Port Of Loading	: Tanah Merah Coal Terminal, East Kalimantan, Indonesia		
Shipper	: PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM		
Consignee	: PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM		
Notify Address	: JL. Engku Putri No. 3 Batam Centre 29431 Batam - Indonesia		
	: PT. PELAYANAN LISTRIK NASIONAL BATAM		
	: JL. Engku Putri No. 3 Batam Centre 29431 Batam - Indonesia		
Time Of Arrival	2248 Hrs, April 02nd, 2022		
Dropped Anchor at Tensus	2248 Hrs, April 02nd, 2022		
P.O.B. Anchor Inside Tensus	---		
First Line Ashore	0004 Hrs, April 05th, 2022		
All Lines Fastened / Berthed	0007 Hrs, April 05th, 2022		
Initial Draft Survey	0015 Hrs, April 05th, 2022		
N.O.R. Tendered	2248 Hrs, April 02nd, 2022		
N.O.R. Accepted	AS PER CHARTER PARTY		
Description Of Goods	ROTO COAL		
Free Pratique Granted	---		
Commenced Loading	0015 Hrs, April 05th, 2022		
Completed Loading	0540 Hrs, April 05th, 2022		
Total Cargo	12,304 MT		
Loaded At Hatch No.	H1, H2, H3, H4 & H5 (All In One H)		
Completed Loading Doc.	0800 Hrs, April 05th, 2022		
Final Draft Survey	0540 Hrs, April 05th, 2022		
Time Of Unberthing	0700 Hrs, April 05th, 2022		
Dropped Anch Outd Tensus	0818 Hrs, April 05th, 2022		
<b>ORIGINAL</b>			
Bunkers And Draft			
Arrival	FO: 50 MT DO: 176.996 KL FW: 111 MT BW: 1,987 MT F: 01.34 M A: 03.04 M		
Departure	FO: 50 MT DO: 175.280 KL FW: 109 MT BW: 204 MT F: 05.63 M A: 06.05 M		
Stowage Plan	H1 = 2700 MT H3 = 2700 MT H5 = 1504 MT H2 = 2700 MT H4 = 2700 MT		
<b>DAILY RECORD</b>			
Date and Day	Weather	Time	Remarks
April 02nd, 2022 Saturday	Fine	0148 Hrs 0148 Hrs 0148 Hrs 0148-2400 Hrs	Ship Arrived and Dropped Anchor at Tanah Merah Coal Terminal. Ship Anchorage at Inside Port due to Maintenance Enggine. NOR Tendered of SPB JAYA BUANA. Ship Anchorage at Inside Port due to Awaiting Shipper Schedule for - Berthing at Jetty Tanah Merah Coal Terminal.
April 03rd, 2022 Sunday	Fine	0000-2400	Ship Anchorage at Inside Port due to Awaiting Shipper Schedule for - Berthing at Jetty Tanah Merah Coal Terminal.
April 04th, 2022 Monday	Fine	0000-2400	Ship Anchorage at Inside Port due to Awaiting Shipper Schedule for - Berthing at Jetty Tanah Merah Coal Terminal.
April 05th, 2022 Tuesday	Fine	0004 Hrs 0007 Hrs 0015 Hrs 0540 Hrs 0700 Hrs	First Line Ashore. All Lines Made Fastened and Berthing at Tanah Merah Coal Terminal. Commenced Loading SPB Jaya Buana by Loader No.1 and No. 2. Completed Loading SPB Jaya Buana by Loader No. 1 and No. 2. Cast Off SPB Jaya Buana from jetty Tanah Merah Coal Terminal.
We Hereby Certify That The Above Time Records Are True And Correct :			
Dibuat :	Disetujui :	Disahkan :	
 <b>MURSYID RINALDI</b> As Agent For The Carrier	 <b>Capt. ARI PRASTOWO</b> Master of SPB JAYA BUANA	 <b>WIDECO</b>	
Head Office : AIA Central 37 <sup>th</sup> Floor, Jl. Jend. Sudirman Kav.48 A Jakarta Selatan 12930 Telp. 021-25207999 Fax. 021-25207998 Balikpapan Branch : Ratu Naura Tropis Blok A/B-1 No. 7, Kel. Damar Bakti, Kec. Balikpapan Selatan 76114 Telp. 0542-483544 Fax. 0542-483582 Tanah Grogot Branch : Jl. Jend. Ahmad Yani / Pura Rapih Gg. 10 km No. 337, Tanah Grogot, Kecamatan Tanah Grogot, Kabupaten Kutai Timur 762549 Telp. 0541-2520799			
JSKS-SHOE		