

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



**UPAYA MENINGKATKAN KETERAMPILAN TENAGA
KERJA SERTA MENGATASI PERMINTAAN MUATAN
YANG MENDADAK TERHADAP KETEPATAN
KEBERANGKATAN KAPAL PT MERATUS DI
PELABUHAN TANJUNG PERAK**

Oleh :

ARDICSHA SULTHAN MUHAMMAD QUSHAYYI

NRP. 4 63 20 0603

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



SKRIPSI

**UPAYA MENINGKATKAN KETERAMPILAN TENAGA
KERJA SERTA MENGATASI PERMINTAAN MUATAN
YANG MENDADAK TERHADAP KETEPATAN
KEBERANGKATAN KAPAL PT MERATUS DI
PELABUHAN TANJUNG PERAK**

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

Oleh :

ARDICSHA SULTHAN MUHAMMAD QUSHAYYI

NRP. 4 63 20 0603

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN




TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : ARDICSHA SULTHAN MUHAMMAD QUSHAYYI
NRP : 4 63 20 0603
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KETERAMPILAN
TENAGA KERJA SERTA MENGATASI PERMINTAAN
MUATAN YANG MENDADAK TERHADAP
KETEPATAN KEBERANGKATAN KAPAL PT
MERATUS DI PELABUHAN TANJUNG PERAK

Jakarta, 7 Agustus 2024

Pembimbing Utama

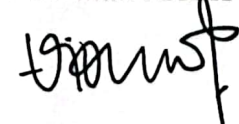

Ir. Mauritz H. M. Sibarani, DESS., ME
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19681129 199403 1002

Pembimbing Pendamping


Edy Rahmawan, S.T., M.M
Penata (III/c)
NIP. 19800415 200003 1 002

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002


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



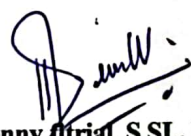
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : ARDICSHA SULTHAN MUHAMMAD QUSHAYYI
NRP : 4 63 20 0603
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KETERAMPILAN
TENAGA KERJA SERTA MENGATASI PERMINTAAN
MUATAN YANG MENDADAK TERHADAP
KETEPATAN KEBERANGKATAN KAPAL PT
MERATUS DI PELABUHAN TANJUNG PERAK

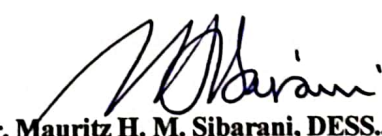
Ketua Penguji


Capt. Tri kismantero, MM., M. Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001

Anggota Penguji

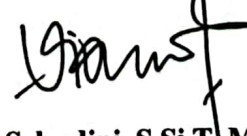

Denny Atrian, S.SI., M. T
Penata (III/c)
NIP. 19800727 200912 1 001

Anggota Penguji


Ir. Mauritz H. M. Sibarani, DESS., ME
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19681129 199403 1002

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Dengan penuh rasa syukur, penulis mengucapkan puji dan syukur ke hadirat Allah SWT atas segala karunia, rahmat, dan hidayah-Nya yang tiada terhingga. Berkat izin dan bimbingan-Nya, penulis akhirnya dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini. Skripsi ini merupakan salah satu tugas wajib yang harus dipenuhi oleh setiap Taruna dan Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, sebagai bagian dari persyaratan untuk memperoleh kelulusan dalam program Diploma IV pada tahun ajaran 2024.

Penyusunan skripsi ini didasarkan pada berbagai pengalaman yang Penulis peroleh selama menjalani praktik darat di PT. Meratus . Selain itu, skripsi ini juga disusun dengan mengacu pada berbagai pengetahuan dan bimbingan yang telah diberikan oleh para dosen selama masa pendidikan, serta melalui studi literatur yang relevan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang dipilih oleh Penulis adalah:

“UPAYA MENINGKATKAN KETERAMPILAN TENAGA KERJA SERTA MENGATASI PERMINTAAN MUATAN YANG MENDADAK TERHADAP KETEPATAN KEBERANGKATAN KAPAL PT MERATUS DI PELABUHAN TANJUNG PERAK”

Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis menerima banyak bantuan dan masukan dari berbagai pihak yang sangat berkontribusi terhadap kelancaran dan kesempurnaan proses penyusunan skripsi ini. Oleh karena itu, pada kesempatan yang berharga ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan. Bantuan yang diberikan sangat berarti dan membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Pihak-pihak yang dimaksud antara lain adalah :

1. Yth. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M. Mar, selaku ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.MTr, selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

3. Yth. Bapak Ir. Mauritz H. M. Sibarani, DESS., ME selaku dosen pembimbing utama yang telah banyak memberikan waktu dan ilmunya sehingga penulis bisa menyelesaikan penelitian ini.
4. Yth. Bapak Edy Kurniawan, S.T., M.M selaku dosen pembimbing pendamping yang sangat sabar dalam membimbing penulis dalam menyelesaikan penelitian ini.
5. Kepada seluruh dosen dan staf karyawan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah membantu selama perkuliahan berlangsung, serta memberikan ilmu dan fasilitas yang berkenaan dengan selesainya tugas penelitian ini.
6. Yth. Bapak Galih Cahya Purnama selaku manager operasional dan land operasional atas kesempatan yang diberikan kepada penulis untuk dapat melaksanakan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
7. Seluruh karyawan PT Meratus Line Surabaya yang telah memberikan ilmu dan pengalaman penulis dalam melaksanakan praktek darat.
8. Kepada seluruh keluarga besar yang selalu menjadi penyemangat dan inspirasi penulis. Orang tua penulis, Bapak Dicky Krisnanto, S. Tr., SE. dan Ibu Shakti Haura Kusuma Wardani, S. Ak. terimakasih atas kasih sayang, doa dan dukungan baik secara moral maupun materil yang diberikan sampai saat ini, yang telah mendidik saya dari lahir hingga saat ini terimakasih atas semua kesabaran dan kasih sayang yang sudah diberikan.
9. Kepada Teman-teman angkatan 63 Program Pendidikan Diploma IV terutama dormi I-206 yang selalu memberikan dukungan, semangat serta selalu kompak dan solid di dalam maupun di luar asrama, seluruh senior yang telah banyak membimbing penulis selama menempuh pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
10. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat Penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu dan mendukung penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam proses penyusunan skripsi ini, masih terdapat berbagai kekurangan. Kekurangan tersebut dapat berupa susunan kalimat yang kurang tepat serta pembahasan materi yang mungkin belum mendalam atau kurang komprehensif. Hal ini disebabkan oleh keterbatasan penulis dalam menguasai seluruh materi yang dibahas. Oleh karena itu, dengan penuh kerendahan hati, penulis sangat

mengharapkan saran dan kritik yang bersifat konstruktif. Masukan tersebut akan sangat berguna bagi penulis untuk menyempurnakan skripsi ini di masa mendatang.

Penulis berharap bahwa dengan selesainya skripsi ini, wawasan dan pengetahuan yang diperoleh dapat memberikan manfaat tidak hanya bagi penulis sendiri tetapi juga bagi para pembaca di masa yang akan datang. Semoga skripsi ini dapat menjadi tambahan referensi yang berguna serta memberikan kontribusi positif dalam pengembangan ilmu pengetahuan.

Jakarta, 5 Agustus 2024

Penulis

ARDICSHA SULTHAN MUHAMMAD QUSHAYYI
NRP. 4 63 20 0603

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA TANGAN PEPENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR DIAGRAM.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	4
C. BATASAN MASALAH.....	4
D. RUMUSAN MASALAH.....	4
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN.....	4
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	5
BAB II LANDASAN TEORI.....	7
A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL.....	7
B. TEORI.....	8
C. PENELITIAN TERDAHULU.....	22
BAB III METODE PENELITIAN.....	24
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN.....	24
B. METODE PENDEKATAN.....	25
C. SUMBER DATA.....	25

D.	TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	26
E.	TEKNIK ANALISIS DATA.....	27
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN		38
A.	DESKRIPSI DATA.....	38
B.	ANALISIS DATA.....	43
C.	ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH.....	57
D.	EVALUASI TERHADAP PEMECAHAN MASALAH.....	59
E.	PEMECAHAN MASALAH.....	60
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN		61
A.	KESIMPULAN	61
B.	SARAN.....	61
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 Struktur organisasi PT Meratus Line	39
---	----

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Matriks SWOT	35
-------------------------------	----

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 4. 1 Diagram kartesius hasil perhitungan IFAS dan EFAS	59
--	----

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Data alih kapal batal muat karena muatan dadakan
- Lampiran 2. Data alih kapal batal muat karena cs request
- Lampiran 3. Data nama nama kapal Meratus
- Lampiran 4. Data nama nama kapal Meratus
- Lampiran 5. plan meeting target schedule PT. Meratus
- Lampiran 6. Data discharge MV. Meratus Borneo
- Lampiran 7. Kegiatan pengecekan sebelum perpindahan muatan
- Lampiran 8. Kegiatan brainstorming
- Lampiran 9. Kerusakan crane
- Lampiran 10. Foto kegiatan prada

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pelabuhan menurut Undang - Undang Nomor 17 tahun 2008 adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

PT. Meratus Line merupakan perusahaan yang bergerak pada bidang Ship Owner (Kapal-Pemilik). Perusahaan pada bidang ini adalah perusahaan yang melengkapi dan memanfaatkan kapal untuk mengirimkan muatan dengan tarif angkutan tertentu (harga yang diberikan untuk pengangkutan muatan tertentu antara dua pelabuhan yang diberikan) atau berdasarkan sewa (tarif per hari). Pemilik kapal menyewa Crew dan Kapten dari pada bertanggung jawab atas kapal secara langsung tetapi PT. Meratus Line melakukan manajemen pengawakan kapal melalui perusahaan yang dinamakan Crewing. Penelitian ini hanya memfokuskan pada divisi Operasional yaitu dalam penanganan Bongkar Muat.

Persaingan bisnis jasa ekspedisi pengiriman barang saat ini semakin berkembang pesat. Kondisi tersebut membuat perusahaan jasa pengangkutan barang harus berbenah diri. Tujuannya agar tetap eksis di tengah persaingan yang ada. Untuk mendukung semua itu, maka diperlukan sarana transportasi. Sarana transportasi sendiri ada transportasi darat, laut dan udara. Namun, sarana transportasi lautlah yang sangat menguntungkan. Menurut Sudirman (2018) transportasi laut adalah suatu sistem pemindahan manusia maupun barang yang beroperasi di laut dengan menggunakan alat sebagai kendaraan dengan bantuan

tenaga manusia atau mesin. Transportasi laut merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki beberapa keuntungan dibandingkan dengan transportasi lainnya yaitu biaya yang relatif lebih murah, kapasitas angkutan besar, dan jarak tempuh angkutan yang jauh.

Kapal merupakan sarana angkutan laut untuk melakukan perpindahan barang/orang/sesuatu dari satu daerah ke daerah lain atau dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain dengan cepat, aman, dan tepat waktu baik dalam negeri maupun luar negeri. Kapal yang digunakan sebagai sarana transportasi dibedakan menjadi beberapa jenis diantaranya adalah kapal *tanker*, kapal curah, kapal penumpang, kapal barang, dan kapal peti kemas. Kapal yang dimaksud dalam penelitian ini adalah kapal peti kemas (kapal *container*).

Kapal peti kemas adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas yang standar. Peti kemas diangkut ke atas kapal di terminal peti kemas dengan menggunakan *crane*/derek khusus yang dapat dilakukan dengan cepat, baik itu derek dari darat ataupun kapal. Kapal *container* sendiri ada yang *full container ship* (semua palkanya digunakan untuk memuat peti kemas) dan *semi container ship* (hanya sebagian ruangan saja yang digunakan untuk memuat peti kemas, sedangkan sisanya diperuntukkan untuk *konvensional vessel*).

Kapal *container* banyak digunakan dalam pengiriman barang antar pulau maupun antar negara dalam jumlah banyak sekali pengangkutan. Dimana kapal jenis ini dapat mengangkut barang atau muatan dalam jumlah yang banyak, aman, dan mempunyai efisien waktu yang baik. Oleh karena itu, ketepatan waktu, keamanan, dan pelayanan sangatlah dijunjung tinggi oleh perusahaan agar tetap eksis.

PT. Meratus Line memiliki kapal *container* yang melakukan pelayaran di perairan Indonesia dan mempunyai rute yang berubah-ubah sesuai permintaan perusahaan. Selama penulis melaksanakan praktek laut, PT. Meratus Line tidak pernah mengalami keterlambatan selain di Pelabuhan Tanjung Perak. Saat di pelabuhan tersebut pernah beberapa kali mengalami keterlambatan keberangkatan kapal yang disebabkan karena berbagai faktor, baik itu faktor dari darat maupun dari kapal.

Kurangnya keterampilan tenaga kerja dalam proses operasional di pelabuhan menyebabkan keterlambatan yang signifikan dalam keberangkatan kapal, sehingga

mengganggu jadwal pengiriman barang dan penumpang. Hal ini juga mengakibatkan peningkatan biaya operasional karena waktu tunggu yang lebih lama, serta menurunkan tingkat kepuasan pelanggan yang bergantung pada ketepatan waktu layanan pelabuhan. Keterlambatan ini juga dapat mempengaruhi reputasi pelabuhan secara keseluruhan dan menimbulkan kerugian ekonomi bagi berbagai pihak yang terkait.

Jumlah antrian kapal yang terlalu banyak di Pelabuhan Tanjung Perak menyebabkan keterlambatan yang signifikan dalam keberangkatan kapal, mengakibatkan gangguan pada jadwal pengiriman barang dan penumpang. Kondisi ini tidak hanya menimbulkan kerugian ekonomi bagi perusahaan pelayaran dan pelabuhan, tetapi juga berdampak negatif pada kepuasan pelanggan serta efisiensi rantai pasok yang mengandalkan kelancaran proses di pelabuhan tersebut.

Diantaranya yaitu MV. Mertus Borneo dijadwalkan sesuai dengan *sailing order* keluar pelabuhan pada tanggal 06 Desember 2022 pukul 20.00 LT. Namun hal tersebut terkendala akibat lamanya proses bongkar muat yang disebabkan *crane* rusak karena kelalaian karyawan yang kurang dalam melakukan perawatan . Pada tanggal 19 Januari 2023 MV. Meratus Project 3 mengalami keterlambatan lagi dimana kapal seharusnya dijadwalkan berangkat pada pukul 18.00 LT namun pada kenyataannya kapal berangkat pada pukul 20.00 LT yang disebabkan karena hujan deras ketika kapal sudah siap untuk dibongkar muat. Oleh karena itu, harus menunggu selama beberapa jam agar kapal berangkat dengan normal. Selain itu, keterlambatan juga terjadi pada tanggal 20 Maret 2023 dimana kapal dijadwalkan berangkat pada pukul 13.00 LT namun akhirnya kapal berangkat pada pukul 17.00 LT dikarenakan kapal harus menunggu muatan muatan yang mendadak.

Dalam hal ini penulis tertarik untuk mengangkat masalah yang ditemukan pada saat melakukan praktek selama 12 bulan pada bulan Agustus 2022 sampai dengan Agustus 2023 dengan membuat penelitian dengan judul **“UPAYA MENINGKATKAN KETERAMPILAN TENAGA KERJA SERTA MENGATASI PERMINTAAN MUATAN YANG MENDADAK TERHADAP KETEPATAN KEBERANGKATAN KAPAL PT. MERATUS DI PELABUHAN TANJUNG PERAK”**.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

1. Faktor cuaca yang menyebabkan kinerja alat bongkar muat kurang efisien
2. Permintaan muatan yang mendadak dalam jadwal keberangkatan kapal
3. Jumlah antrian kapal yang terlalu banyak di Pelabuhan Tanjung Perak
4. Kondisi alat bongkar muat kapal yang kurang optimal
5. Kurangnya keterampilan tenaga kerja dalam proses operasional

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi permasalahan yang dilakukan maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian tugas akhir ini yaitu

1. Kurangnya keterampilan tenaga kerja dalam kegiatan operasional Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Perak
2. Permintaan muatan yang mendadak dalam jadwal keberangkatan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak

D. RUMUSAN MASALAH

Sesuai dengan latar belakang masalah yang tertera diatas, peneliti dapat mengidentifikasi pokok permasalahan dalam budaya keselamatan kerja di Pelabuhan Tanjung Perak yang dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Apa saja faktor yang menyebabkan kurangnya keterampilan tenaga kerja dalam kegiatan operasional Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Perak?
2. Apa saja faktor yang menyebabkan permintaan muatan yang mendadak dalam jadwal keberangkatan di Pelabuhan Tanjung Perak?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan penelitian:
 - a. Untuk menemukan Solusi terkait terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal akibat ketidakterampilan tenaga kerja di Pelabuhan Tanjung Perak

- b. Untuk mengantisipasi terjadinya fluktuasi permintaan pasar yang mendadak pada Pelabuhan Tanjung Perak

2. Manfaat Penelitian:

- a. Sebagai sumbangan pemikiran kepada PT. Meratus dalam menangani terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal.
- b. Sebagai masukan bagi pembaca guna pentingnya perkembangan ilmu pengetahuan tentang faktor, dampak dan upaya yang harus dilakukan terhadap keterlambatan keberangkatan kapal.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Berikut adalah sistematika penulisan Tugas Akhir dari mulai bab 1 sampai dengan bab 5.

BAB 1 PENDAHULUAN

Pada bab ini berisikan tentang latar belakang dilakukannya penelitian, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat, serta sistematika penulisan.

BAB 2 LANDASAN TEORI

Pada bab ini akan dijelaskan tentang landasan teori yang akan digunakan sebagai dasar dalam menyelesaikan permasalahan.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Pada bab ini berisikan tentang tahapan – tahapan atau proses yang harus dilakukan dalam menjalankan penelitian agar sistematis, dimana menjelaskan mengenai waktu dan tempat penelitian, metode penelitian, pengumpulan dan pengolahan data yang dilakukan untuk menyelesaikan permasalahan yang ada.

BAB 4 ANALISA DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menjelaskan mengenai analisa dan pembahasan data. Analisa dilakukan terhadap hasil yang diperoleh pada pengolahan data yang sudah dilakukan pada bagian sebelumnya. Hasil yang diperoleh merupakan jawaban dari perumusan masalah yang ditentukan di awal penelitian. Analisa dan pembahasan data yang dilakukan akan menjadi dasar dalam penarikan kesimpulan dan saran.

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Bagian ini menjelaskan mengenai kesimpulan yang diambil dari keseluruhan proses penelitian dan kesimpulan tersebut akan menjawab tujuan penelitian. Pada bagian ini juga akan diberikan saran serta rekomendasi perbaikan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL

Pada bab ini penulis menjelaskan pengertian/definisi operasional yang berhubungan dengan penulisan skripsi yang berjudul **“UPAYA MENINGKATKAN KETERAMPILAN TENAGA KERJA SERTA MENGATASI PERMINTAAN MUATAN YANG MENDADAK TERHADAP KETEPATAN KEBERANGKATAN KAPAL PT. MERATUS DI PELABUHAN TANJUNG PERAK”**. Adapun pengertian/definisi operasional sebagai berikut:

1. Keterampilan Tenaga Kerja

Keterampilan tenaga kerja adalah kemampuan dan kompetensi yang dimiliki oleh pekerja untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab mereka secara efektif dan efisien. Keterampilan ini mencakup pengetahuan teknis, kemampuan praktis, pemahaman prosedur operasional, serta kemampuan untuk memecahkan masalah dan beradaptasi dengan perubahan. Keterampilan tenaga kerja yang baik sangat penting untuk memastikan kelancaran operasional dan produktivitas di PT. Meratus Line.

2. Permintaan Muatan

Permintaan muatan adalah kebutuhan atau permintaan akan pengiriman barang melalui jalur laut, udara, atau darat yang diajukan oleh pengirim kepada penyedia jasa logistik atau transportasi. Permintaan ini mencakup rincian jenis barang yang akan dikirim, volume muatan, tujuan pengiriman, serta jadwal yang diinginkan. Permintaan muatan yang mendadak dapat mempengaruhi kapasitas pengiriman, penjadwalan, dan efisiensi operasional penyedia jasa transportasi.

3. Ketepatan Keberangkatan kapal

Ketepatan keberangkatan kapal adalah sejauh mana kapal-kapal dapat meninggalkan pelabuhan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan. Ketepatan ini mencakup aspek waktu, di mana keberangkatan kapal tidak mengalami penundaan yang signifikan, sehingga memastikan kelancaran transportasi barang dan penumpang. Ketepatan keberangkatan kapal sangat penting untuk menjaga efisiensi operasional pelabuhan, meminimalkan biaya tambahan akibat keterlambatan, dan memastikan kepuasan pelanggan serta keberlangsungan bisnis yang bergantung pada jadwal pengiriman yang tepat waktu.

B. TEORI

Untuk memudahkan pemahaman pembaca terhadap penulisan penelitian ini, maka penulis mengambil beberapa referensi dari para ahli mengenai teori-teori yang terdapat pada penelitian ini, yaitu:

1. Keterampilan

Keterampilan adalah kemampuan atau kompetensi yang dimiliki oleh seseorang untuk melakukan tugas atau pekerjaan tertentu dengan efektif dan efisien. Keterampilan dapat dibagi menjadi dua kategori utama:

- a. Keterampilan Teknis (Hard Skills): Ini adalah keterampilan spesifik yang dapat diukur dan dipelajari melalui pelatihan formal atau pengalaman kerja, seperti kemampuan menggunakan alat atau perangkat tertentu, keahlian dalam bidang teknologi informasi, kemampuan memasak, atau kemampuan mengoperasikan mesin.
- b. Keterampilan Non-teknis (Soft Skills): Ini adalah keterampilan yang lebih umum dan terkait dengan interaksi interpersonal serta karakteristik pribadi, seperti kemampuan berkomunikasi, kepemimpinan, pemecahan masalah, manajemen waktu, dan kerja sama tim.

Keterampilan sangat penting dalam dunia kerja dan kehidupan sehari-hari karena memungkinkan seseorang untuk melakukan tugas dengan baik, mencapai tujuan, dan beradaptasi dengan berbagai situasi serta tantangan.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia “KBBI”, keterampilan ialah Kemampuan atau keahlian yang diperoleh melalui pelatihan atau pengalaman dalam melaksanakan suatu pekerjaan atau tugas tertentu. Di bawah ini merupakan pengertian keterampilan menurut para ahli:

- a. Howard Gardner (2011) - Dalam edisi terbaru bukunya *Frames of Mind: The Theory of Multiple Intelligences*, Gardner mengartikan keterampilan sebagai berbagai jenis kecerdasan yang memungkinkan individu untuk melakukan tugas atau menyelesaikan masalah dengan cara yang berbeda.
- b. Andreas Schleicher (2018) - Dalam laporan *World Class: How to Build a 21st-Century School System*, Schleicher mendefinisikan keterampilan sebagai kombinasi dari pengetahuan, keterampilan praktis, dan sikap yang diperlukan untuk beradaptasi dan berhasil dalam dunia kerja yang terus berubah.
- c. Michael Fullan (2016) - Dalam buku *The New Meaning of Educational Change*, Fullan melihat keterampilan sebagai kemampuan untuk beradaptasi dengan perubahan dan inovasi, termasuk kepemimpinan transformasional dan kemampuan untuk mengatasi tantangan dalam lingkungan yang dinamis.

Dari Definisi-definisi ini menekankan pentingnya keterampilan sebagai kombinasi dari pengalaman, pengetahuan, dan kemampuan praktis yang memungkinkan seseorang untuk menghadapi tantangan dan beradaptasi dalam berbagai situasi.

2. Kinerja

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) kinerja adalah Kemampuan seseorang atau organisasi dalam melaksanakan suatu pekerjaan atau tugas yang diukur berdasarkan standar yang telah ditetapkan. Di bawah ini merupakan pengertian kinerja menurut para ahli:

- 1) Bernardin dan Russell (2013) Dalam bukunya *Human Resource Management: An Experiential Approach*, Bernardin dan Russell mengartikan kinerja sebagai hasil kerja yang dihasilkan oleh fungsi pekerjaan tertentu atau aktivitas dalam suatu pekerjaan selama periode waktu tertentu yang diukur berdasarkan kriteria tertentu.

- 2) Aguinis (2013) Dalam buku *Performance Management*, Aguinis menjelaskan kinerja sebagai tingkat pencapaian tugas yang membentuk suatu pekerjaan oleh karyawan, yang diukur berdasarkan standar atau kriteria yang telah ditentukan.
- 3) Armstrong (2014) Dalam buku *Armstrong's Handbook of Performance Management*, Armstrong mengartikan kinerja sebagai perilaku dan hasil kerja yang diperoleh dari usaha individu dalam konteks organisasi yang mendukung pencapaian tujuan strategis organisasi.
- 4) Ivancevich, Konopaske, dan Matteson (2014) Dalam buku *Organizational Behavior and Management*, mereka mendefinisikan kinerja sebagai hasil dari perilaku kerja yang relevan dengan tujuan organisasi, yang mencakup aspek kuantitas, kualitas, efisiensi, dan efektivitas.
- 5) Schermerhorn, Hunt, dan Osborn (2014) Dalam buku *Organizational Behavior*, mereka mengartikan kinerja sebagai hasil kerja yang dicapai oleh individu atau tim dalam suatu organisasi yang diukur berdasarkan standar yang telah ditetapkan, yang mencakup efektivitas dan efisiensi dalam mencapai tujuan organisasi.

Kinerja karyawan adalah indikator utama sejauh mana seorang karyawan berhasil dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh organisasi. Memahami faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja dan menciptakan lingkungan yang mendukung dapat membantu organisasi meningkatkan kinerja karyawan, yang pada gilirannya akan berkontribusi pada kesuksesan keseluruhan organisasi.

3. Pelatihan

Pelatihan adalah suatu program yang dirancang untuk mengembangkan pengetahuan, keterampilan, dan kemampuan individu atau kelompok dalam rangka meningkatkan kinerja atau kompetensi mereka dalam bidang tertentu. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) pelatihan adalah Kegiatan atau pekerjaan yang bertujuan untuk meningkatkan kemampuan atau keterampilan seseorang dalam bidang tertentu melalui berbagai metode pembelajaran dan praktik. Di bawah ini merupakan pengertian pelatihan menurut para ahli:

- a. Raymond A. Noe (2017) - Dalam bukunya *Employee Training and Development*, Noe mendefinisikan pelatihan sebagai proses sistematis untuk meningkatkan pengetahuan, keterampilan, dan kompetensi karyawan sehingga mereka dapat melakukan pekerjaan mereka secara lebih efektif.
- b. Gary Dessler (2017) - Dalam bukunya *Human Resource Management*, Dessler menjelaskan pelatihan sebagai upaya yang dilakukan untuk memberikan karyawan baru atau yang sudah ada keterampilan yang mereka butuhkan untuk melaksanakan pekerjaan mereka.
- c. Werner dan DeSimone (2012) - Dalam buku *Human Resource Development*, mereka mendefinisikan pelatihan sebagai serangkaian kegiatan yang dirancang untuk memfasilitasi pembelajaran pengetahuan, keterampilan, dan perilaku yang berkaitan dengan pekerjaan saat ini atau masa depan.
- d. Robert L. Mathis dan John H. Jackson (2011) - Dalam buku *Human Resource Management*, Mathis dan Jackson mengartikan pelatihan sebagai proses yang digunakan untuk mengajarkan karyawan keterampilan yang diperlukan untuk melaksanakan pekerjaan mereka saat ini dan di masa depan.
- e. Jack J. Phillips dan Ron D. Stone (2013) - Dalam buku *The Human Resources Scorecard: Measuring the Return on Investment*, mereka menjelaskan bahwa pelatihan adalah investasi dalam pengembangan manusia yang bertujuan untuk meningkatkan kemampuan dan produktivitas individu di tempat kerja.

Definisi-definisi ini menunjukkan bahwa pelatihan adalah proses yang dirancang untuk meningkatkan pengetahuan, keterampilan, dan kompetensi individu atau kelompok dalam konteks pekerjaan mereka, dengan tujuan untuk meningkatkan kinerja dan produktivitas.

4. Pengawasan

Pengawasan adalah proses memantau, mengevaluasi, dan mengendalikan aktivitas atau kinerja untuk memastikan bahwa tujuan, rencana, dan standar yang telah ditetapkan tercapai dengan baik. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia

(KBBI) pengawasan adalah Tindakan atau kegiatan yang dilakukan untuk memastikan bahwa sesuatu berjalan sesuai dengan rencana, aturan, atau standar yang telah ditetapkan. Di bawah ini merupakan pengertian pengawasan menurut para ahli:

- a. Richard L. Daft (2018) - Dalam bukunya *Management*, Daft mendefinisikan pengawasan sebagai fungsi manajemen yang melibatkan pemantauan kinerja karyawan, membandingkan kinerja aktual dengan standar, dan mengambil tindakan korektif jika diperlukan untuk memastikan bahwa tujuan organisasi tercapai.
- b. Koontz dan Weihrich (2010) - Dalam buku *Essentials of Management*, mereka mengartikan pengawasan sebagai fungsi yang berhubungan dengan pengukuran dan koreksi kinerja bawahan untuk memastikan bahwa tujuan dan rencana perusahaan yang ditetapkan dapat dicapai.
- c. George R. Terry (2013) - Dalam bukunya *Principles of Management*, Terry mendefinisikan pengawasan sebagai proses untuk memastikan bahwa aktivitas yang sebenarnya sesuai dengan aktivitas yang direncanakan. Pengawasan melibatkan pemantauan kinerja, pengukuran hasil, dan pengambilan tindakan korektif jika diperlukan.
- d. Henry Fayol (2016) - Dalam revisi modern dari teori manajemennya, Fayol menggambarkan pengawasan sebagai fungsi manajerial yang berfungsi untuk memastikan bahwa segala sesuatu terjadi sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan, instruksi yang dikeluarkan, dan prinsip-prinsip yang diterapkan.
- e. Koontz dan O'Donnell (2015) - Dalam edisi terbaru buku mereka *Management: A Global Perspective*, Koontz dan O'Donnell mendefinisikan pengawasan sebagai fungsi manajerial yang melibatkan pengukuran kinerja dan pengambilan tindakan untuk memastikan hasil yang diinginkan tercapai. Pengawasan ini melibatkan penetapan standar, pengukuran kinerja, dan pengambilan tindakan korektif.

Pengertian-pengertian ini menunjukkan bahwa pengawasan adalah proses yang sistematis dan berkelanjutan yang melibatkan pemantauan kinerja,

perbandingan dengan standar yang ditetapkan, dan pengambilan tindakan korektif untuk memastikan bahwa tujuan organisasi tercapai.

5. *Rewards*

Reward adalah penghargaan atau imbalan yang diberikan kepada karyawan atas kontribusi, usaha, atau kinerja mereka, yang dapat berupa finansial (seperti gaji dan bonus) maupun non-finansial (seperti pengakuan dan kesempatan pengembangan karir). Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), reward (imbalan) diartikan sebagai sesuatu yang diberikan sebagai penghargaan atau balasan atas jasa, usaha, atau kerja seseorang. Di bawah ini merupakan pengertian pengawasan menurut para ahli:

- a. Gary Dessler (2017) - Dalam bukunya *Human Resource Management*, Dessler mendefinisikan reward sebagai segala bentuk pembayaran atau penghargaan yang diberikan kepada karyawan sebagai balasan atas kontribusi mereka kepada organisasi. Reward ini dapat berupa kompensasi finansial seperti gaji, bonus, atau insentif, serta non-finansial seperti pengakuan, promosi, dan kesempatan pengembangan karir.
- b. Edward Lawler (2012) - Dalam bukunya *Reward Systems: Building Effective Reward Systems*, Lawler menjelaskan bahwa reward adalah alat penting untuk memotivasi karyawan dan meningkatkan kinerja organisasi. Reward mencakup berbagai bentuk penghargaan yang diberikan kepada karyawan berdasarkan kinerja, kontribusi, dan hasil kerja mereka.
- c. Michael Armstrong (2014) - Dalam bukunya *Armstrong's Handbook of Reward Management Practice*, Armstrong mendefinisikan reward sebagai semua bentuk penghargaan yang diterima oleh karyawan sebagai balasan atas kontribusi mereka kepada organisasi. Reward ini mencakup kompensasi finansial, tunjangan, pengakuan, dan kesempatan untuk berkembang dalam karir.
- d. Milkovich, Newman, dan Gerhart (2016) - Dalam buku *Compensation*, mereka mendefinisikan reward sebagai segala sesuatu yang diberikan oleh organisasi kepada karyawan sebagai penghargaan atas kontribusi mereka. Reward ini mencakup gaji pokok, insentif, tunjangan, serta bentuk

penghargaan non-finansial seperti pengakuan dan kesempatan pengembangan.

- e. Stephen P. Robbins dan Timothy A. Judge (2018) - Dalam buku *Organizational Behavior*, mereka mendefinisikan reward sebagai penghargaan atau imbalan yang diterima oleh individu sebagai hasil dari kontribusi atau kinerja mereka dalam organisasi. Reward ini dapat berupa finansial dan non-finansial, yang bertujuan untuk memotivasi dan mempertahankan karyawan.

6. Request (permintaan)

Reward adalah suatu bentuk penghargaan atau imbalan yang diberikan kepada individu atau kelompok sebagai pengakuan atas perilaku baik, prestasi, atau kontribusi yang telah dilakukan. Istilah ini berasal dari bahasa Inggris yang berarti hadiah atau ganjaran. Dalam konteks organisasi, reward berfungsi untuk memotivasi karyawan, menarik, dan mempertahankan tenaga kerja yang berkinerja tinggi Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), request diartikan sebagai permintaan atau permohonan untuk mendapatkan sesuatu. Di bawah ini merupakan pengertian request menurut para ahli:

- a. Gary Dessler (2017) - Dalam bukunya *Human Resource Management*, Dessler mendefinisikan reward sebagai segala bentuk pembayaran atau penghargaan yang diberikan kepada karyawan sebagai balasan atas kontribusi mereka kepada organisasi. Reward ini dapat berupa kompensasi finansial seperti gaji, bonus, atau insentif, serta non-finansial seperti pengakuan, promosi, dan kesempatan pengembangan karir.
- b. Edward Lawler (2012) - Dalam bukunya *Reward Systems: Building Effective Reward Systems*, Lawler menjelaskan bahwa reward adalah alat penting untuk memotivasi karyawan dan meningkatkan kinerja organisasi. Reward mencakup berbagai bentuk penghargaan yang diberikan kepada karyawan berdasarkan kinerja, kontribusi, dan hasil kerja mereka.
- c. Michael Armstrong (2014) - Dalam bukunya *Armstrong's Handbook of Reward Management Practice*, Armstrong mendefinisikan reward sebagai semua bentuk penghargaan yang diterima oleh karyawan sebagai balasan atas kontribusi mereka kepada organisasi. Reward ini mencakup

kompensasi finansial, tunjangan, pengakuan, dan kesempatan untuk berkembang dalam karir.

- d. Milkovich, Newman, dan Gerhart (2016) - Dalam buku *Compensation*, mereka mendefinisikan reward sebagai segala sesuatu yang diberikan oleh organisasi kepada karyawan sebagai penghargaan atas kontribusi mereka. Reward ini mencakup gaji pokok, insentif, tunjangan, serta bentuk penghargaan non-finansial seperti pengakuan dan kesempatan pengembangan.
- e. Stephen P. Robbins dan Timothy A. Judge (2018) - Dalam buku *Organizational Behavior*, mereka mendefinisikan reward sebagai penghargaan atau imbalan yang diterima oleh individu sebagai hasil dari kontribusi atau kinerja mereka dalam organisasi. Reward ini dapat berupa finansial dan non-finansial, yang bertujuan untuk memotivasi dan mempertahankan karyawan.

7. Muatan

Muatan adalah istilah yang merujuk pada barang-barang yang diangkut oleh kendaraan, seperti pesawat, kapal, kereta api, atau truk, dalam rangka pengiriman atau distribusi. Muatan bisa berupa berbagai macam barang, termasuk bahan mentah, produk jadi, makanan, bahan kimia, dan lainnya. Transportasi muatan sangat penting dalam perdagangan dan logistik global, karena memungkinkan perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan efisien. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), muatan ialah muatan barang yang diangkut dengan kapal laut, pesawat udara, atau truk besar. Definisi "muatan" menurut para ahli terbaru dapat bervariasi, tetapi umumnya mengacu pada konsep berikut:

- a. Pengertian Umum Muatan adalah barang atau muatan yang diangkut untuk tujuan komersial atau industri. Ini bisa berupa bahan mentah, produk jadi, atau barang-barang konsumen.
- b. Menurut Pakar Logistik: Menurut ahli logistik, muatan adalah objek fisik yang dikirim melalui rantai pasokan dari pemasok ke konsumen. Fokusnya adalah pada efisiensi, keandalan, dan keamanan selama proses pengiriman.

- c. Dalam Transportasi: Dalam konteks transportasi, muatan merujuk pada barang yang dikirim menggunakan kendaraan seperti kapal kontainer, pesawat *cargo*, truk, atau kereta api. Aspek yang ditekankan adalah pengelolaan, pengemasan, dan penyimpanan barang selama perjalanan.
- d. Dalam Manajemen Rantai Pasokan: Muatan juga dianggap sebagai bagian integral dari manajemen rantai pasokan, di mana perencanaan, koordinasi, dan kontrol aliran barang penting untuk memastikan keberhasilan distribusi produk.

Penting untuk memahami bahwa istilah "muatan" dapat memiliki makna yang sedikit berbeda tergantung pada konteks industri atau disiplin ilmu yang relevan.

8. Dokumen pengiriman muatan

Ada beberapa dokumen penting yang harus disiapkan untuk memastikan proses pengiriman berjalan lancar dan sesuai dengan regulasi yang berlaku. Berikut adalah dokumen-dokumen utama yang diperlukan:

- a. *Bill of Lading* (B/L): dokumen ini berfungsi sebagai kontrak antara pengirim dan perusahaan pelayaran, dan juga sebagai bukti penerimaan barang oleh pengangkut.
- b. *Invoice*: faktur yang mencantumkan detail barang yang dikirim, nilai barang, dan biaya pengiriman. Ini digunakan untuk tujuan akuntansi dan pembayaran.
- c. *Packing List*: daftar rinci tentang barang-barang yang dikirim, termasuk deskripsi, kuantitas, dan berat. Ini membantu dalam pemeriksaan dan penerimaan barang.
- d. *Certificate of Origin*: dokumen yang menunjukkan negara asal barang. Ini penting untuk tujuan tarif dan regulasi perdagangan.
- e. *Customs Declaration*: dokumen yang harus diisi untuk keperluan bea cukai, yang meliputi rincian barang, nilai, dan informasi pengirim serta penerima.
- f. *Insurance Certificate*: bukti bahwa barang yang dikirim telah diasuransikan untuk melindungi terhadap kerusakan atau kehilangan selama pengiriman.

- g. *Dangerous Goods Declaration* (jika berlaku): dokumen yang diperlukan jika barang yang dikirim termasuk dalam kategori bahan berbahaya atau berisiko.
- h. *Import/Export License* (jika diperlukan): lisensi yang diperlukan untuk mengimpor atau mengekspor barang tertentu, tergantung pada regulasi negara.
- i. *Consular Invoice* (jika diperlukan): dokumen yang memerlukan pengesahan konsulat untuk tujuan perdagangan internasional tertentu.
- j. *Letter of Credit* (jika berlaku): instruksi dari bank yang menjamin pembayaran untuk transaksi perdagangan internasional.
- k. *Shipper's Letter of Instruction*: dokumen yang memberikan instruksi kepada perusahaan pelayaran mengenai bagaimana barang harus dikirimkan.

9. Keberangkatan

"Keberangkatan" adalah istilah yang merujuk pada waktu atau tindakan memulai perjalanan dari satu tempat ke tempat lain. Dalam konteks transportasi dan logistik, keberangkatan bisa mengacu pada berbagai hal tergantung pada mode transportasi yang digunakan. Keberangkatan, dalam konteks pelayaran, merujuk pada proses kapal yang meninggalkan dermaga pelabuhan. Beberapa ahli memberikan definisi dan penjelasan terkait proses ini, yang meliputi berbagai aspek administratif, teknis, dan operasional.

a. Definisi Keberangkatan

1. Proses Keberangkatan Kapal: menurut salah satu sumber, keberangkatan kapal adalah saat kapal lepas dari dermaga dan bergerak meninggalkan perairan pelabuhan. Proses ini melibatkan sejumlah dokumen dan persyaratan yang harus dipenuhi sebelum kapal dapat berlayar, seperti Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan laporan kedatangan serta keberangkatan kapal.
- 2) Pelayanan dan Efisiensi: Keberangkatan kapal juga terkait erat dengan pelayanan yang diberikan oleh pihak pelabuhan. Pelayanan yang efektif dan efisien sangat penting dalam proses ini, agar kapal dapat berangkat tepat waktu dan memenuhi semua persyaratan yang diperlukan.

b. Aspek Operasional

- 1) Waktu Keberangkatan: dalam konteks operasional, waktu keberangkatan kapal ditentukan oleh berbagai faktor, termasuk jadwal perjalanan dan kesiapan kapal. Jadwal ini mencakup waktu kapal meninggalkan dermaga dan waktu kapal merapat kembali.
- 2) *Headway Time*: ini adalah rentang waktu antar keberangkatan kapal yang dapat dilakukan oleh pelabuhan dalam waktu tertentu. Manajemen waktu yang baik sangat penting untuk memastikan kelancaran operasional pelabuhan dan menghindari penumpukan kapal.

Secara keseluruhan, keberangkatan kapal adalah proses yang kompleks yang melibatkan banyak elemen, mulai dari persiapan dokumen hingga manajemen waktu dan pelayanan di pelabuhan.

c. Dokumen – dokumen yang harus disiapkan

Berikut adalah dokumen-dokumen yang umumnya terkait dengan "clearance out" kapal:

- 1) *Cargo Manifest*: daftar lengkap barang yang dibawa oleh kapal, termasuk detail mengenai jenis, jumlah, dan penerima barang.
- 2) *Ship's Stores Declaration*: daftar barang-barang yang digunakan oleh kapal dan kru selama perjalanan, seperti makanan, minuman, dan perlengkapan lainnya.
- 3) *Crew List*: daftar nama semua anggota kru yang berada di kapal, termasuk detail paspor dan visa mereka.
- 4) *Passenger List* (jika ada): daftar nama semua penumpang yang berada di kapal, termasuk detail paspor dan visa mereka.
- 5) *Bill of Lading*: dokumen kontrak antara pengirim barang dan perusahaan pelayaran yang mencakup detail tentang barang yang dikirim.
- 6) *Port Clearance Certificate*: sertifikat yang dikeluarkan oleh otoritas pelabuhan yang menyatakan bahwa kapal telah memenuhi semua kewajiban administratif dan dapat meninggalkan pelabuhan.

- 7) *Customs Clearance Certificate*: sertifikat yang dikeluarkan oleh otoritas bea cukai yang menyatakan bahwa semua barang di kapal telah diperiksa dan disetujui untuk diekspor.
- 8) *Maritime Declaration of Health*: dokumen yang menyatakan kondisi kesehatan semua orang di kapal, yang biasanya disetujui oleh otoritas kesehatan pelabuhan.
- 9) *Load Line Certificate*: sertifikat yang menunjukkan bahwa kapal telah mematuhi regulasi tentang muatan maksimum yang diperbolehkan, untuk memastikan keamanan pelayaran.
- 10) *Safety Certificates*: sertifikat yang mencakup berbagai aspek keselamatan kapal, seperti Sertifikat Keselamatan Konstruksi, Sertifikat Keselamatan Perlengkapan, dan Sertifikat Keselamatan Radio.
- 11) *International Ship Security Certificate (ISSC)*: sertifikat yang menyatakan bahwa kapal telah mematuhi persyaratan keamanan internasional.
- 12) *Crew's Effects Declaration*: daftar barang-barang milik anggota kru yang dibawa di kapal.
- 13) *Dangerous Goods Manifest* (jika berlaku): daftar rinci barang-barang berbahaya yang dibawa di kapal, termasuk klasifikasi dan penanganan yang sesuai.
- 14) *Certificate of Insurance*: bukti bahwa kapal memiliki asuransi yang mencakup kewajiban pihak ketiga dan risiko lain yang mungkin terjadi selama perjalanan.

d. Kegiatan Sebelum Keberangkatan

Sebelum kapal berangkat, ada serangkaian kegiatan dan prosedur yang harus dilakukan untuk memastikan keselamatan, efisiensi, dan kepatuhan terhadap peraturan. Berikut adalah beberapa kegiatan utama yang biasanya dilakukan:

- 1) Pemeriksaan Kapal:

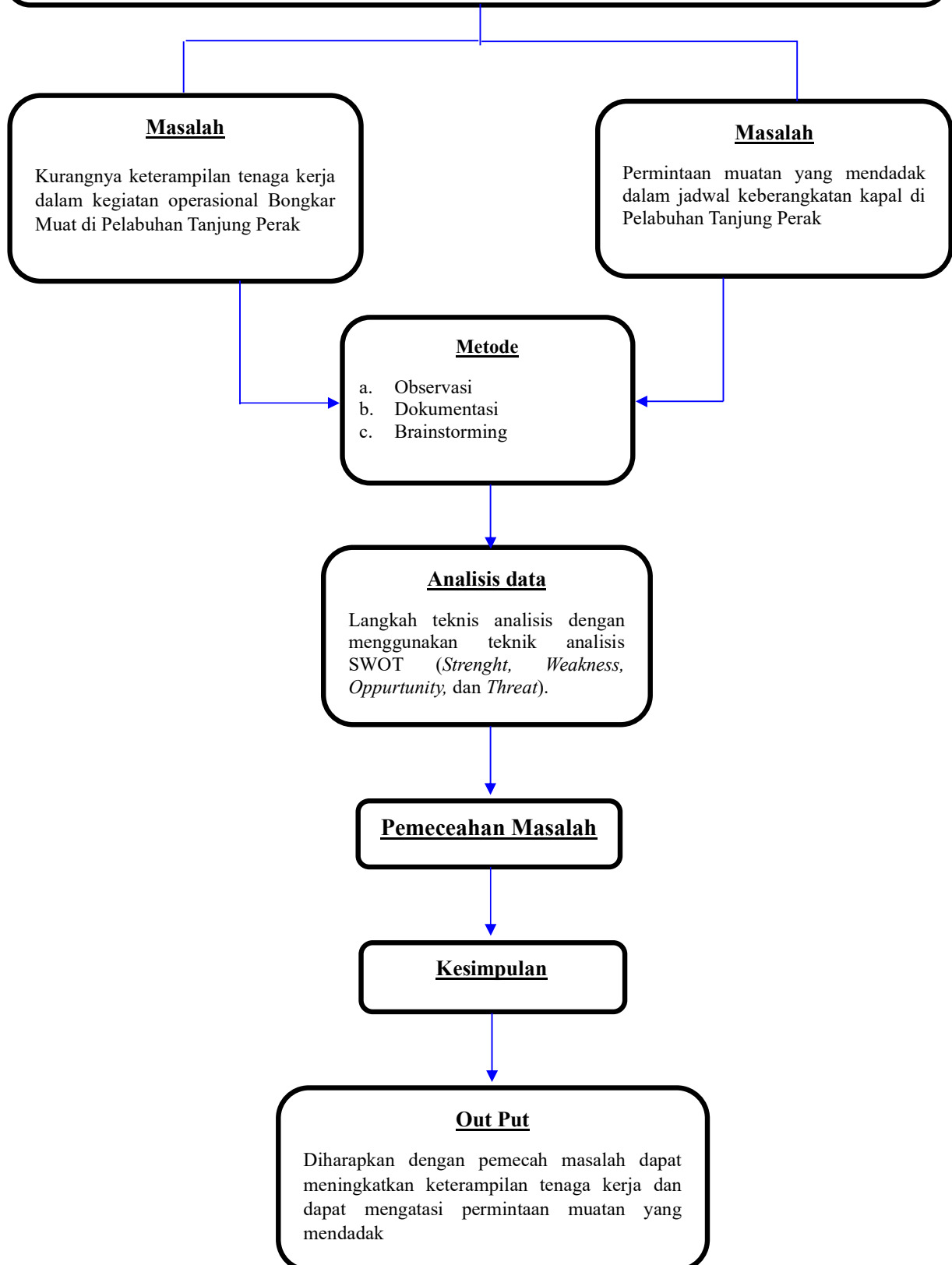
- a) Inspeksi Keselamatan: memastikan semua peralatan keselamatan, seperti jaket pelampung, lifeboat, dan alat pemadam kebakaran, dalam kondisi baik.
 - b) Pemeriksaan Mesin: memeriksa kondisi mesin utama dan mesin tambahan serta memastikan semuanya berfungsi dengan baik.
- 2) Perencanaan Rute:
- a) Navigasi: menyusun rute pelayaran yang optimal, memperhitungkan cuaca, arus, dan potensi bahaya.
 - b) Perizinan dan Dokumen: memastikan semua dokumen pelayaran, izin, dan sertifikat telah lengkap dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- 3) Muatan Kapal:
- a) Penanganan Muatan : memuat muatan ke dalam kapal sesuai dengan rencana muatan, memastikan distribusi berat yang seimbang.
 - b) Dokumentasi Muatan: mengurus dokumen , termasuk manifest, daftar muatan, dan sertifikat asal.
- 4) Keamanan dan Keamanan:
- a) Pemeriksaan keamanan: memastikan tidak ada barang berbahaya atau ilegal di atas kapal.
 - b) Pengamanan Kapal: memastikan semua area yang tidak perlu diakses terkunci dan aman.
- 5) Briefing Kru:
- a) Pembagian Tugas: menjelaskan tugas dan tanggung jawab masing-masing anggota kru selama pelayaran.
 - b) Latihan Keselamatan: melakukan simulasi prosedur darurat dan keselamatan.
- 6) Pengisian Bahan Bakar dan Persediaan:

- a) Bahan Bakar: memastikan kapal terisi bahan bakar sesuai kebutuhan untuk perjalanan.
 - b) Persediaan Logistik: mengisi kebutuhan logistik seperti makanan, air minum, dan perlengkapan lainnya.
- 7) Komunikasi dengan Otoritas Pelabuhan:
- a) Laporan Keberangkatan: memberitahukan otoritas pelabuhan tentang rencana keberangkatan dan menerima izin berlayar.
 - b) Koordinasi Lalu Lintas: berkoordinasi dengan kapal lain dan otoritas lalu lintas laut untuk memastikan keberangkatan yang aman dan teratur.
- 8) Kondisi Cuaca:
- a) Laporan Cuaca: mendapatkan laporan cuaca terkini dan memperkirakan kondisi cuaca sepanjang rute pelayaran.
 - b) Persiapan Cuaca Buruk: menyiapkan tindakan pencegahan jika diperkirakan cuaca buruk.

C. PENELITIAN TERDAHULU

No	Peneliti dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Metode penelitian	Hasil Penelitian
1.	Nurlela, 2019	Upaya Mengatasi Keterlambatan Waktu Keberangkatan Kapal Yang Di Agensi PT. Sinepac Shipping Batam	Metode desriptif kualitatif, dengan teknik analisis diagram fishbone.	Lambatnya pengurusan dokumen SPB (Surat Persetujuan Berlayar) letak kantor intansi yang berjauhan dapat mempengaruhi sulitnya proses dokumen. Kurangnya Karyawan divisi operasional PT. Snepac Shipping Batam menyebabkan karyawan mengalami double job sehingga berpengaruh terhadap pengurusan dokumen kapal.
2.	Mufidatun Khasanah, 2021	Analisis Terlambatnya Keberangkatan MV. Warih Mas di pelabuhan Tanjung Priok	Metode desriptif kualitatif, dengan teknik analisis sebab akibat.	Faktor yang menyebabkan terlambatnya keberangkatan pada MV. Warih Mas adalah kurang adanya komunikasi yang baik, kerusakan <i>crane</i> pada saat proses bongkar muat, menunggu muatan, dan <i>trouble</i> pada mesin kapal.

UPAYA MENINGKATKAN KETERAMPILAN TENAGA KERJA SERTA MENGATASI PERMINTAAN MUATAN YANG MENDADAK TERHADAP KETEPATAN KEBERANGKATAN KAPAL PT MERATUS DI PELABUHAN TANJUNG PERAK



BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilaksanakan selama 1 tahun yaitu Agustus 2022 sampai dengan Agustus 2023. Waktu itu dipilih untuk mengadakan penelitian, karena waktu tersebut yang paling efektif bagi peneliti untuk mengadakan penelitian dan lebih fokus pada proses penelitian dengan menggunakan desain penelitian yang akan digunakan. Waktu penelitian dilaksanakan di PT. Meratus Line Surabaya.

2. Tempat dan profil penelitian

Tempat penelitian dikenal sebagai tempat penelitian. Penetapan tempat penelitian merupakan langkah penting dalam penelitian kualitatif karena memastikan subjek dan objek penelitian telah diidentifikasi, sehingga memudahkan peneliti untuk melakukan penelitiannya. Lokasinya bisa di wilayah tetangga atau di lembaga tertentu dalam masyarakat. Adapun data perusahaan sebagai berikut:

Nama	: PT. Meratus Line
Alamat	: Jl. Aloon-Aloon Priok No. 27 Kel. Perak Barat, Kec. Kremlangan Kota Surabaya, East Java, 60177 Indonesia.
Telepon	: +62 31 2931000

B. METODE PENDEKATAN

Metode penelitian adalah cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu (Sugiyono, 2019). Menurut Rahardjo, (2017) metode penelitian merupakan salah satu cara untuk memperoleh dan mencari kebenaran yang bersifat tentatif, bukan kebenaran absolut. Hasilnya berupa kebenaran ilmiah. Kebenaran ilmiah merupakan kebenaran yang terbuka untuk terus diuji, dikritik bahkan direvisi.

Kualitatif adalah pendekatan dalam penelitian yang digunakan untuk memahami fenomena, peristiwa, atau perilaku berdasarkan data non-numerik. Pendekatan ini menekankan pada pengumpulan data yang kaya dan mendalam tentang pengalaman, persepsi, dan pandangan subjek penelitian. Penelitian kualitatif biasanya dilakukan melalui metode seperti wawancara mendalam, observasi, analisis dokumen, dan kelompok diskusi terfokus.

Penelitian ini menggunakan metode observasi dan dokumentasi dengan pendekatan kualitatif. Metode kedua yang digunakan selain metode observasi dan dokumentasi adalah metode kuantitatif yang digunakan pada analisa SWOT. Dalam penelitian ini penulis melakukan diskusi dengan narasumber dan dianalisa menggunakan analisa SWOT (Strength, Weakness, Opportunity, and Threat) dan hasilnya dilakukan pembobotan menjadi data kuantitatif yang akan dipaparkan dalam bentuk kualitatif dan di hitung menggunakan IFAS dan EFAS.

C. SUMBER DATA

Sugiyono mendefinisikan sumber data sebagai bahan-bahan yang digunakan oleh peneliti untuk mendapatkan informasi yang relevan dan akurat mengenai topik yang sedang diteliti. Menurutnya, sumber data bisa dibagi menjadi dua kategori utama, yaitu sumber data primer dan sumber data sekunder. (Sugiyono 2018).

Dari pengertian diatas pengumpulan data yang dilakukan oleh penulis ketika melaksanakan penelitian sebagai pendukung penulisan skripsi dengan judul **“UPAYA MENINGKATKAN KETERAMPILAN TENAGA KERJA SERTA MENGATASI PERMINTAAN MUATAN YANG MENDADAK TERHADAP KETEPATAN KEBERANGKATAN KAPAL PT. MERATUS DI PELABUHAN TANJUNG PERAK”**, membagi dalam dua data menurut sumber datanya yaitu

1. Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan langsung oleh peneliti untuk tujuan penelitian spesifik yang sedang dilakukan. Data ini diperoleh langsung dari sumber aslinya melalui berbagai metode pengumpulan data seperti wawancara, observasi, survei, dan eksperimen. Sugiyono mendefinisikan data primer sebagai data yang diperoleh langsung dari sumber pertama di lapangan oleh peneliti untuk tujuan tertentu. Data ini dikumpulkan melalui metode seperti wawancara, observasi, dan kuesioner yang dirancang khusus untuk penelitian yang sedang dilakukan. (Sugiyono 2018)

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang telah dikumpulkan, diolah, dan dipublikasikan oleh pihak lain selain peneliti yang sedang melakukan studi saat ini. Data ini sudah tersedia dalam bentuk yang siap digunakan dan biasanya diperoleh dari sumber-sumber seperti buku, laporan, artikel, basis data, dan dokumen lainnya. Data sekunder berbeda dengan data primer, yang dikumpulkan langsung oleh peneliti untuk tujuan spesifik dari studi yang sedang dilakukan.

Denscombe mendefinisikan data sekunder sebagai data yang dikumpulkan oleh pihak lain untuk tujuan yang berbeda dari penelitian saat ini. Data ini bisa berasal dari publikasi resmi, dokumen organisasi, survei pemerintah, dan berbagai sumber lainnya yang telah dipublikasikan. Martyn Denscombe (2017)

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Menurut (Patricia Leavy, 2020) Dalam "Research Design: Quantitative, Qualitative, Mixed Methods, Arts-Based, and Community-Based Participatory Research Approaches," Leavy menyatakan bahwa teknik pengumpulan data adalah alat yang digunakan peneliti untuk mengumpulkan informasi yang relevan dengan topik penelitian. Teknik ini mencakup metode kualitatif seperti wawancara dan observasi, Dalam bukunya "Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches," Creswell dan Poth menjelaskan bahwa teknik pengumpulan data adalah metode yang digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan informasi yang relevan dengan tujuan penelitian mereka. Teknik ini

mencakup wawancara, observasi, analisis dokumen, dan pengumpulan data visual. Mereka menekankan pentingnya memilih teknik yang sesuai dengan desain penelitian dan pertanyaan penelitian yang diajukan (John W. Creswell dan Cheryl N. Poth 2017).

1. Teknik Observasi

Penulis melakukan pengamatan secara langsung dengan cara melakukan praktek darat (PRADA) di PT. Meratus Line Surabaya selama 1 (satu) tahun. Sehingga data-datra yang dikumpulkan sesuai dengan kenyataan yang ada. Menurut Yin menjelaskan bahwa observasi adalah metode penelitian yang melibatkan pengamatan langsung dan sistematis terhadap fenomena dalam konteksnya yang alami. Teknik ini digunakan untuk mengumpulkan data yang berkaitan dengan bagaimana sesuatu terjadi, bukan hanya apa yang terjadi. Robert K. Yin (2018).

2. Dokumentasi

Menurut Patton menjelaskan bahwa dokumentasi melibatkan pengumpulan dan analisis dokumen-dokumen yang relevan untuk memberikan wawasan dan konteks tambahan dalam penelitian. Ini termasuk analisis catatan, laporan, dan sumber tertulis lainnya yang dapat memperkaya pemahaman peneliti tentang topik yang diteliti. (Michael Patton 2015)

3. Teknik *Brainstorming* (Diskusi)

Menurut Charlan Nemeth (2018) Mereka mengartikan *brainstorming* Menunjukkan bahwa keberanian untuk menentang dan memberikan pandangan berbeda selama sesi *brainstorming* dapat merangsang kreativitas dan inovasi lebih lanjut. *brainstorming* ini dirancang untuk menghasilkan data yang dapat dianalisis secara statistik atau kualitatif. (Charlan Nemeth (2018)

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Teknik analisis data adalah metode atau pendekatan yang digunakan untuk mengolah, menganalisis, dan menafsirkan data yang telah dikumpulkan untuk mengidentifikasi pola, hubungan, atau wawasan yang berguna dalam penelitian.

Teknik ini memungkinkan peneliti untuk menjawab pertanyaan penelitian dan membuat keputusan berdasarkan data yang ada.

Menurut Yin menggambarkan teknik analisis data sebagai metode yang digunakan untuk menginterpretasikan data yang dikumpulkan melalui berbagai teknik penelitian. Ini meliputi analisis kualitatif seperti analisis tematik dan analisis naratif, serta analisis kuantitatif seperti statistik deskriptif dan inferensial. Yin menekankan pentingnya memilih teknik analisis yang sesuai dengan jenis data dan tujuan penelitian. (Robert K. Yin 2018). Kesimpulan tentang populasi dari sampel, dan analisis kualitatif untuk memahami makna data yang kompleks. Untuk itu dalam penelitian skripsi ini, penulis mengambil Langkah teknis analisis dengan menggunakan teknik analisis SWOT (*Strenght, Weakness, Oppurtunity, dan Threat*).

1. *Strength* (Kekuatan)

Menurut Michael Porter mendefinisikan "Strengths" sebagai kemampuan internal yang memberikan keunggulan kompetitif bagi organisasi. Menurut Porter, kekuatan ini bisa berupa sumber daya, kapabilitas, atau atribut unik yang membedakan organisasi dari pesaingnya. Porter menekankan pentingnya memanfaatkan kekuatan ini untuk mengembangkan strategi yang dapat memenangkan persaingan. (Michael E. Porter (2020). Analisis data ini merujuk pada objek tertentu mengenai kekuatan yang ada di PT Meratus Line Surabaya.

2. *Weakness* (Kelemahan)

Menurut Jay Barney mendefinisikan "Weaknesses" sebagai kekurangan internal yang menghambat kemampuan organisasi untuk mencapai keunggulan kompetitif. Menurut Barney, kelemahan ini bisa berupa keterbatasan dalam sumber daya, kapabilitas yang kurang, atau faktor internal lain yang membuat organisasi kurang efektif dibandingkan pesaing. Barney berpendapat bahwa memahami kelemahan ini penting untuk mengembangkan strategi yang memperbaiki atau mengurangi dampaknya Jay (Barney 2020). Analisis ini merujuk pada objek tertentu mengenai kelemahan yang ada di PT Meratus Line.

3. *Oppurtunities* (Peluang)

Menurut Kotler dan Keller melihat "Opportunities" sebagai kondisi pasar eksternal yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan posisi organisasi dalam pemasaran dan operasional. Menurut mereka, peluang ini bisa berupa perubahan dalam preferensi pelanggan, inovasi produk, atau peluang pasar baru. Mereka menekankan bahwa pemahaman dan pemanfaatan peluang ini penting untuk merancang strategi pemasaran yang sukses (Philip Kotler dan Kevin Lane Keller (2022). Analisis ini merujuk pada objek tertentu mengenai peluang yang ada di PT Meratus Line.

4. *Threat (Ancaman)*

Menurut Michael Porter (2020) menggambarkan "Threats" sebagai faktor-faktor eksternal yang dapat mengurangi daya saing dan merugikan posisi organisasi di pasar. Menurut Porter, ancaman ini sering kali berasal dari perubahan dalam lingkungan industri, seperti peningkatan persaingan, perubahan kebijakan, atau tren pasar yang merugikan. Porter menekankan pentingnya memahami ancaman ini untuk merancang strategi yang dapat mengurangi dampaknya. Analisis ini merujuk pada objek tertentu mengenai kelemahan yang ada di PT Meratus Line.

Dalam mengatasi peranan dalam mengurangi keterlambatan keberangkatan kapal di PT Meratus Line, diperlukan analisis yang mendalam dan komprehensif. Teknik analisis yang dapat diterapkan mencakup pengamatan langsung terhadap proses operasional serta analisis dokumen-dokumen yang terkait dengan penyelenggaraan pelatihan dan prosedur operasional kapal. Melalui pengamatan langsung, kita dapat memperoleh pemahaman yang lebih jelas tentang kondisi di lapangan dan faktor-faktor yang berkontribusi terhadap keterlambatan.

Selanjutnya, analisis dokumen hasil dari penyelenggaraan diklat dan prosedur operasional memberikan informasi berharga tentang struktur pelatihan, prosedur yang diterapkan, dan hasil yang telah dicapai. Dari data-data yang terkumpul ini, studi dokumentasi di perusahaan akan dilakukan untuk mendalami rincian dan menyusun informasi yang relevan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan.

Setelah memperoleh data yang diperlukan, langkah berikutnya adalah melakukan analisis lebih lanjut menggunakan metode Internal Strategic Factors Analysis Summary (IFAS) dan External Strategic Factors Analysis Summary

(EFAS). Metode IFAS akan membantu dalam mengevaluasi faktor-faktor internal perusahaan, seperti kekuatan dan kelemahan yang mungkin mempengaruhi keberangkatan kapal, sedangkan EFAS akan digunakan untuk menganalisis faktor-faktor eksternal, seperti peluang dan ancaman yang ada di lingkungan industri.

Hasil dari analisis IFAS dan EFAS akan menjadi dasar untuk melakukan analisis SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats). Analisis SWOT ini akan memberikan gambaran menyeluruh tentang kekuatan dan kelemahan internal perusahaan serta peluang dan ancaman eksternal yang mempengaruhi operasional keberangkatan kapal. Dengan pemahaman yang mendalam tentang keempat elemen tersebut, PT Meratus Line dapat merumuskan strategi yang efektif untuk mengurangi keterlambatan keberangkatan kapal, memperbaiki kelemahan yang ada, memanfaatkan peluang yang tersedia, dan menghadapi ancaman yang mungkin muncul. Proses ini akan mendukung perencanaan strategis dan pengambilan keputusan yang lebih baik dalam upaya meningkatkan efisiensi operasional perusahaan.

1. *Internal Strategic Factors Analysis Summary (IFAS)*

Matriks Evaluasi Faktor Internal (*Internal Factor Evaluation Matrix* atau *IFE Matrix*) adalah alat yang digunakan dalam analisis strategis untuk mengevaluasi faktor-faktor internal yang mempengaruhi kinerja sebuah organisasi. Berikut adalah tahapan-tahapan dalam penyusunan Matriks Evaluasi Faktor Internal :

a. Identifikasi Faktor Internal Kunci

- 1) Mengidentifikasi Kekuatan dan Kelemahan: Langkah pertama adalah mengidentifikasi faktor-faktor internal yang merupakan kekuatan dan kelemahan organisasi. Ini dapat meliputi berbagai aspek seperti sumber daya manusia, keuangan, teknologi, proses operasional, dan manajemen.
- 2) Sumber Data: Faktor-faktor ini dapat diperoleh dari laporan keuangan, wawancara dengan manajemen, survei karyawan, dan analisis dokumen internal.

b. Menilai Faktor Internal

- 1) Penilaian Kekuatan dan Kelemahan: Setiap faktor internal yang telah diidentifikasi kemudian dinilai berdasarkan seberapa besar pengaruhnya terhadap kinerja organisasi. Penilaian ini biasanya dilakukan dengan memberikan bobot pada setiap faktor, yang mencerminkan tingkat kepentingannya.
- 2) Bobot: Bobot diberikan berdasarkan seberapa signifikan faktor tersebut terhadap keberhasilan organisasi. Bobot biasanya berkisar antara 0,0 (tidak penting) hingga 1,0 (sangat penting) dan total bobot untuk semua faktor harus sama dengan 1,0.

c. Memberikan Nilai

- 1) Penilaian Performansi: Setiap faktor internal kemudian dinilai berdasarkan seberapa baik organisasi mengelolanya, sering kali dalam skala 1 hingga 4, di mana 1 menunjukkan kinerja yang sangat buruk dan 4 menunjukkan kinerja yang sangat baik.
- 2) Penilaian: Nilai ini menunjukkan seberapa baik organisasi dalam menangani faktor-faktor tersebut, baik dari segi kekuatan maupun kelemahan.

d. Menghitung Skor Tertimbang

- 1) Menghitung Skor Tertimbang: Skor tertimbang untuk setiap faktor dihitung dengan mengalikan bobot dengan nilai performansi. Skor tertimbang ini memberikan gambaran tentang seberapa efektif organisasi dalam memanfaatkan kekuatan dan mengatasi kelemahan.
- 2) Total Skor: Jumlahkan semua skor tertimbang untuk mendapatkan skor total matriks evaluasi faktor internal.

e. Menganalisis Hasil

- 1) Evaluasi Skor Total: Skor total matriks memberikan gambaran umum tentang kinerja internal organisasi. Skor ini digunakan untuk

menentukan apakah organisasi berada dalam posisi kuat atau lemah dalam hal faktor internal.

- 2) Interpretasi: Skor yang lebih tinggi menunjukkan bahwa organisasi memiliki banyak kekuatan yang dikelola dengan baik, sedangkan skor yang lebih rendah menunjukkan adanya kelemahan yang perlu diperbaiki.

f. Pengembangan Strategi

- 1) Merumuskan Strategi: Berdasarkan hasil analisis, strategi dapat dirumuskan untuk memanfaatkan kekuatan dan mengatasi kelemahan. Ini mungkin melibatkan perencanaan untuk meningkatkan area-area yang lemah atau memperkuat kekuatan yang ada.

g. Pemantauan dan Evaluasi

- 1) Tindak Lanjut: Setelah strategi dikembangkan dan diterapkan, penting untuk memantau dan mengevaluasi efektivitas strategi tersebut. Matriks IFE dapat diperbarui secara berkala untuk menilai perubahan dalam faktor internal dan kinerja organisasi.

2. *Ektesernal Strategic Factors Analysis Summary (EFAS)*

Matriks Evaluasi Faktor Eksternal (External Factor Evaluation Matrix atau EFE Matrix) adalah alat strategis yang digunakan untuk menilai faktor-faktor eksternal yang mempengaruhi kinerja organisasi. Berikut adalah tahapan-tahapan dalam penyusunan Matriks Evaluasi Faktor Eksternal:

a. Identifikasi Faktor Eksternal Kunci

- 1) Mengidentifikasi Peluang dan Ancaman: Langkah pertama adalah mengidentifikasi faktor-faktor eksternal yang signifikan yang dapat mempengaruhi kinerja organisasi, baik peluang yang dapat dimanfaatkan maupun ancaman yang perlu diwaspadai. Faktor-faktor ini dapat meliputi tren pasar, kondisi ekonomi, perubahan regulasi, dan persaingan industri.
- 2) Sumber Data: Faktor-faktor ini dapat diperoleh dari analisis pasar, laporan industri, survei konsumen, dan sumber informasi eksternal lainnya.

b. Menilai Faktor Eksternal

- 1) Penilaian Peluang dan Ancaman: Setiap faktor eksternal yang telah diidentifikasi kemudian dinilai berdasarkan tingkat dampaknya terhadap organisasi. Bobot diberikan pada setiap faktor untuk mencerminkan pentingnya faktor tersebut terhadap keberhasilan organisasi.
- 2) Bobot: Bobot diberikan berdasarkan seberapa signifikan faktor tersebut bagi organisasi, dengan nilai bobot berkisar antara 0,0 (tidak penting) hingga 1,0 (sangat penting), dan total bobot untuk semua faktor harus sama dengan 1,0.

c. Memberikan Nilai

- 1) Penilaian Respons: Setiap faktor eksternal dinilai berdasarkan seberapa baik organisasi merespons atau menanggapi faktor tersebut. Nilai ini biasanya diberikan dalam skala 1 hingga 4, di mana 1 menunjukkan respons yang sangat buruk dan 4 menunjukkan respons yang sangat baik.
- 2) Penilaian: Nilai ini mencerminkan efektivitas strategi dan tindakan organisasi dalam menghadapi peluang dan ancaman yang ada.

d. Menghitung Skor Tertimbang

- 1) Menghitung Skor Tertimbang: Skor tertimbang untuk setiap faktor dihitung dengan mengalikan bobot dengan nilai respons. Skor ini memberikan gambaran tentang seberapa efektif organisasi dalam memanfaatkan peluang dan menghadapi ancaman.
- 2) Total Skor: Jumlahkan semua skor tertimbang untuk mendapatkan skor total matriks evaluasi faktor eksternal.

e. Menganalisis Hasil

- 1) Evaluasi Skor Total: Skor total matriks memberikan gambaran tentang bagaimana organisasi merespons faktor-faktor eksternal. Skor ini

digunakan untuk menentukan apakah organisasi berada dalam posisi yang kuat atau lemah dalam menghadapi lingkungan eksternal.

- 2) Interpretasi: Skor yang lebih tinggi menunjukkan bahwa organisasi efektif dalam memanfaatkan peluang dan menghadapi ancaman, sedangkan skor yang lebih rendah menunjukkan adanya kebutuhan untuk memperbaiki strategi respons.

f. Pengembangan Strategi

- 1) Merumuskan Strategi: Berdasarkan hasil analisis, strategi dapat dirumuskan untuk memanfaatkan peluang dan mengatasi ancaman. Ini mungkin melibatkan penyesuaian strategi pemasaran, pengembangan produk, atau perubahan operasional.

g. Pemantauan dan Evaluasi

- 1) Tindak Lanjut: Setelah strategi diterapkan, penting untuk memantau dan mengevaluasi efektivitasnya. Matriks EFE dapat diperbarui secara berkala untuk menilai perubahan dalam faktor eksternal dan dampaknya terhadap kinerja organisasi.

3. *Matriks SWOT*

Analisis SWOT adalah alat perencanaan strategis yang digunakan untuk membantu organisasi memahami kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang mempengaruhi posisi mereka. SWOT adalah singkatan dari:

- a. *Strengths* (Kekuatan)
- b. *Weaknesses* (Kelemahan)
- c. *Opportunities* (Peluang)
- d. *Threats* (Ancaman)

Matriks SWOT dapat menghasilkan 4 (empat) set kemungkinan alternatif strategi, yaitu :

- a. Strategi SO

Strategi SO (*Strengths-Opportunities*) adalah salah satu dari empat jenis strategi yang dirumuskan dalam analisis SWOT, yang bertujuan untuk memanfaatkan kekuatan (*Strengths*) organisasi untuk mengeksplorasi peluang (*Opportunities*) yang ada di lingkungan eksternal.

Strategi ini bertujuan untuk memaksimalkan keuntungan dari kondisi pasar yang menguntungkan atau tren positif dengan memanfaatkan keunggulan yang dimiliki oleh organisasi

b. Strategi ST

Strategi ST (*Strengths-Threats*) adalah salah satu jenis strategi dalam analisis SWOT yang dirumuskan untuk menggunakan kekuatan (*Strengths*) organisasi guna mengatasi atau memitigasi ancaman (*Threats*) yang ada di lingkungan eksternal. Strategi ini bertujuan untuk mengurangi dampak negatif dari ancaman eksternal dengan memanfaatkan keunggulan yang dimiliki organisasi.

c. Strategi WO

Strategi WO (*Weaknesses-Opportunities*) adalah salah satu jenis strategi dalam analisis SWOT yang bertujuan untuk menggunakan peluang (*Opportunities*) eksternal untuk mengatasi kelemahan (*Weaknesses*) internal organisasi. Strategi ini dirancang untuk mengurangi kekurangan internal dengan memanfaatkan kesempatan yang ada di lingkungan eksternal.

d. Strategi WT

Strategi WT (*Weaknesses-Threats*) adalah salah satu dari empat jenis strategi dalam analisis SWOT yang dirumuskan untuk mengurangi kelemahan (*Weaknesses*) internal organisasi sambil menghadapi ancaman (*Threats*) eksternal. Strategi ini bertujuan untuk mengatasi kekurangan internal dan memitigasi dampak negatif dari ancaman yang ada di lingkungan eksternal. Untuk mempermudah memahami dalam menganalisis data menggunakan metode SWOT maka dibuat diagram analisis SWOT sebagai berikut:

Tabel 3. 1
Matriks SWOT

<div> <div><i>INTERNAL</i></div> <div><i>EKSTERNAL</i></div> </div>	<p><i>STRENGTH (S)</i></p> <p>Tentukan faktor kekuatan-kekuatan internal</p>	<p><i>WEAKNESS (W)</i></p> <p>Temukan faktor kelemahan-kelemahan internal</p>
<p><i>OPPORTUNITIES (O)</i></p> <p>Tentukan faktor peluang-peluang eksternal</p>	<p>STRATEGI SO</p> <p>Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang</p>	<p>STRATEGI WO</p> <p>Ciptakan strategi memperbaiki kelemahan untuk memanfaatkan peluang.</p>
<p><i>THREATS (T)</i></p> <p>Tentukan faktor ancaman-ancaman eksternal</p>	<p>STRATEGI ST</p> <p>Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman</p>	<p>STRATEGI WT</p> <p>Ciptakan strategi yang memperbaiki kelemahan dan menghindari ancaman</p>



Bagan 3. 1
Diagram Analisis SWOT

Keterangan:

- Kuadran 1 : Ini merupakan situasi yang sangat menguntungkan karena memiliki peluang dan kekuatan sehingga dapat memanfaatkan peluang yang ada. Strategi yang harus diterapkan dalam kondisi ini adalah mendukung strategi yang agresif.
- Kuadran 2 : Meskipun menghadapi berbagai ancaman tetapi masih mempunyai kekuatan dari segi internalnya. Strategi yang diterapkan adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang dengan cara strategi diversifikasi.
- Kuadran 3 : Adanya suatu peluang tetapi dilain pihak menghadapi kelemahan internal. Fokus strategi ini adalah meminimalkan masalah internal sehingga dapat merebut peluang yang besar.
- Kuadran 4 : Ini merupakan yang sangat tidak menguntungkan yaitu menghadapi berbagai ancaman dan kelemahan internal. Strategi yang digunakan adalah defensif.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Gambaran Umum Tempat Penelitian

PT. Meratus Line adalah sebuah perusahaan pelayaran Indonesia yang didirikan pada tahun 1957 di Banjarmasin, Kalimantan Selatan. Berikut adalah gambaran umum tentang PT. Meratus Line:

a. Sejarah dan Perkembangan

- 1) Didirikan pada Oktober 1957.
- 2) Awalnya hanya mengoperasikan satu kapal untuk jalur Surabaya-Banjarmasin dengan membawa bahan makanan (biasanya beras).
- 3) Pada tahun 1987, perusahaan memiliki 11 kapal dan pada tahun 1990, jumlah kapal meningkat menjadi 15.
- 4) Pada tahun 1990, setelah deregulasi pelayaran antar pulau, PT. Meratus Line menjadi perusahaan pertama di Indonesia yang menawarkan jasa angkutan peti kemas antar pulau, dengan jalur pertama Surabaya-Ujung Pandang dan kemudian berkembang ke seluruh pelabuhan utama di Kepulauan Indonesia.

b. Jaringan dan Layanan

- 1) Mengoperasikan jaringan layanan liner yang menghubungkan major pelabuhan di Indonesia.
- 2) Didukung oleh kantor cabang di seluruh Indonesia.
- 3) Menyediakan solusi transportasi point-to-point dan jaringan terintegrasi.

c. Fokus Utama:

- 1) Menempatkan kuat penekanan pada keselamatan, kualitas, dan fokus pelanggan.
- 2) Menyediakan berbagai layanan seperti kontainer, charter, curah kering, terminal, logistik, dan LNG (JV).

d. Pengembangan Sektor:

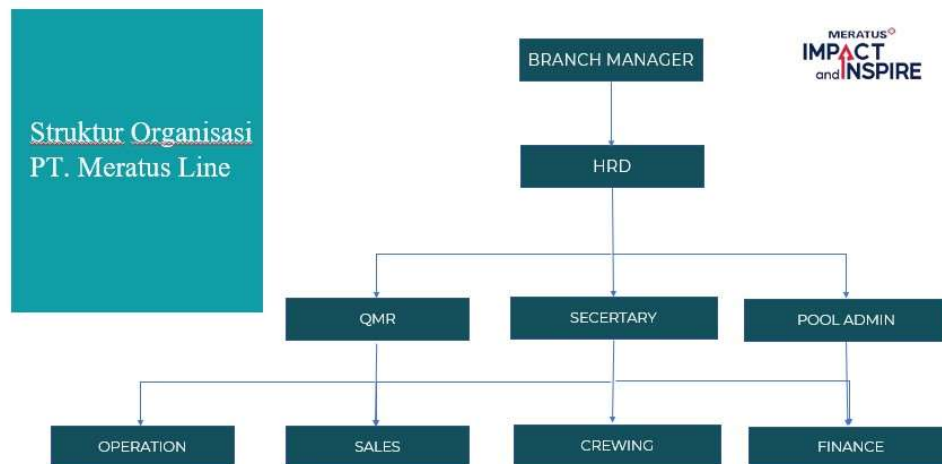
Saat ini, PT. Meratus Line telah berkembang menjadi beberapa sektor utama dalam industri pelayaran dan logistik, termasuk kontainer, charter, curah kering, terminal, logistik, dan LNG (JV).

e. Kantor dan Lokasi:

- 1) Kantor pusat berada di Surabaya, Jawa Timur.
- 2) Jaringan kantor cabang di seluruh Indonesia.

PT. Meratus Line telah berkembang menjadi salah satu perusahaan pelayaran terkemuka di Indonesia, dengan fokus kuat pada keselamatan, kualitas, dan kepuasan pelanggan.

2. Struktur organisasi PT Meratus Line



Gambar 4. 1

Struktur organisasi PT Meratus Line

Sumber : data Perusahaan PT. Meratus Line

Struktur organisasi yang ditampilkan adalah milik PT. Meratus Line, sebuah perusahaan yang bergerak di bidang logistik dan transportasi. Berikut adalah penjelasan mengenai arti dan fungsi dari masing-masing posisi dalam struktur organisasi tersebut:

a. *Branch Manager*:

- 1) Arti: Pimpinan cabang yang bertanggung jawab atas operasional dan manajemen di cabang tertentu.
- 2) Fungsi: Mengawasi seluruh aktivitas di cabang, membuat keputusan strategis, memastikan target bisnis tercapai, dan mengkoordinasikan semua departemen di bawahnya.

b. HRD (*Human Resources Development*):

- 1) Arti: Departemen Pengembangan Sumber Daya Manusia.
- 2) Fungsi: Mengelola sumber daya manusia termasuk rekrutmen, pelatihan, pengembangan karir, serta kesejahteraan karyawan.

c. QMR (*Quality Management Representative*):

- 1) Arti: Perwakilan Manajemen Mutu.
- 2) Fungsi: Bertanggung jawab untuk memastikan bahwa sistem manajemen mutu diterapkan dan berjalan dengan baik, serta melakukan audit dan pelaporan terkait kualitas.

d. HRD (*Human Resources Development*):

- 1) Arti: Ini adalah bagian dari HRD yang lebih spesifik.
- 2) Fungsi: Sama seperti HRD utama, tetapi lebih terfokus pada aspek-aspek tertentu dari manajemen sumber daya manusia di tingkat operasional.

e. *Pool Admin*:

- 1) Arti: Administrasi Pool, yang biasanya terkait dengan manajemen staf atau karyawan yang digunakan secara bersama-sama oleh berbagai departemen.

- 2) Fungsi: Mengelola administrasi karyawan pool, mengatur jadwal, dan memastikan ketersediaan sumber daya manusia yang dibutuhkan oleh berbagai departemen.

f. *Operation:*

- 1) Arti: Departemen Operasi.
- 2) Fungsi: Bertanggung jawab atas pelaksanaan operasional sehari-hari, memastikan bahwa semua proses berjalan lancar dan sesuai dengan rencana.

g. *Sales:*

- 1) Arti: Departemen Penjualan.
- 2) Fungsi: Mengembangkan strategi penjualan, mencari pelanggan baru, mempertahankan hubungan dengan pelanggan yang ada, dan mencapai target penjualan.

h. *Crewing:*

- 1) Arti: Departemen Kru.
- 2) Fungsi: Mengelola perekrutan, penempatan, dan administrasi kru kapal, serta memastikan kepatuhan dengan regulasi maritim.

i. *Finance:*

- 1) Arti: Departemen Keuangan.
- 2) Fungsi: Mengelola keuangan perusahaan, termasuk perencanaan anggaran, akuntansi, pengeluaran, dan pelaporan keuangan.

Setiap departemen memiliki peran penting untuk memastikan operasi perusahaan berjalan dengan efisien dan efektif, serta mendukung pencapaian tujuan strategis perusahaan.

Penulis menjelaskan Langkah-langkah yang dilakukan oleh pihak PT Meratus Line ketika ada kapal yang akan berangkat meninggalkan pelabuhan dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Pemeriksaan Kapal:
 - 1) Inspeksi Keselamatan: memastikan semua peralatan keselamatan, seperti jaket pelampung, lifeboat, dan alat pemadam kebakaran, dalam kondisi baik.
 - 2) Pemeriksaan Mesin: memeriksa kondisi mesin utama dan mesin tambahan serta memastikan semuanya berfungsi dengan baik.
- b. Perencanaan Rute:
 - 1) Navigasi: menyusun rute pelayaran yang optimal, memperhitungkan cuaca, arus, dan potensi bahaya.
 - 2) Perizinan dan Dokumen: memastikan semua dokumen pelayaran, izin, dan sertifikat telah lengkap dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- c. Muatan Kapal:
 - 1) Penanganan Muatan: memuat muatan ke dalam kapal sesuai dengan rencana muatan, memastikan distribusi berat yang seimbang.
 - 2) Dokumentasi Muatan: mengurus dokumen muatan, termasuk manifest, daftar muatan, dan sertifikat asal.
- d. Keamanan dan Keamanan:
 - 1) Pemeriksaan Keamanan: memastikan tidak ada barang berbahaya atau ilegal di atas kapal.
 - 2) Pengamanan Kapal: memastikan semua area yang perlu diakses terkunci
- e. Briefing Kru:
 - 1) Pembagian Tugas: menjelaskan tugas dan tanggung jawab masing-masing anggota kru selama pelayaran.
 - 2) Latihan Keselamatan: melakukan simulasi prosedur darurat dan keselamatan.
- f. Pengisian Bahan Bakar dan Persediaan:
 - 1) Bahan Bakar: memastikan kapal terisi bahan bakar sesuai kebutuhan untuk perjalanan.

- 2) Persediaan Logistik: mengisi kebutuhan logistik seperti makanan, air minum, dan perlengkapan lainnya.
- g. Komunikasi dengan Otoritas Pelabuhan:
- 1) Laporan Keberangkatan: memberitahukan otoritas pelabuhan tentang rencana keberangkatan dan menerima izin berlayar.
 - 2) Koordinasi Lalu Lintas: berkoordinasi dengan kapal lain dan otoritas lalu lintas laut untuk memastikan keberangkatan yang aman dan teratur.
- h. Kondisi Cuaca:
- 1) Laporan Cuaca: mendapatkan laporan cuaca terkini dan memperkirakan kondisi cuaca sepanjang rute pelayaran.
 - 2) Persiapan Cuaca Buruk: menyiapkan tindakan pencegahan jika diperkirakan cuaca buruk.

B. ANALISIS DATA

Setelah di analisa permasalahan keselamatan yang ada sesuai dengan keadaan penulis saat melakukan Praktek di PT Meratus Line. Berikut akan di bahas mengenai pembahasan rumusan masalah yang telah di tentukan sebagai berikut:

1. Apa saja faktor yang menyebabkan kurangnya keterampilan tenaga kerja dalam kegiatan operasional Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Perak?

Kurangnya keterampilan tenaga kerja dalam kegiatan operasional bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak dapat disebabkan oleh beberapa faktor yaitu kurangnya pelatihan dan pendidikan formal terkait operasional pelabuhan menghambat pengembangan keterampilan yang diperlukan. Pendidikan yang terbatas dan program pelatihan yang tidak memadai membuat tenaga kerja kurang siap menghadapi tuntutan kerja di pelabuhan. kurangnya pengalaman dan keahlian spesifik di antara tenaga kerja baru menjadi tantangan tambahan. Banyak pekerja mungkin baru dalam industri ini dan belum memiliki pengalaman yang cukup. Tanpa mentor atau pembimbing yang berpengalaman, proses peningkatan keterampilan dapat terhambat.

Faktor eksternal seperti kebijakan pemerintah dan regulasi juga berdampak pada keterampilan tenaga kerja. Kebijakan yang tidak mendukung pengembangan keterampilan, seperti kurangnya insentif untuk pelatihan, dapat menjadi penghambat. Persaingan global dengan pelabuhan internasional yang memiliki tenaga kerja yang lebih terampil juga menambah tantangan.

2. Apa saja faktor yang dilakukan untuk menghadapi permintaan muatan yang mendadak dalam jadwal keberangkatan di Pelabuhan Tanjung Perak?

Permintaan muatan yang mendadak dalam jadwal keberangkatan kapal PT. Meratus di Pelabuhan Tanjung Perak disebabkan oleh adanya pembatalan atau penundaan pengiriman dari pelabuhan lain yang mengalihkan muatan ke Pelabuhan Tanjung Perak, serta kenaikan permintaan dari konsumen atau pasar tertentu yang memerlukan pengiriman barang secara cepat. Untuk mengatasi situasi ini, langkah-langkah yang harus diambil termasuk menyesuaikan jadwal pengiriman kapal untuk mengakomodasi muatan tambahan tanpa mengganggu jadwal yang sudah ada, serta menetapkan prioritas untuk muatan yang paling mendesak atau bernilai tinggi untuk diproses terlebih dahulu. Dengan melaksanakan langkah-langkah tersebut, PT. Meratus dapat meningkatkan kelancaran operasi dan memberikan ketepatan dalam keberangkatan kapal, sehingga memenuhi kebutuhan pasar dan menjaga kepuasan pelanggan di Pelabuhan Tanjung Perak. Langkah-langkah ini tidak hanya akan memastikan pengiriman tepat waktu tetapi juga meningkatkan efisiensi operasional, memperkuat reputasi perusahaan, dan mendukung pertumbuhan bisnis jangka panjang.

Untuk pembahasan di atas, penulis menggunakan teknik analisis *Strenght, Weakness, Opportunities, and Threats* (SWOT). Berikut ini adalah pembahasan mengenai rumusan masalah yang telah ditentukan sebagai berikut:

Tabel 4.1

Tabel SWOT

INTERNAL	<p><i>STRENGTH (S)</i></p> <p>Faktor kekuatan internal</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengalaman bertahun-tahun dalam industri pelayaran 2. Fleksibilitas Operasional 3. Hubungan Baik dengan Pelanggan 	<p><i>WEAKNESS (W)</i></p> <p>Faktor kelemahan internal</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kurang nya keterampilan tenaga kerja 2. Infrastruktur yang kurang memadai 3. Keterbatasan Ruang Penyimpanan
	<p><i>OPPORTUNITIES (O)</i></p> <p>Faktor peluang eksternal</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Perluasan Layanan 2. Kolaborasi dengan Pemerintah 3. Peningkatan Permintaan Logistik 	<p><i>THREATS (T)</i></p> <p>Faktor ancaman eksternal</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fluktuasi Permintaan 2. Persaingan yang Semakin Ketat 3. Teknologi yang Cepat Berubah

Sumber : data pribadi

Analisis SWOT dalam tabel di atas berperan penting dalam merumuskan strategi dengan memperhitungkan kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang telah diidentifikasi. Berdasarkan analisis ini, penulis dapat menyusun strategi yang lebih terfokus dan efektif dengan cara mengoptimalkan kekuatan untuk memanfaatkan peluang yang ada, mengatasi kelemahan yang dapat menghalangi perkembangan, dan mengembangkan rencana yang mampu mengurangi atau meniadakan ancaman eksternal. Dengan pendekatan yang sistematis ini, organisasi dapat menavigasi lingkungan bisnis yang kompetitif dan dinamis dengan lebih baik, sambil memastikan pertumbuhan dan keberlanjutan jangka panjang. Berikut adalah beberapa analisis yang diambil penulis berdasarkan tabel SWOT di atas :

1. *Strengths* (Kekuatan):

- a. Pengalaman dan Keahlian: PT. Meratus memiliki pengalaman bertahun-tahun dalam industri pelayaran yang memungkinkan mereka untuk memahami dinamika pasar dan kebutuhan pelanggan.
- b. Fleksibilitas Operasional: Kemampuan untuk beradaptasi dengan cepat terhadap perubahan permintaan muatan yang mendadak.

2. *Weaknesses* (Kelemahan):

- a. Kurang nya keterampilan tenaga kerja: Meningkatkan keterampilan tenaga kerja membutuhkan waktu yang tidak sebentar, yang dapat menghambat operasional dalam jangka pendek.
- b. Infrastruktur yang kurang memadai : Jika infrastruktur internal perusahaan tidak memadai, ini bisa menghambat efektivitas pelatihan dan adaptasi terhadap permintaan mendadak.

3. *Opportunities* (Peluang):

- a. Perluasan Layanan: Memperluas layanan ke pelabuhan lain atau segmen pasar baru untuk meningkatkan pangsa pasar.
- b. Kolaborasi dengan Pemerintah: Bekerjasama dengan pemerintah dalam program peningkatan keterampilan tenaga kerja.

4. *Threats* (Ancaman):

- a. Fluktuasi Permintaan: Ketidakpastian dalam permintaan muatan yang dapat mempengaruhi stabilitas operasional dan keuangan.
- b. Persaingan yang Semakin Ketat: Meningkatnya persaingan dari perusahaan pelayaran lain, baik domestik maupun internasional, yang juga berupaya meningkatkan keterampilan tenaga kerja dan teknologi mereka.

Dalam analisis SWOT, matriks SO, WO, ST, dan WT membantu merumuskan strategi berdasarkan kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang diidentifikasi. Berikut adalah strategi yang dapat diambil berdasarkan analisis SWOT:

1. SO (*Strengths-Opportunities*)

Memanfaatkan kekuatan perusahaan untuk mengambil peluang yang ada.

- a. Pengalaman dan Keahlian + Perluasan Layanan: Menggunakan pengalaman dan keahlian PT. Meratus untuk memperluas layanan ke pelabuhan lain atau segmen pasar baru. Pengalaman ini memungkinkan perusahaan untuk memahami kebutuhan spesifik dari pasar baru dan menyesuaikan layanan dengan cepat.
- b. Pengalaman dan Keahlian + Kolaborasi dengan Pemerintah : PT. Meratus dapat bekerja sama dengan pemerintah untuk merancang program pelatihan khusus yang memanfaatkan pengalaman dan keahlian industri perusahaan. Program ini dapat difokuskan pada peningkatan keterampilan tenaga kerja lokal, sehingga meningkatkan produktivitas dan efisiensi.
- c. Fleksibilitas Operasional + Perluasan Layanan : Dengan kemampuan operasional yang fleksibel, PT. Meratus dapat lebih cepat menyesuaikan kapasitas dan sumber daya untuk mengakomodasi fluktuasi permintaan musiman, memastikan pelayanan tetap optimal sepanjang tahun.
- d. Fleksibilitas Operasional + Kolaborasi dengan Pemerintah : Menggunakan fleksibilitas operasional untuk dengan cepat menyesuaikan diri dengan program-program pemerintah yang berfokus pada peningkatan keterampilan tenaga kerja, sehingga dapat meningkatkan kualitas dan kemampuan tim secara efektif.

2. WO (*Weaknesses-Opportunities*)

Memanfaatkan peluang untuk mengatasi kelemahan perusahaan.

- a. Kurangnya Keterampilan Tenaga Kerja + Perluasan Layanan : Memanfaatkan pengalaman pekerja senior untuk memberikan mentoring dan coaching kepada karyawan baru atau yang kurang berpengalaman, sehingga pengetahuan dan keterampilan dapat ditransfer secara efektif.
- b. Kurangnya Keterampilan Tenaga Kerja + Kolaborasi dengan Pemerintah: Mengatasi kurangnya keterampilan tenaga kerja dengan memanfaatkan peluang untuk berkolaborasi dengan pemerintah dalam program

peningkatan keterampilan. Ini dapat mempercepat proses pelatihan dan pengembangan tenaga kerja.

- c. Infrastruktur yang Kurang Memadai + Perluasan Layanan: Menggunakan perluasan layanan sebagai dorongan untuk meningkatkan infrastruktur internal. Memanfaatkan pendapatan dan pengalaman dari pasar baru untuk melakukan investasi yang diperlukan dalam infrastruktur.
- d. Infrastruktur yang Kurang Memadai + Kolaborasi dengan Pemerintah: Berkolaborasi dengan pemerintah melalui proyek kemitraan publik-swasta untuk meningkatkan infrastruktur yang ada, seperti fasilitas pelabuhan, gudang, dan jaringan transportasi. Pemerintah dapat menyediakan dukungan dalam bentuk regulasi, pembiayaan, atau lahan, sementara PT. Meratus dapat berkontribusi dengan keahlian teknis dan manajemen proyek.

3. ST (*Strengths-Threats*)

Menggunakan kekuatan untuk mengurangi ancaman yang dihadapi perusahaan.

- a. Pengalaman dan Keahlian + Fluktuasi Permintaan: Menggunakan pengalaman dan keahlian untuk mengelola dan mengantisipasi fluktuasi permintaan. Memanfaatkan analisis pasar dan perencanaan strategis untuk mengurangi dampak ketidakpastian permintaan.
- b. Pengalaman dan Keahlian + Persaingan yang Semakin Ketat : Memanfaatkan hubungan dan jaringan yang sudah ada untuk membangun aliansi strategis dengan mitra bisnis yang dapat mendukung operasi dan memperkuat posisi di pasar.
- c. Fleksibilitas Operasional + Fluktuasi Permintaan : Memanfaatkan fleksibilitas operasional untuk menyesuaikan jumlah dan jenis kapal yang digunakan berdasarkan fluktuasi permintaan. Ini dapat mencakup penyewaan kapal tambahan selama periode permintaan tinggi atau pengurangan kapasitas saat permintaan menurun.
- d. Fleksibilitas Operasional + Persaingan yang Semakin Ketat: Menggunakan fleksibilitas operasional untuk beradaptasi lebih cepat dari pesaing. Mengembangkan keunggulan kompetitif dengan menawarkan layanan yang lebih custom atau harga yang lebih kompetitif.

4. WT (*Weaknesses-Threats*)

Mengurangi kelemahan dan meminimalkan ancaman.

- a. Kurangnya Keterampilan Tenaga Kerja + Fluktuasi Permintaan: Meminimalkan dampak fluktuasi permintaan dengan meningkatkan efisiensi operasional dan melakukan pelatihan dasar yang berkelanjutan bagi tenaga kerja untuk mengurangi ketergantungan pada keterampilan spesifik.
- b. Kurangnya Keterampilan Tenaga Kerja + Persaingan yang Semakin Ketat: Menyusun program pelatihan intensif yang fokus pada keterampilan yang dibutuhkan untuk meningkatkan daya saing, seperti keterampilan teknis, manajemen logistik, dan layanan pelanggan. Pelatihan dapat dilakukan melalui workshop, seminar, atau kursus online.
- c. Infrastruktur yang Kurang Memadai + Fluktuasi Permintaan : Melakukan pemeliharaan rutin dan peningkatan efisiensi operasional untuk memaksimalkan kinerja infrastruktur yang ada, seperti perbaikan peralatan dan peningkatan sistem manajemen gudang.
- d. Infrastruktur yang Kurang Memadai + Persaingan yang Semakin Ketat: Mengatasi persaingan dengan meningkatkan infrastruktur secara bertahap dan fokus pada area yang paling kritis yang dapat memberikan keuntungan kompetitif.

Dengan merumuskan strategi berdasarkan matriks ini, PT. Meratus dapat mengelola kekuatan dan peluang mereka secara efektif sambil mengatasi kelemahan dan ancaman yang dihadapi. Dari pembahasan mengenai teknis analisis SWOT serta strateginya, adapun perhitungan nilai bobot dan rating matriks IFAS dan EFAS, yaitu :

1. Analisis IFAS (*Internal Strategic Factor Analysis Summary*)

IFAS (*Internal Strategic Factor Analysis Summary*) adalah metode untuk mengevaluasi kekuatan dan kelemahan internal sebuah organisasi dengan tujuan memahami faktor-faktor internal yang mempengaruhi kinerja dan strategi perusahaan. Analisis ini membantu perusahaan dalam mengidentifikasi area

yang perlu ditingkatkan serta memanfaatkan kekuatan yang ada untuk mencapai tujuan strategisnya. Langkah-langkah IFAS:

a. Identifikasi Kekuatan dan Kelemahan:

Daftarkan semua kekuatan (strengths) dan kelemahan (weaknesses) internal yang relevan bagi suatu organisasi, yang dapat digunakan untuk melakukan analisis IFAS secara mendalam dan komprehensif, bagaimana mereka dapat dioptimalkan atau ditingkatkan untuk mendukung strategi bisnis yang efektif.

b. Penetapan Bobot:

Berikan bobot untuk masing-masing faktor dengan nilai yang berkisar antara 0.000 hingga 1.000, dengan mempertimbangkan tingkat kepentingan relatif dari faktor-faktor tersebut bagi organisasi..

c. Penilaian Rating:

Berikan rating untuk setiap faktor dari 1 (sangat buruk) hingga 4 (sangat baik), berdasarkan sejauh mana faktor tersebut merupakan kekuatan atau kelemahan.

d. Penghitungan Skor:

Hitung skor untuk setiap faktor dengan mengalikan bobot dengan rating.

e. Total Skor:

Jumlahkan semua skor untuk mendapatkan total skor IFAS, yang menunjukkan posisi internal organisasi secara keseluruhan.

f. Penetapan Nilai Bobot dan Nilai Relatif

Penetapan nilai bobot dan nilai relatif dilakukan dengan cara diskusi atau yang di namakan *Brainstorming* dengan Manager Operasional dan Karyawan Operasional

Berikut adalah hasil analisis dari *internal strategic factor analysis summary* (IFAS):

a. Kekuatan (*Strength*)

No.	Faktor-Faktor Internal Utama	Bobot	Relatif	Rating	Nilai	Keterangan
1	Pengalaman bertahun-tahun dalam industri pelayaran	4	0.363	4	1.452	PT. Meratus memiliki pengalaman bertahun-tahun dalam industri pelayaran,. Pengalaman yang panjang ini tidak hanya memungkinkan PT. Meratus untuk mengidentifikasi tren dan perubahan dalam industri, tetapi juga membantu mereka dalam merancang solusi yang tepat dan inovatif untuk memenuhi ekspektasi pelanggan
2	Fleksibilitas Operasional	4	0.363	3	1.089	PT. Meratus memiliki kemampuan untuk beradaptasi dengan cepat terhadap perubahan permintaan muatan yang mendadak, memungkinkan mereka untuk segera menyesuaikan operasi dan sumber daya agar dapat memenuhi kebutuhan

						pelanggan dengan efisien.
2	Hubungan Baik dengan Pelanggan	3	0.272	3	0.816	PT. Meratus memiliki kemampuan yang kuat dalam menjalin hubungan baik dengan pelanggan. Hal ini ditunjukkan melalui komitmen perusahaan untuk memahami kebutuhan dan harapan pelanggan, serta memberikan layanan yang responsif dan berkualitas tinggi..
Total		11	1		3,357	

Sumber: Hasil Brainstorming dengan manager operasional,dan karyawan operasional

b. Kelemahan (*Weakness*)

No.	Faktor-Faktor Internal Utama	Bobot	Relatif	Rating	Nilai	Keterangan
1	Kurangnya keterampilan tenaga kerja	3	0,428	3	1,284	Tenaga kerja yang tidak terlatih dengan baik mungkin tidak mampu menjalankan tugasnya dengan efisien, yang dapat mengakibatkan proses bongkar muat yang lebih lambat dan kurang tepat. Hal ini bisa berdampak pada penundaan dalam menyelesaikan operasi yang dijadwalkan,

						mengganggu jadwal keberangkatan kapal yang telah ditentukan
2	Infrastruktur yang kurang memadai	2	0,286	2	0,572	Infrastruktur yang buruk juga dapat menghambat kemampuan perusahaan untuk menyesuaikan operasionalnya dengan cepat ketika terjadi lonjakan permintaan muatan yang mendadak, sehingga menimbulkan keterlambatan dan menurunkan kualitas layanan yang diberikan kepada pelanggan.
2	Keterbatasan Ruang Penyimpanan	2	0,286	2	0,572	Keterbatasan ruang penyimpanan di pelabuhan untuk menampung muatan yang datang secara mendadak merupakan tantangan yang signifikan bagi PT. Meratus. Situasi ini dapat menyebabkan penundaan dalam proses bongkar muat dan mempengaruhi efisiensi operasional secara keseluruhan.
Total		7	1		2.428	

Sumber: Hasil Brainstorming dengan manager operasional, dan karyawan operasional

2. EFAS (*External Strategic Factor Analysis Summary*)

Suatu metode analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi faktor-faktor eksternal yang mempengaruhi strategi perusahaan. Tujuan utamanya adalah untuk membantu manajemen dalam mengembangkan strategi yang efektif dan kompetitif melalui pemahaman yang lebih baik tentang lingkungan eksternal perusahaan Langkah-langkah EFAS:

a. Identifikasi Peluang dan Ancaman:

Daftarkan semua peluang (opportunities) dan ancaman (threats) eksternal yang relevan.

b. Penetapan Bobot:

Berikan bobot untuk masing-masing faktor dengan nilai antara 0.000 hingga 1.000, berdasarkan seberapa penting faktor tersebut bagi organisasi.

c. Penilaian Rating:

Berikan rating untuk setiap faktor dari 1 (sangat buruk) hingga 4 (sangat baik), berdasarkan sejauh mana faktor tersebut merupakan peluang atau ancaman.

d. Penghitungan Skor:

Hitung skor untuk setiap faktor dengan mengalikan bobot dengan rating.

e. Total Skor:

Jumlahkan semua skor untuk mendapatkan total skor EFAS, yang menunjukkan bagaimana organisasi dapat bereaksi terhadap lingkungan eksternal.

Analisis Hasil:

a. Total Skor IFAS: Mengindikasikan kekuatan dan kelemahan internal organisasi. Skor yang lebih tinggi menunjukkan bahwa organisasi memanfaatkan kekuatan dan mengelola kelemahan dengan baik.

b. Total Skor EFAS: Mengindikasikan peluang dan ancaman eksternal. Skor yang lebih tinggi menunjukkan bahwa organisasi berada dalam posisi yang baik untuk memanfaatkan peluang dan mengurangi ancaman.

Dengan menganalisis hasil dari IFAS dan EFAS, organisasi dapat merumuskan strategi yang tepat untuk meningkatkan kinerja dan daya saingnya di pasar.

Berikut adalah hasil analisis *External Strategic Factor Analysis Summary* (EFAS):

a. Peluang (*Opportunity*)

No.	Faktor-Faktor Eksternal Utama	Bobot	Relatif	Rating	Nilai	Keterangan
1	Perluasan Layanan	4	0.4	3	1.2	Memperluas layanan ke pelabuhan lain atau segmen pasar baru merupakan strategi yang efektif untuk meningkatkan pangsa pasar PT. Meratus. Dengan memasuki pelabuhan lain, PT. Meratus dapat menjangkau lebih banyak pelanggan potensial, meningkatkan volume muatan yang diangkut, dan mengoptimalkan penggunaan armada kapal.
2	Kolaborasi dengan Pemerintah	3	0.3	3	0.9	Bekerjasama dengan pemerintah dalam program peningkatan keterampilan tenaga kerja merupakan langkah strategis bagi PT. Meratus untuk meningkatkan kompetensi dan produktivitas tenaga kerjanya. Melalui kemitraan ini, PT. Meratus dapat memanfaatkan berbagai sumber daya dan

						program pelatihan yang disediakan oleh pemerintah
3	Peningkatan Permintaan Logistik	3	0.3	4	1,2	Peningkatan permintaan untuk jasa logistik dan pelayaran seiring dengan pertumbuhan ekonomi dan perdagangan menghadirkan peluang besar bagi PT. Meratus untuk memperluas operasi dan meningkatkan pangsa pasar.
Total		10	1		3,3	

Sumber: Hasil Brainstorming dengan manager operasional, dan karyawan operasional

b. Ancaman (*Threat*)

No.	Faktor-Faktor Eksternal Utama	Bobot	Relatif	Rating	Nilai	Keterangan
1	Fluktuasi Permintaan	3	0,428	3	1.284	Ketidakpastian dalam permintaan muatan dapat mempengaruhi stabilitas operasional dan keuangan PT. Meratus. Fluktuasi permintaan yang tidak terduga dapat menyebabkan ketidakmampuan dalam merencanakan operasi dengan tepat, yang berdampak pada efisiensi dan efektivitas layanan.

2	Persaingan yang Semakin Ketat	3	0,428	2	0.856	Meningkatnya persaingan dari perusahaan pelayaran lain, baik domestik maupun internasional, yang juga berupaya meningkatkan keterampilan tenaga kerja dan teknologi mereka, menghadirkan tantangan signifikan bagi PT. Meratus. Persaingan ini menciptakan tekanan untuk terus berinovasi dan meningkatkan kualitas layanan agar tetap relevan dan kompetitif di pasar.
3	Teknologi yang Cepat Berubah	1	0.144	1	0.144	Teknologi yang cepat berubah merupakan tantangan besar bagi perusahaan seperti PT. Meratus, yang beroperasi dalam industri pelayaran dan logistik.
Total		7	1		2.284	

Sumber: Hasil Brainstorming dengan manager operasional, dan karyawan operasional

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Matrix Analisis SWOT

Analisis yang telah dilakukan menggabungkan teknik analisis IFAS (*Internal Factor Analysis Summary*) dan EFAS (*External Factor Analysis Summary*), yang selanjutnya disebut sebagai matriks SWOT. Ada empat strategi utama yang dihasilkan menggunakan matriks SWOT, yaitu SO (*Strengths Opportunities*), WO (*Weaknesses Opportunities*), ST (*Strengths Threats*), dan WT (*Weaknesses Threats*).

Strategi SO bertujuan untuk memanfaatkan kekuatan internal perusahaan dengan mengoptimalkan peluang eksternal secara maksimal, sehingga kegiatan operasional perusahaan menjadi lebih efisien, serta mengatasi permasalahan yang sering terjadi. Strategi WO dirancang untuk mencari solusi terhadap masalah dengan menganalisis kelemahan internal perusahaan dan memanfaatkan peluang yang ada untuk menunjang kinerja perusahaan. Strategi ST berfokus pada pemecahan masalah dengan memanfaatkan kekuatan internal perusahaan sambil mengantisipasi ancaman eksternal, sehingga permasalahan dapat ditanggulangi dengan cepat dan tepat. Terakhir, strategi WT menganalisis kelemahan internal perusahaan dan ancaman eksternal yang mungkin terjadi, sehingga solusi dapat disiapkan untuk mengatasi kendala yang mungkin muncul.

Dalam penyusunan tabel analisis SWOT ini, terdapat kolom IFAS dan EFAS yang digunakan untuk mencari solusi paling tepat dari berbagai opsi yang tersedia, dengan menyediakan faktor-faktor dari tiap elemen SWOT serta strategi pemecahan masalahnya. Penggunaan teknik IFAS dan EFAS membantu dalam pembuatan tabel analisis SWOT, dengan strategi pemecahan masalah SO, ST, WO, dan WT serta solusi-solusi yang ada di dalamnya, untuk mengatasi kegagalan yang telah, sedang, atau belum terjadi terkait hambatan ketepatan keberangkatan kapal

Pada grafik matriks pemecahan masalah analisis SWOT dengan empat strategi yang tersedia, penentuan titik sumbu-X dan sumbu-Y dilakukan dengan cara berikut:

$$(X,Y) = \dots$$

$$\text{Faktor Internal} \rightarrow X = \text{Nilai kekuatan} - \text{Nilai kelemahan}$$

$$\text{Faktor Eksternal} \rightarrow Y = \text{Nilai peluang} - \text{Nilai ancaman}$$

$$(X,Y) = \dots$$

$$X = 3,357 - 2,428 = 0,929$$

$$Y = 3,3 - 2,284 = 1,016$$

$(X,Y) = (0,929, 1,016)$, yang terletak di area kuadran I atau bagian yang menunjukkan cara yang efektif untuk memecahkan masalah dengan menggunakan strategi pemecahan masalah SO (Strengths Opportunities).

Opportunity

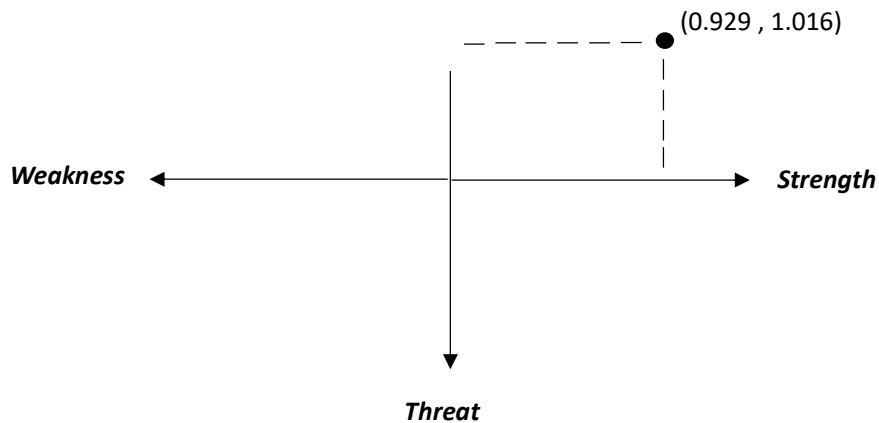


Diagram 4. 1

Diagram kartesius hasil perhitungan IFAS dan EFAS

D. EVALUASI TERHADAP PEMECAHAN MASALAH

Strategi SO 1 : Menggunakan pengalaman dan keahlian PT. Meratus untuk memperluas layanan ke pelabuhan lain atau segmen pasar baru. Pengalaman ini memungkinkan perusahaan untuk memahami kebutuhan spesifik dari pasar baru dan menyesuaikan layanan dengan cepat

Strategi SO 2 : PT. Meratus dapat bekerja sama dengan pemerintah untuk merancang program pelatihan khusus yang memanfaatkan pengalaman dan keahlian industri perusahaan. Program ini dapat difokuskan pada peningkatan keterampilan tenaga kerja lokal, sehingga meningkatkan produktivitas dan efisiensi.

Strategi SO 3 : Dengan kemampuan operasional yang fleksibel, PT. Meratus dapat lebih cepat menyesuaikan kapasitas dan sumber daya untuk mengakomodasi fluktuasi permintaan musiman, memastikan pelayanan tetap optimal sepanjang tahun.

Strategi SO 4 : Menggunakan fleksibilitas operasional untuk dengan cepat beradaptasi dengan program-program pemerintah yang berfokus pada peningkatan keterampilan tenaga kerja dapat secara efektif meningkatkan kualitas dan kemampuan tim.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah diteliti secara rinci tentang beberapa pemecahan masalah yang dapat dilakukan dan dianalisa serta dibandingkan menggunakan sistem analisis SWOT, maka penulis mengajukan saran terbaik yang bisa dilakukan untuk meningkatkan keterampilan serta mengatasi permintaan muatan yang mendadak terhadap ketepatan keberangkatan kapal diharapkan dapat diselesaikan dengan cara berikut, yaitu:

1. Kurangnya keterampilan tenaga kerja dalam kegiatan operasional bongkar muat di pelabuhan Tanjung Perak

Pemecah masalah di atas dapat di atasi dengan strategi SO 2 dan strategi SO 4 yang berisi PT. Meratus dapat bekerja sama dengan pemerintah untuk merancang program pelatihan khusus yang memanfaatkan pengalaman dan keahlian industri Perusahaan dan Menggunakan fleksibilitas operasional untuk dengan cepat beradaptasi dengan program-program pemerintah yang berfokus pada peningkatan keterampilan tenaga kerja dapat secara efektif meningkatkan kualitas dan kemampuan tim.

2. Permintaan muatan yang mendadak dalam jadwal keberangkatan di Pelabuhan Tanjung Perak

Pemecah masalah di atas dapat di atasi dengan strategi SO 1 dan strategi SO 3 yang berisi Menggunakan pengalaman dan keahlian PT. Meratus untuk memperluas layanan ke pelabuhan lain atau segmen pasar baru serta Dengan kemampuan operasional yang fleksibel, PT. Meratus dapat lebih cepat menyesuaikan kapasitas dan sumber daya untuk mengakomodasi fluktuasi permintaan musiman dan memastikan pelayanan tetap optimal sepanjang tahun.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pada penelitian di lapangan dan hasil dari uraian dari pembahasan maka dapat diambil kesimpulan sesuai dengan penelitian yang telah dilakukan yaitu upaya meningkatkan keterampilan tenaga kerja serta mengatasi permintaan muatan yang mendadak terhadap ketepatan keberangkatan kapal PT. Meratus di Pelabuhan Tanjung Perak maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurangnya keterampilan tenaga kerja dalam kegiatan operasional bongkar muat disebabkan oleh minimnya pelatihan khusus yang bertujuan untuk meningkatkan pengalaman dan kualitas kerja mereka, sehingga kemampuan para pekerja dalam menjalankan tugas-tugas operasional tidak berkembang secara optimal dan efisien.
2. Permintaan muatan yang mendadak dalam jadwal keberangkatan disebabkan adanya pembatalan atau penundaan pengiriman dari pelabuhan lain yang mengalihkan muatan secara mendadak sehingga mengganggu jadwal yang sudah di tetapkan.

B. SARAN

1. Kurangnya keterampilan tenaga kerja dalam kegiatan operasional bongkar muat dapat diselesaikan menggunakan **strategi SO 2** dan **strategi SO 4** dengan untuk merancang program pelatihan khusus yang memanfaatkan pengalaman dan keahlian industri pelayaran sehingga dapat meningkatkan kualitas dan kemampuan dalam proses operasioanl.
2. Untuk permintaan muatan yang mendadak dalam jadwal keberangkatan dapat di selesaikan menggunakan **strategi SO 1** dan **strategi SO 3** dengan cara

memperluas layanan ke pelabuhan lain atau segmen pasar baru sehingga operasional dapat stabil dalam mengakomodasi fluktuasi permintaan musiman dan memastikan pelayanan tetap optimal sepanjang tahun.

DAFTAR PUSTAKA

- Aguinis, H. (2013). *Performance Management: Putting Research into Practice*.
- Armstrong, M. (2014). *Armstrong's Handbook of Performance Management*.
- Ary, D., Jacobs, L. C., & Razavieh, A. (2010). *Introduction to Research in Education*.
- Barney, J. B. (2020). *Gaining and Sustaining Competitive Advantage*.
- Bernardin, J. H., & Russell, J. E. A. (2013). *Human Resource Management: An Experiential Approach*.
- Budiharto. (2019). *Metode Penelitian: Pendekatan Kuantitatif dan Kualitatif*.
- Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2017). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches*.
- Daft, R. L. (2018). *Management*.
- Dessler, G. (2017). *Human Resource Management*.
- Fayol, H. (2016). *General and Industrial Management*.
- Fullan, M. (2016). *The New Meaning of Educational Change*.
- Gardner, H. (2011). *Frames of Mind: The Theory of Multiple Intelligences*.
- Ivancevich, J. M., Konopaske, R., & Matteson, M. T. (2014). *Organizational Behavior and Management*.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia.
- Koontz, H., & O'Donnell, C. (2015). *Management: A Global Perspective*.
- Koontz, H., & Weihrich, H. (2010). *Essentials of Management*.
- Kotler, P., & Keller, K. L. (2022). *Marketing Management*.
- Leavy, P. (2020). *Research Design: Quantitative, Qualitative, Mixed Methods, Arts-Based, and Community-Based Participatory Research Approaches*.
- Mathis, R. L., & Jackson, J. H. (2011). *Human Resource Management*.
- Noe, R. A. (2017). *Employee Training and Development*.

- Patton, M. Q. (2015). *Qualitative Research and Evaluation Methods: Integrating Theory and Practice*.
- Phillips, J. J., & Stone, R. D. (2013). *The Human Resources Scorecard: Measuring the Return on Investment*.
- Porter, M. E. (2020). *Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors*.
- Rahardjo. (2017). *Metode Penelitian: Pendekatan Kuantitatif dan Kualitatif*.
- Schermerhorn, J. R., Hunt, J. G., & Osborn, R. N. (2014). *Organizational Behavior*.
- Schleicher, A. (2018). *World Class: How to Build a 21st-Century School System*.
- Sudirman. (2018). *Pengertian Transportasi Laut*.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif*.
- Terry, G. R. (2013). *Principles of Management*.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Werner, J. M., & DeSimone, R. L. (2012). *Human Resource Development*.
- Yin, R. K. (2018). *Case Study Research: Design and Methods*.
- Yusuf. (2014). *Metode Penelitian: Pendekatan Kuantitatif dan Kualitatif*.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Data alih kapal batal muat karena muatan dadakan



BERITA ACARA

Pada Hari Ini tanggal : 16 April 2023

Sehubungan dengan :

Alih kapal **Batal Muat (EXCEPT/Pindah Block)**, CS Request, MUATAN YANG TIDAK TERMUAT MGT (MK099) DI
ALUHKAN KE WBI (BG051N)

Maka telah dilakukan pembatalan muatan dari : MGT (MK099)

Di Terminal : Nilam

Sebanyak :

1. 20' Full = 3 Box
2. 20' Empty = Box
3. 40' Full = Box
4. 40' Empty = Box

Selanjutnya muatan tersebut akan dipindahkan ke KM : WBI (BG051N)

Dengan estimasi biaya yang timbul sebesar : Rp 1.723.500

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenar benarnya untuk dipergunakan sebagai mana mestinya.

Surabaya

Dibuat Oleh



Kenang Jatmiko Adi

Lampiran 2. Data alih kapal batal muat karena cs request



BERITA ACARA

Pada Hari Ini tanggal : 16 April 2023

Sehubungan dengan :

Alih kapal Batal Muat (EXCEPT/Pindah Block), CS Request, MUATAN WBI (BG051N) OVER DI ALIHKAN KE MPK (MA052) ACC SALES

Maka telah dilakukan pembatalan muatan dari : WBI (BG051N)

Di Terminal : Nilam

Sebanyak :

1. 20' Full = 35 Box
2. 20' Empty = Box
3. 40' Full = Box
4. 40' Empty = Box

Selanjutnya muatan tersebut akan dipindahkan ke KM : MPK (MA052)

Dengan estimasi biaya yang timbul sebesar : Rp 20.107.500

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenar benarnya untuk dipergunakan sebagai mana mestinya.

Surabaya

Dibuat Oleh

A blue ink signature is written over a blue rectangular stamp. The stamp contains the word "MERATUS" in a large, bold, sans-serif font, and "PT. Meratus Line" in a smaller font below it.

Kenang Jatmiko Adi

Lampiran 3. Data nama nama kapal Meratus



MSM-QSM.06.03

DAFTAR CONTROL COPY DOKUMEN MSM-SMS MSM-SMS Control Copy Document List

No	Code	Distribution	No Control Copy Doc.
1.	ECR	Office - Emergency Crisis Room	001 / O / ECR
2.	MTB	Meratus Barito	002 / V / MTB
3.	MRB	Meratus Borneo	003 / V / MRB
4.	WPU	Meratus Waingapu	004 / V / MPU
5.	MBN	Meratus Benoa	005 / V / MBN
6.	MRP	Meratus Palembang	006 / V / MRP
7.	MPI	Meratus Pangkalpinang	007 / V / MPI
8.	MPK	Meratus Pekanbaru	008 / V / MPK
9.	MBT	Meratus Bontang	009 / V / MBT
10	MKA	Meratus Karimata	010 / V / MKA
11	SON	Marina Sonia	011 / V / SON
12	MKY	Meratus Kahayan	012 / V / MKY
13	MIR	Meratus Mamiri	013 / V / MIR
14	CRB	Meratus Cirebon	014 / V / CRB
15	AMR	Meratus Amurang	015 / V / AMR
16	TMN	Meratus Tomini	016 / V / TMN
17	MKL	Meratus Kelimutu	017 / V / MKL
18	MKP	Meratus Kupang	018 / V / MKP
19	CLG	Meratus Cilegon	019 / V / CLG
20	MJG	Meratus Jayagiri	020 / V / MJG
21	MJK	Meratus Jayakarta	021 / V / MJK
22	MM5	Meratus Medan 5	022 / V / MM5
23	MKB	Meratus Kalabahi	023 / V / MKB
24	LMT	Meratus Lembata	024 / V / LMT
25	MDI	Meratus Dili	025 / V / MDI
26	MGT	Meratus Gorontalo	026 / V / MGT
27	MRG	Meratus Semarang	027 / V / MRG
28	WGO	Meratus Waigeo	028 / V / WGO
29	MJP	Meratus Project Prima	029 / V / MJP
30	WBI	Meratus Wakatobi	030 / V / WBI
31	MJB	Meratus Jimbaran	031 / V / MJB
32	MBA	Meratus Batam	032 / V / MBA
33	MJ1	Meratus Project 1	033 / V / MJ1
34	PJT	Meratus Project Tangguh	034 / V / PJT
35	MKU	Meratus Kapuas	035 / V / MKU
36	LBJ	Meratus Labuan Bajo	036 / V / LBJ
37	MSN	Meratus Sangatta	037 / V / MSN
38	MES	Meratus Sabang	038 / V / MES
39	MJ3	Meratus Project 3	039 / V / MJ3
40	MPA	Meratus Pariaman	040 / V / MPA
41	MBI	Meratus Bintan	041 / V / MBI
42	MKS	Meratus Kendari 1	042 / V / MKS
43	MPS	Meratus Pematangsiantar	043 / V / MPS
44	CLP	Meratus Cilacap	044 / V / CLP
45	MKT	Meratus Katingan	045 / V / MKT

Revision No. : 4

Document No. : MSM-QSM.06.03

Revision Date :

Page : 1 of 2

Lampiran 4. Data nama nama kapal Meratus



MSM-QSM.06.03

DAFTAR CONTROL COPY DOKUMEN MSM-SMS MSM-SMS Control Copy Document List

No	Code	Distribution	No Control Copy Doc.
46	LBR	Meratus Lembar	046 / V / LBR
47	MLO	Meratus Malino	047 / V / MLO
48	MM1	Meratus Medan 1	048 / V / MM1
49	CWA	Meratus Ciwandan	049 / V / CWA
50	MST	Meratus Sampit	050 / V / MST
51	MU2	Meratus Ultima 2	051 / V / MU2
52	MRO	Meratus Sorong	052 / V / MRO
53	RRE	Red Resource	053 / V / RRE
54	RLN	Reliance	054 / V / RLN
55	RRK	Red Rock	055 / V / RRK
56	MRM	Meratus Manado	056 / V / MRM
57	MSI	Meratus Samarinda	057 / V / MSI
58	LRT	Meratus Larantuka	058 / V / LRT
59	MJW	Meratus Jayawijaya	059 / V / MJW
60	AMN	Meratus Ampana	060 / V / AMN
61	MKI	Meratus Kariangau	061 / V / MKI
62	MKM	Meratus Kampar	062 / V / MKM
63	MPY	Meratus Payakumbuh	063 / V / MPY
64	KIA	Meratus Kaimana	064 / V / KIA
65	MSB	Meratus Sibolga	065 / V / MSB
66	SOF	Marina Sofia	066 / V / SOF
67	BRM	MDM Bromo	067 / V / BRM
68	BLR	MBS Baluran	068 / V / BTR
69	BYN	MBS Buyan	069 / V / BLR
70	BRN	MBS Bratan	070 / V / BYN
71	BLG	MBS Buleleng	071 / V / BRN
72	BDL	MBS Bedugul	072 / V / BLG

Lampiran 5. plan meeting target schedule PT. Meratus

VOYA TD Target Senin pagi - closing Sabtu
KS-1 TD Target Kamis pagi - closing Selasa

Rule MKS target sandaran Rabu shift 1 & Minggu shift 1

el	Voy	MKS										TRV	REMARK
		VOY BARU	SUB	ETA	ETB	TD Outer	MKS	ETA	TD Outer	CLOSING	CLOSING 2		
				04/12 18:00	04/12 21:00	06/12 06:12	07/12 20:00	08/12 23:30	08/12 23:59	03/12 23:59			
				05/12 00:00	PLAN SUB DOCKING	08/12 21:00	10/12 09:00	11/12 10:42	07/12 23:59				NOTE : BLANK SAILING -> VOY
				24/11 05:00		09/12 07:24	13/12 02:12	14/12 12:00	16/12 00:01	10/12 23:59			MK070 dan MK072
				10/12 12:00	11/12 10:12	13/12 02:12	14/12 12:00	16/12 12:00	18/12 00:01	10/12 23:59			PERPINDAHAN KARGO OVER VESSEL
				13/12 08:00	14/12 15:48	15/12 18:24	17/12 16:00	19/12 04:00	13/12 23:59	14/12 12:00			MUAT SAJA
				17/12 13:00	18/12 17:36	20/12 12:00	22/12 01:00	23/12 13:00	17/12 23:59				FISK : 14/23:59
				20/12 20:48	21/12 19:00	22/12 18:36	24/12 08:00	25/12 17:42	21/12 23:59				MO : 14/20:00
				24/12 21:00		PLAN SUB BLW							TROUBLE : CC -> 17 JAM
				28/12 06:00									
				28/12 18:00	29/12 01:48	29/12 20:42	31/12 15:00	02/01 13:00	28/12 23:59				MUAT SAJA
				28/12 06:00	04/01 09:00	05/01 11:24	06/01 23:24	08/01 11:24	03/01 23:59				MUAT SAJA
				03/01 19:48	09/01 09:00	09/01 11:24	10/01 23:24	12/01 11:24	07/01 23:59				
				10/01 04:12	11/01 07:12	12/01 09:36	13/01 21:36	15/01 09:36	10/01 23:59				
				14/01 04:12	15/01 07:12	16/01 09:36	17/01 21:36	19/01 09:36	14/01 23:59				
				17/01 02:24	18/01 05:24	19/01 07:48	20/01 19:48	22/01 07:48					
				21/01 02:24	23/01 12:36	23/01 15:00	25/01 03:00	26/01 15:00					
				24/01 00:36	25/01 03:36	26/01 06:00	27/01 18:00	29/01 06:00					
				28/01 07:48	29/01 10:48	30/01 13:12	01/02 01:12	02/02 13:12					

Lampiran 6. Data discharge MV. Meratus Borneo

Discharg

Vessel : MRB ,Voyage : SS121S,
POD : IDSUB, Depo : ALL

No	Container	Size	Type	Actvty	Weight	SealNo	Commodity	POL	POT	POD
1	MRTU2108458	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
2	MRTU2193130	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
3	MRTU2200986	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
4	MRTU2203959	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
5	MRTU2204322	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
6	MRTU2207276	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
7	MRTU2207466	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
8	MRTU2223235	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
9	MRTU2223425	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
10	MRTU2224571	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
11	MRTU2236166	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
12	MRTU2243925	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
13	MRTU2247690	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
14	MRTU2249733	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
15	MRTU2260096	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
16	MRTU2268055	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
17	MRTU2276180	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
18	MRTU2276596	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
19	TGHU0457062	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
20	TGHU0821997	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
21	TGHU1206884	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
22	MRTU6201086	20RC		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
23	MRLU2312781	20EC		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
24	MRLU2356780	20EC		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
25	MRLU2385556	20EC		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
26	MRTU2012382	20EC		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
27	CRXU3228498	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
28	CRXU3231070	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
29	DFSU3192683	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
30	FCIU6078095	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
31	FCIU6079825	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
32	FCIU6088576	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
33	FCIU6090296	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
34	FCIU6090341	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
35	FCIU6091311	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
36	FCIU6092344	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
37	GESU2039916	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
38	GESU2040938	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
39	GESU2333659	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
40	GESU3453258	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
41	HPCU2226121	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
42	MRLU2340340	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
43	MRLU2342831	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
44	MRLU2344238	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
45	MRLU2352470	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
46	MRLU2353395	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
47	MRLU2354771	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
48	MRLU2355187	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
49	MRLU2356202	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
50	MRLU2356408	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
51	MRLU2358756	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
52	MRLU2360943	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
53	MRLU2361148	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB
54	MRLU2361805	20GP		DMTY		2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ		IDSUB

55	MRLU2362503	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
56	MRLU2363095	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
57	MRLU2363500	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
58	MRLU2365328	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
59	MRLU2369350	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
60	MRLU2373112	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
61	MRLU2374628	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
62	MRLU2376744	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
63	MRLU2378027	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
64	MRLU2379091	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
65	MRLU2383358	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
66	MRLU2383907	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
67	MRLU2384694	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
68	MRLU2385983	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
69	MRLU2389438	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
70	MRTU2000144	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
71	MRTU2000231	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
72	MRTU2001834	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
73	MRTU2005399	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
74	MRTU2006477	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
75	MRTU2009199	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
76	MRTU2011956	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
77	MRTU2014528	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
78	MRTU2014976	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
79	MRTU2015252	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
80	MRTU2016665	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
81	MRTU2017450	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
82	MRTU2018436	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
83	MRTU2019387	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
84	MRTU2019427	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
85	MRTU2021569	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
86	MRTU2022858	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
87	MRTU2025939	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
88	MRTU2026365	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
89	MRTU2027551	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
90	MRTU2029723	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
91	MRTU2032100	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
92	MRTU2032115	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
93	MRTU2034020	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
94	MRTU2036321	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
95	MRTU2036933	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
96	MRTU2037122	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
97	MRTU2038089	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
98	MRTU2038746	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
99	MRTU2041903	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
100	MRTU2043125	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
101	MRTU2045051	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
102	MRTU2045302	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
103	MRTU2046910	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
104	MRTU2047075	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
105	MRTU2047286	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
106	MRTU2047748	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
107	MRTU2052744	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
108	MRTU2052765	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
109	MRTU2053139	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
110	MRTU2053210	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
111	MRTU2054080	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
112	MRTU2054217	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
113	MRTU2054367	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
114	MRTU2056312	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB

115	MRTU2060740	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
116	MRTU2061920	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
117	MRTU2062613	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
118	MRTU2062660	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
119	MRTU2064386	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
120	MRTU2065314	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
121	MRTU2065525	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
122	MRTU2065650	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
123	MRTU2067699	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
124	MRTU2068139	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
125	MRTU2069095	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
126	MRTU2070455	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
127	MRTU2072313	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
128	MRTU2072416	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
129	MRTU2073840	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
130	MRTU2075056	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
131	MRTU2076134	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
132	MRTU2076582	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
133	MRTU2078749	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
134	MRTU2078820	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
135	MRTU2079642	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
136	MRTU2081948	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
137	MRTU2084166	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
138	MRTU2088639	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
139	MRTU2089384	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
140	MRTU2092602	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
141	MRTU2094610	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
142	MRTU2096043	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
143	MRTU2097245	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
144	MRTU2097625	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
145	MRTU2099000	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
146	MRTU2102465	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
147	MRTU2102655	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
148	MRTU2103287	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
149	MRTU2114996	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
150	MRTU2122966	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
151	MRTU2126282	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
152	MRTU2131843	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
153	MRTU2143525	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
154	MRTU2151140	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
155	MRTU2153170	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
156	MRTU2157196	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
157	MRTU2166855	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
158	MRTU2170198	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
159	MRTU2179507	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
160	MRTU2184381	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
161	MRTU2189953	20GP	DMTY	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
162	CRYU9802230	20TD	RSDM	2,3 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
163	MRLU4212251	40EC	DMTY	4,2 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
164	MRLU4212586	40EC	DMTY	4,2 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
165	MRLU4200883	40GP	DMTY	4,2 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
166	MRLU4201637	40GP	DMTY	4,2 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
167	MRLU4210069	40GP	DMTY	4,2 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
168	MRLU4212212	40GP	DMTY	4,2 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
169	FOIU7026057	40HC	DMTY	4,2 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
170	FOIU7028294	40HC	DMTY	4,2 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
171	FOIU7032289	40HC	DMTY	4,2 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
172	MRLU5211630	40HC	DMTY	4,2 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
173	MRTU9604953	40HC	DMTY	4,2 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB
174	MRTU9626891	40HC	DMTY	4,2 NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	DSMQ	IDSUB

175	TDRU4260878	40HC	DMTY	4,2	NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	IDSMQ		IDSUB
176	TGHU9710124	40HC	DMTY	4,2	NO SEAL	PETI KEMAS KOSONG	IDSMQ		IDSUB
177	MRLU2362843	20GP	RLCN	15		BESI TUA	IDSMQ		IDSUB
178	FCIU6087820	20GP	RLCN	20		PALM ACID OIL	IDSMQ		IDSUB
179	MRTU20267560	20GP	RCDF	20		PALM ACID OIL	IDSMQ		IDSUB
180	MRTU2077038	20GP	RLCN	20		PALM ACID OIL	IDSMQ		IDSUB
181	MRLU2375711	20GP	RCDF	20	H759906	BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
182	MRLU2388339	20GP	RCDF	20	H759901	BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
183	MRTU2010395	20GP	REXP	20		BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
184	MRTU2013223	20GP	RCDF	20	H759928	BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
185	MRTU2043130	20GP	REXP	20		BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
186	MRTU2059796	20GP	REXP	20		BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
187	MRTU2061113	20GP	RCDF	20	H759939	BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
188	MRTU2065227	20GP	RCDF	20	H759904	BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
189	MRTU2079283	20GP	REXP	20		BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
190	MRTU2081819	20GP	REXP	20		BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
191	MRTU2058505	20GP	REXP	20		BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
192	MRLU2326785	20GP	REXP	20		BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
193	MRLU2355870	20GP	RCDF	20	H759903	BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
194	MRLU2356840	20GP	REXP	20		BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
195	MRLU2364851	20GP	RCDF	20	H759938	BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
196	MRLU2371090	20GP	REXP	20		BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
197	MRTU2015571	20GP	RDXP	20		PALM ACID OIL	IDSMQ	IDSUB	IDJKT
198	MRTU2029169	20GP	RDXP	20		PALM ACID OIL	IDSMQ	IDSUB	IDJKT
199	MRTU2133255	20GP	RCDF	20	H759964	CANGKANG SAWIT	IDSMQ		IDSUB
200	MRLU2363496	20GP	RCDF	20	H759962	CANGKANG SAWIT	IDSMQ		IDSUB
201	MRLU2354792	20GP	RLCN	22		BESI TUA	IDSMQ		IDSUB
202	MRLU2354468	20GP	RCDF	22		BESI TUA	IDSMQ		IDSUB
203	MRTU2103970	20GP	RLCN	22		KULIT KAYU	IDSMQ		IDSUB
204	MRTU2132393	20GP	RCDF	22		PALM ACID OIL	IDSMQ		IDSUB
205	MRTU2102188	20GP	RCDF	22	H759930	BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
206	MRTU2120258	20GP	RCDF	22	H759929	BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
207	MRLU2362695	20GP	REXP	22		BUNGKIL KELAPA/SAWIT	IDSMQ	IDSUB	IDSRG
208	MRLU2385160	20GP	RLCN	22		BESI TUA	IDSMQ		IDSUB
209	MRTU2051326	20GP	RCDF	22,2			IDSMQ		IDSUB
210	MRTU9807058	40HC	LTSH	20		TEPUNG KELAPA	IDSMQ	IDSUB	IDBLW

162 X 20 KSG = 372,6
14 X 40 KSG = 58,8
33 X 20 ISI = 673,2
1 X 40 ISI = 1124,6
210 BOX = 1124,6 TON



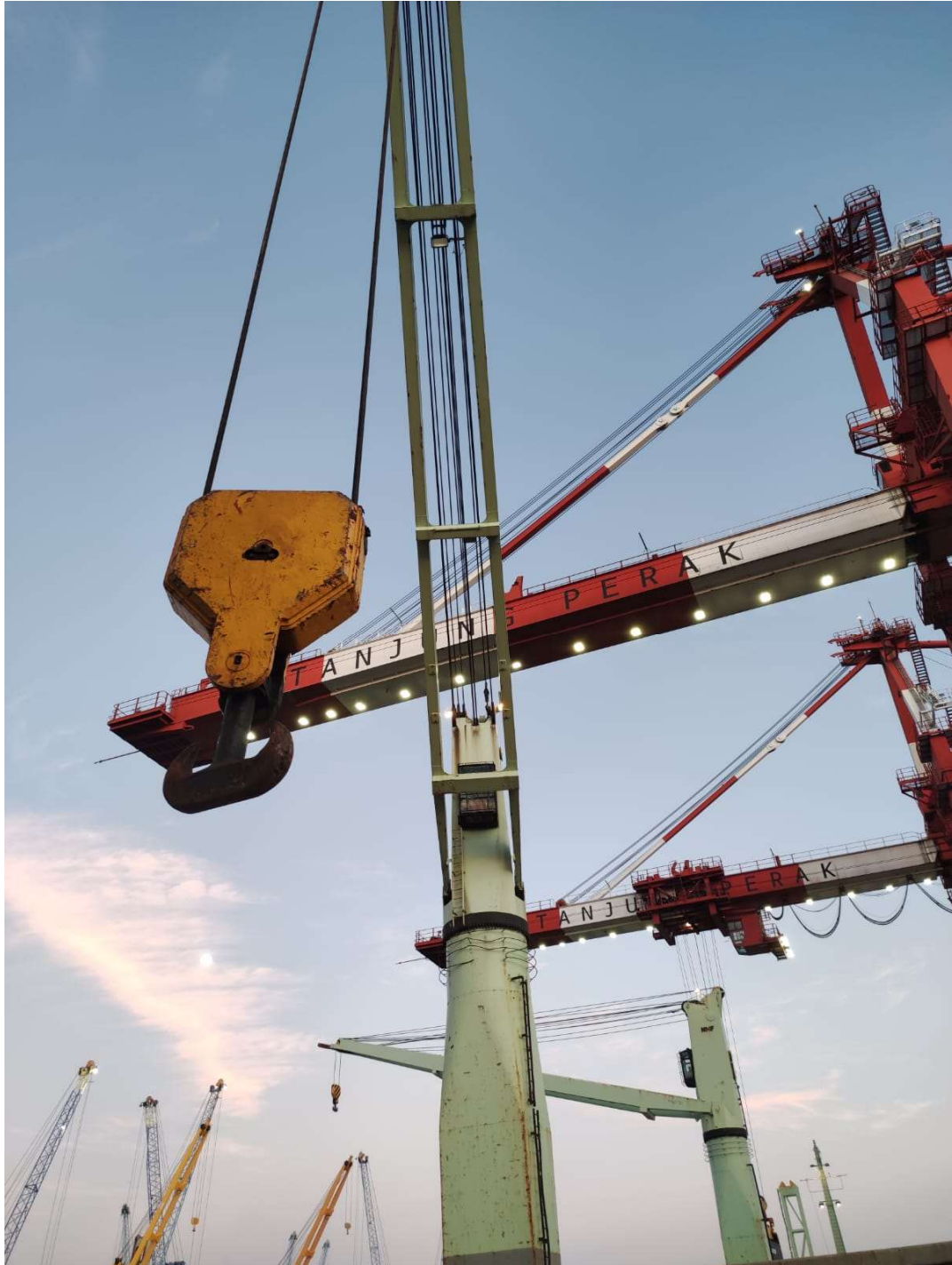
Lampiran 7. Kegiatan pengecekan sebelum perpindahan muatan



Lampiran 8. Kegiatan brainstorming



Lampiran 9. Kerusakan crane



Lampiran 10. Foto kegiatan prada

