

KARYA ILMIAH TERAPAN

**ANALISIS TERJADINYA DEADFREIGHT PADA
KEGIATAN MUAT BATUBARA SHIP TO SHIP (STS) DI
KAPAL YANG DITANGANI KEAGENAN PT.ADHKA
SAMUDERA JAYA CABANG BANJARMASIN**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

GUMILANG BAGASKORO GUSTI GUMANOV
NIT.07.19.010.1.12

PRODI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2023

**ANALISIS TERJADINYA DEADFREIGHT PADA
KEGIATAN MUAT BATUBARA SHIP TO SHIP (STS)
DI KAPAL YANG DITANGANI KEAGENAN
PT.ADHIKA SAMUDERA JAYA CABANG
BANJARMASIN**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

GUMILANG BAGASKORO GUSTI GUMANOV

NIT.07.19.010.1.12

PRODI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2023

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Gumilang Bagaskoro Gusti Gumanov
Nomor Induk Taruna : 07.19.010.1.12
Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah Taruna yang saya tulis dengan judul :

**ANALISIS TERJADINYA DEADFREIGHT PADA KEGIATAN MUAT
BATUBARA SHIP TO SHIP (STS) DI KAPAL YANG DITANGANI
KEAGENAN PT.ADHIKA SAMUDERA JAYA CABANG BANJARMASIN**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Taruna tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA,



Gumilang Bagaskoro G.G

**PERSETUJUAN SEMINAR HASIL
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **ANALISIS TERJADINYA DEADFREIGHT
KEGIATAN MUAT BATUBARA SHIP TO SHIP (STS)
DIKAPAL YANG DITANGANI KEAGENAN PT.ADHKA
SAMUDERA JAYA CABANG BANJARMASIN**

Nama Taruna : **GUMILANG BAGASKORO GUSTI GUMANOV**

Nomor Induk Taruna : **07 19 010 1 112**

Program : **D IV TRANSPORTASI LAUT**

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

SURABAYA,.....


Menyetujui

Pembimbing I


(Dr. Indah Ayu Jolanda Putri, S.E., M.Ak.)


Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198609022009122001

Pembimbing II


(Drs. Tegus Pribadi, M.Si, QIA.)

Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 196909121994031001

Ketua Jurusan Transportasi Laut


(Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc)

Penata Tk.1 (III/d)
NIP. 198411182008121003

PENGESAHAN MAKALAH

KARYA ILMIAH

**ANALISIS TERJADINYA DEADFREIGHT PADA KEGIATAN MUAT BATUBARA
SHIP TO SHIP (STS) DI KAPAL YANG DITANGANI KEAGENAN PT.ADHIKA
SAMUDERA JAYA CABANG BANJARMASIN**

Disusun dan Diajukan Oleh :

Gumilang Bagaskoro Gusti Gumanov

NIT. 07 19 010 1 12

Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan panitia Ujian KIT

Pada tanggal, 02 Agustus 2023

Menyetujui

Penguji I



Romanda Annas Amrullah, S.Si.T., M.M

Penata (III/c)

NIP:198406232010121005

Penguji II



Drs. Teguh Pribadi, M.Si, OIA

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 196909121994031001

Penguji III



Dr. Indah Ayu Johanda Putri, S.E., M.Ak

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198609022009122001

Mengetahui

Ketua Program Studi Transportasi Laut



Faris Notanda, S.Si. T, M.Sc

Penata Tk-I (III/d)

NIP. 19841118 200812 1 003

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya panjatkan kepada Allah SWT. Atas limpahan hidayah dan inayahNya serta kebekahan an hiayah yang dibearikan, sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.. Skripsi ini mengambil judul “Analisis Penyebab Terjadinya *Deadfreight* Pada Kegiatan Muat Batubara Ship To Ship (STS) Dikapal Yang Ditangani Keagenan PT.Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin”.Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Transportasi Laut (S.Tr.Tra), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Pelayaran Surabaya Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang bermanfaat. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Orang tua saya yang telah meberikan ilmu kedisiplian, motivasi dan doa tiada henti serta adik saya yang selalu menyemangati
2. Ibu Dr. Indah Ayu Johanda Putri, S.E., M.Ak. Selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
3. Bapak Drs.Teguh Pribadi, M.Si.,QIA. Selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Seluruh dosen di POLTEKPEL Surabaya yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.

5. Seluruh Karyawan dan staff di PT. Adhika Samudera Jaya Banjarmasin sewaktu saya praktek darat yang telah memberi semangat memotivasi untuk terus belajar sampai saat ini dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.
6. Seluruh Rekan Angkatan X POLTEPEL yang selalu berjuang Bersama susah maupun senang, selama menempuh Pendidikan ini.
7. Seluruh Teman Kelas Transportasi Laut Mandiri A yang selalu menyemangati dan saling menguatkan
6. Teman dan sahabat yang tulus menyemangati dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain serta dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

SURABAYA,

PENULIS


GUMILANG BAGASKORO G.G

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL KARYA ILMIAH TERAPAN.....	iv
PENGESAHAN MAKALAH.....	v
KARYA ILMIAH.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR BAGAN.....	xii
ABSTRAK.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar belakang	1
B. Rumusan masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penulisan	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	6
A. Review Penelitian Sebelumnya	6
B. Landasan Teori.....	13
1. Pengertian Deadfreight	13
2. Pengertian Keagenan.....	13
3. Pengertian Ship to ship	14
4. Pengertian Loading / Muat.....	15
5. Devinisi Batubara.....	16

C. Kerangka Pikir	16
BAB III METODE PENELITIAN	18
A. Jenis Penelitian	18
B. Waktu dan Tempat Penelitian	19
1. Waktu Penelitian	19
2. Tempat Penelitian	19
C. Teknik Pengumpulan Data.....	19
D. Teknik Analisis Data.....	20
BAB IV 24	
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	24
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	24
B. Hasil Penelitian	26
1. Penyajian Data	26
2. Analisis Data	37
C. Pembahasan	40
BAB V 53	
PENUTUP.....	53
A. Kesimpulan	53
B. Saran.....	54
DAFTAR PUSTAKA	55
LAMPIRAN.....	57

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Daftar Review Penelitian Sebelumnya	6
Tabel 4. 1 Daftar Responden	33
Tabel 4. 2 Daftar Pertanyaan 1	33
Tabel 4. 3 Daftar pertanyaan 2	34
Tabel 4. 4 Daftar pertanyaan 3	34
Tabel 4. 5 Rangkuman Pertanyaan	35
Tabel 4. 6 Tabel Perhitungan Severity Secara Umum	46
Tabel 4. 7 Tabel Hasil Kriteria (S).....	47
Tabel 4. 8 Tabel Perhitungan Occurance Secara Umum	48
Tabel 4. 9 Tabel Hasil Kriteria (O)	48
Tabel 4. 10 Tabel Perhitungan Detection Secara Umum	49
Tabel 4. 11 Tabel Hasil Kriteria (D)	50
Tabel 4. 12 Tabel Keseluruhan Hasil.....	51

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 Logo PT.Adhika Samudera Jaya	24
Gambar 4. 2 Dokumentasi lapangan	27
Gambar 4. 3 Dokumentasi Lapangan	28
Gambar 4. 4 Letter of Deadfreight	29
Gambar 4. 5 Letter of Deadfreight	30
Gambar 4. 6 Letter of Deadfreight	31
Gambar 4. 7 Dokumentasi	32

DAFTAR BAGAN

Bagan 2.1 Kerangka Pikir Penelitian.....	25
---	-----------

ABSTRAK

GUMILANG BAGASKORO GUSTI GUMANOV, Analisis Terjadinya Deadfreight Pada Kegiatan Muat Batubara Ship to ship Dikapal Yang Ditangani Keagenan PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin. Dibimbing oleh Ibu Dr. Indah Ayu Johanda Putri S.E., M.Ak. dan Bapak Drs. Teguh Pribadi, M.Si., QIA.

Banjarmasin menjadi salah satu pelabuhan yang memiliki intensitas kapal keluar – masuk yang cukup besar, muatan batubara menjadi komoditas unggulan yang cukup banyak dan jumlah permintaan yang tinggi. Pelayaran niaga memegang peranan penting terutama dalam perdagangan ekspor-impor, tidak bisa dipungkiri untuk pelayaran merupakan sektor angkut barang yang menurut perhitungan biaya pengiriman lebih murah dan efisien, meskipun pada kenyataannya kegiatan melalui usaha pelayaran mengandung resiko tinggi proses bongkar muat dilakukan secara ship to ship (sts) atau dari kapal ke kapal, proses bongkar muat seperti ini dinilai meskipun memerlukan waktu yang relatif cukup lama namun cukup optimal untuk mengangkut barang dengan jumlah muat yang cukup banyak, ada beberapa kendala pada kegiatan bongkar muat batubara di pelabuhan laut dengan sistem ship to ship yaitu tingkat kesulitan yang lebih rumit dan beresiko tinggi karena semua proses dilakukan di tengah laut, keterbatasan alat, kurangnya tenaga ahli, ketersediaan barang dan cuaca yang tidak menentu juga menjadi salah satu faktor yang penting dan bisa menjadi penghambat dan keterlambatan pada kegiatan bongkar muat di pelabuhan laut, batubara yang menjadi komoditas ekspor juga memerlukan proses perijinan yang cukup rumit dan melibatkan beberapa instansi pemerintah dan perusahaan pelayaran yang berkenaan dengan proses legalisasi dan perijinan sebisa mungkin sesuai prosedur dan tidak terjadi masalah agar selanjutnya proses permuatan/pembongkaran berjalan lancar. Dilihat dari beberapa kendala pada proses bongkar muat batubara tersebut perusahaan pelayaran yang terlibat sebisa mungkin mengantisipasi agar tidak terjadi kerugian akan hal tersebut dan mendapatkan keuntungan sebesar-besarnya dan tidak terjadi kendala yang mengakibatkan tambahan biaya yang mengakibatkan kurang optimalnya keuntungan perusahaan.

Kata kunci : *Deadfreight*, Faktor, Penyebab, Batubara, *Ship to ship*

ABSTRACT

GUMILANG BAGASKORO GUSTI GUMANOV, Analysis of the Occurrence of Deadfreight in Ship to Ship Coal Loading Activities on Ships Handled by the Agency of PT. Adhika Samudera Jaya Banjarmasin Branch. Supervised by Mrs. Dr. Indah Ayu Johanda Putri S.E., M.Ak. and Mr. Drs. Teguh Pribadi, M.Sc., QIA

Banjarmasin is one of the ports that has quite a large intensity of incoming and outgoing ships, cargo of coal being a superior commodity which is quite a lot and the number of requests is high. Commercial shipping plays an important role, especially in the export-import trade, it is undeniable that shipping is a goods transportation sector which according to the calculation of shipping costs is cheaper and more efficient, even though in fact activities through the shipping business carry a high risk of the loading and unloading process carried out by ship to ship (ship to ship). sts) or from ship to ship, the loading and unloading process like this is assessed even though it requires a relatively long time but is quite optimal for transporting goods with a large amount of loading, there are several obstacles to coal loading and unloading activities at sea ports with the ship to ship system namely the level of difficulty that is more complicated and high risk because all processes are carried out in the middle of the sea, limited tools, lack of experts, availability of goods and uncertain weather are also important factors and can become obstacles and delays in loading and unloading activities at ports marine, coal which is an export commodity also requires a permitting process which is quite complicated and involves several government agencies and shipping companies regarding the legalization and permitting process as much as possible according to procedures and there are no problems so that the loading/unloading process continues smoothly. Judging from some of the obstacles in the coal loading and unloading process, the shipping companies involved anticipate as much as possible so that there are no losses from this and get the maximum profit and there are no obstacles that result in additional costs which result in less than optimal company profits.

Keywords : *Deadfreight, Factor, Reason, Coal , Ship to ship*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Taboneo Anchorage merupakan salah satu perairan di Kalimantan selatan yang nbanyak disinggahi kapal untuk kegiatan bongkar muat batubara. Transipment ekspor batubara dilaksanakan di muara taboneo Banjarmasin karena draft kapal yang besar dan tidak memungkinkan untuk masuk alur sungai yang jauh dan dangkal, Banjarmasin menjadi salah satu pelabuhan yang memiliki intensitas kapal keluar – masuk yang cukup besar, berdasarkan paparan dari R.A.Amrullah, 2020 , Pelabuhan merupakan objek vital suatu negara yang terdiri dari daratan dan perairan, di Mana di dalamnya terdapat pelayanan jasa, bisnis, dan fasilitas perdagangan barang. Pelabuhan juga menjadi tempat naik turunnya penumpang tranportasi laut antarpulau dan antarnegara. Bagi negara kepulauan seperti Indonesia, pelabuhan tak pelak menjadi saLah satu pendorong utama kemajuan perekonomian bangsa. Berawal dari faiar peradaban manusia, pelabuhan sudah menjadi bag ian penting perekonomian manusia sejak zaman dahulu kala. Dan memasuki miLenium bar pada era gLobalisasi, pelabuhan makin berkembang dengan memanfaatkan teknologi modern. Namun intinya jelas. manusia tak akan mung kin hidup dan berkembang tapa adanya pelabuhan

Muatan batubara menjadi komoditas unggulan yang cukup banyak dan jumlah permintaan yang tinggi.Dinas ESDM Kalimantan Selatan mencatat produksi batu bara asal provinsi setempat menembus angka 69,1 juta metrik ton

pada 2019. Dari angka 69,1 juta metrik ton, ia merinci penjualan domestik sebanyak 33,9 juta MT dan penjualan ekspor 34,7 juta MT. Pelayaran niaga memegang peranan penting terutama dalam perdagangan ekspor-impor, tidak bisa dipungkiri untuk pelayaran merupakan sektor angkut barang yang menurut perhitungan biaya pengiriman lebih murah dan efisien, meskipun pada kenyataannya kegiatan melalui usaha pelayaran mengandung resiko tinggi. Oleh karena itu menunjang kebutuhan tersebut tentu diperlukan fasilitas pelabuhan yang mumpuni, efektif dan aman.

Banyak pelabuhan di Indonesia yang masih belum memiliki fasilitas penunjang kegiatan bongkar maupun muat barang yang mumpuni, ada berbagai macam kendala salah satunya yang termasuk paling vital untuk menunjang kegiatan kapal dengan draft yang tinggi tidak bisa masuk alur pelabuhan karena beresiko kandas, oleh karena itu untuk menunjang kendala tersebut di beberapa pelabuhan di Indonesia menggunakan sistem pelabuhan laut dimana proses bongkar muat dilakukan secara ship to ship (sts) atau dari kapal ke kapal, proses bongkar muat seperti ini dinilai meskipun memerlukan waktu yang relatif cukup lama namun cukup optimal untuk mengangkut barang dengan jumlah muat yang cukup banyak, di Kalimantan sendiri yang notabene salah satu penghasil batubara proses bongkar muat dengan sistem ship to ship (sts) masih menjadi pilihan utama karena kapal kapal dengan tipe *bulk carrier* tidak memungkinkan untuk sandar di pelabuhan karena rata-rata pelabuhan disana harus melalui alur masuk sungai untuk sandar di pelabuhan.

Disamping itu pelabuhan laut dengan proses *ship to ship* memiliki beberapa kekurangan, selain waktu permuatan dan pembongkaran yang lebih

lama bila dibandingkan dengan kapal yang sandar di pelabuhan , untuk sekali proses permuatan dan pembongkaran batubara memerlukan kurang lebih 7 -14 hari sampai kapal selesai dimuat/dibongkar dan siap berlayar , ada beberapa kendala pada kegiatan bongkar muat batubara di pelabuhan laut dengan sistem *ship to ship* yaitu tingkat kesulitan yang lebih rumit dan beresiko tinggi karena semua proses dilakukan di tengah laut, ketersediaan barang dan cuaca yang tidak menentu juga menjadi salah satu faktor yang penting dan bisa menjadi penghambat dan keterlambatan pada kegiatan bongkar muat di pelabuhan laut, batubara yang menjadi komoditas ekspor juga memerlukan proses perijinan yang cukup rumit dan melibatkan beberapa instansi pemerintah dan perusahaan pelayaran yang berkenaan dengan proses legalisasi dan perijinan sebisa mungkin sesuai prosedur dan tidak terjadi masalah agar selanjutnya proses permuatan/pembongkaran berjalan lancar.

Dilihat dari beberapa kendala pada proses bongkar muat batubara tersebut perusahaan pelayaran yang terlibat sebisa mungkin mengantisipasi agar tidak terjadi kerugian akan hal tersebut dan mendapatkan keuntungan sebesar-besarnya dan tidak terjadi kendala yang mengakibatkan tambahan biaya yang mengakibatkan kurang optimal nya keuntungan perusahaan.

Berdasarkan uraian tersebut penulis tertarik untuk melaksanakan penelitian dengan judul **“ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA DEADFREIGHT PADA KEGIATAN MUAT BATUBARA SHIP TO SHIP (STS) DI KAPAL YANG DITANGANI KEAGENAN PT.ADHKA SAMUDERA JAYA CABANG BANJARMASIN**

B. Rumusan masalah

Berdasarkan dari latar belakang diatas dan pengalaman penulis di perusahaan saat melaksanakan praktek darat di PT.Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin guna memenuhi kewajiban sebagai taruna prodi DIV Transportasi Laut, penulis menemukan masalah yang akan dianalisa dalam skripsi ini. Rumusan masalah ini akan memberikan arah dalam melakukan penelitian, mencari jawaban yang tepat dan sesuai dengan latar belakang. Rumusan masalah tersebut yaitu:

1. Apa yang menjadi penyebab terjadinya *deadfreight* pada kegiatan muat batubara *ship to ship* (sts) di kapal yang ditangani keagenan PT.Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh PT. Adhika Samudera jaya cabang Banjarnasin selaku agen kapal untuk menanggapi apabila terjadi *Deadfreight* muatan di kaapal yang ditangani?

C. Tujuan Penelitian

Penulisan skripsi harus menentukan tujuan penelitian agar skripsi yang telah dibuat memiliki daya guna. Adapun tujuan di buatnya penulisan skripsi ini yaitu :

1. Untuk Mengetahui faktor penyebab terjadinya *deadfreight* pada kegiatan muat batubara *ship to ship* (sts) di kapal yang ditangani keagenan PT.Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh PT. Adhika Samudera jaya cabang Banjarnasin selaku agen kapal untuk menanggapi apabila terjadi *Deadfreight* muatan batubara di kapal yang ditangani

D. Manfaat Penulisan

1. Manfaat secara teoritis

Secara teoritis hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan informasi tentang proses bongkar/muat batubara dengan sistem *ship to ship* (sts), *deadfreight* muatan dan hambatan yang terjadi pada proses bongkar/muat batubara di pelabuhan laut dengan sistem *ship to ship* (sts)

2. Manfaat secara praktis

Sebagai bahan informasi dan bahan perbandingan terhadap penelitian yang relevan. Serta dapat menjadi panduan dalam meningkatkan wawasan dan antisipasi apabila terjadi *Deadfreight* muatan dan hambatan bongkar/muat di pelabuhan laut dengan sistem *ship to ship* (sts) ,

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Untuk referensi penulis dalam melakukan sebuah penelitian peneliti mengumpulkan beberapa artikel tentang penelitian berikutnya yang berkaitan dengan judul penelitian sebelumnya yang terkait dengan judul dan rumusan masalah yang akan dijadikan sebuah acuan dan objek observasi tentang penulisan sebuah karya ilmiah sebagai sarana penulis untuk mempelajari dan mengkaji serta mengetahui persamaan dan perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan penulis

berikut penulis lampirkan beberapa review penelitian sebelumnya dari beberapa penelitian di tabel berikut :

Tabel 2. 1 Daftar Review Penelitian Sebelumnya

No	Nama Peneliti dan Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan
1	Suharyono, Purwantono, Ningrum Astriawati (2022)	Identifikasi dan <i>deadfreight</i> muatan batubara di MV.RB MYA (Politeknik ilmu pelayaran semarang)	Muara Berau Anchorage merupakan salah satu perairan di Kalimantan Timur yang banyak disinggahi kapal untuk kegiatan bongkar muat batubara. Transhipment ekspor batubara dilaksanakan di Muara Berau, Samarinda karena draft kapal besar tidak memungkinkan	Yang membedakan dengan penelitian yang akan penulis lakukan yaitu ruang lingkup penelitian, dari <i>review</i> ini hanya berdasarkan pada kejadian di satu kapal,

			<p>untuk masuk ke alur sungai yang jauh dan dangkal. Dalam pelaksanaan pemuatan sering terjadi kekurangan muatan yang disebabkan oleh beberapa faktor. Tujuan penelitian untuk mengetahui penyebab dan dampak <i>deadfreight</i> muatan serta upaya mengurangi terjadinya <i>deadfreight</i> muatan pada proses pemuatan batubara. Metode yang digunakan deskriptif kualitatif. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara dan studi pustaka yang diuji keabsahannya melalui uji validitas dan reliabilitas. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penyebab <i>deadfreight</i> muatan di MV. RB MYA yaitu pencurian muatan di sepanjang sungai Mahakam, tumpahnyamuatan batubara saat proses pemuatan, dan kurangnya pengawasan dalam proses pemuatan di Jetty. Dampak terjadinya <i>deadfreight</i> muatan batubara yaitu terjadinya kekurangan muatan kapal dan terjadinya kerugian bagi</p>	<p>selain itu lokasi penelitian juga berbeda , <i>review</i> ini hanya sebagai perbandingan dan referensi untuk penelitian yang akan penulis lakukan</p>
--	--	--	--	--

			Shipper. Upaya yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya <i>deadfreight</i> muatan di MV. RB MYA yaitu mengadakan pengawalan tongkang, meningkatkan efektivitas komunikasi antara pihak kapal dengan floating crane, dan menambah jumlah Foreman Jetty	
2	M. Herryngga Fadilah (2020)	Analisa <i>Deadfreight claim</i> dalam penanganan kekurangan muatan batubara dari <i>jetty</i> sampai <i>anchorage point</i> di taboneo kalimantan selatan	Kegiatan ekspor batubara di Kalimantan Selatan di dominasi oleh jasa angkutan laut, karena memiliki keuntungan biaya pengangkutan yang murah dengan kapasitas muatan relatif besar. <i>Taboneo Anchorage</i> Banjarmasin merupakan salah satu perairan di Kalimantan Selatan yang banyak di singgahi kapal untuk kegiatan bongkar muat batubara. Transshipment ekspor batubara dilaksanakan di muara Sungai Barito, hal ini dilakukan karena draft kapal besar tidak memungkinkan untuk masuk ke alur yang jauh dan dangkal. Dalam pelaksanaan transshipment sering terjadi kekurangan muatan yang disebabkan oleh	Yang membedakan dengan penelotian yang akan penulis lakukan yaitu ruang lingkup judul , dari <i>review</i> penelitian ini hanya menganalisi tentang <i>deadfreight</i> yang disebabkan hanya kekurangan muatan , serta metode yang di gunakan juga berbeda , metode penelitian ini menggunakan kuantitatif sedangkan penelitian yang

			<p>perjalanan tongkang maupun terjadi pada daerah pemuatan (<i>stockpile</i>). Penelitian ini dilaksanakan dengan metode kualitatif dan desain penelitian deskriptif. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara dan studi pustaka, yang diuji keabsahannya melalui uji validitas dan reliabilitas. Data kemudian dianalisis dengan teori dan prinsip pemuatan yang ada untuk mengetahui apa penyebab terjadinya kekurangan muatan (<i>deadfreight</i>) pada pemuatan batubara di Taboneo Anchorage Point dan upaya untuk mengurangi kekurangan muatan (<i>Deadfreight</i>) pada pemuatan batubara di Taboneo Anchorage Point. Hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah : 1) Penyebab terjadinya kekurangan muatan (<i>deadreight</i>) yang terjadi di <i>Taboneo Anchorage Point</i> yaitu pengawasan pada jetty kurang maksimal, pemuatan menggunakan <i>floating crane</i> yang tidak maksimal, dan perijinan di jetty yang tidak lengkap. 2) upaya</p>	<p>akan penulis lakukan menggunakan metode kualitatif</p>
--	--	--	--	---

			<p>untuk mengurangi kekurangan muatan (<i>Deadfreight</i>) pada pemuatan batubara di <i>Taboneo Anchorage Point</i> yaitu dengan menunjuk petugas keamanan, menambah pengawasan pada <i>jetty</i>, bekerja sama dengan pihak <i>floating crane</i> untuk pemuatan dan menunjuk perusahaan agen untuk membantu proses administrasi perijinan ekspor. Penyelesaian yang dilakukan adalah perusahaan menerima <i>letter of protest</i> dari kapten kemudian mengganti biaya kekurangan muatan yang diselesaikan <i>office to office</i></p>	
3	I, Made Yogi Agastya (2019)	Upaya Meminimalisir Terjadinya <i>Deadfreight</i> Dalam Kegiatan Ekspor Batubara Untuk Menghindari Klaim Pada PT.ARUTMIN	<p>PT. Arutmin merupakan salah satu perusahaan tambang batubara yang terdapat di Kalimantan Selatan. Perusahaan ini memiliki lahan tambang batubara yang sekaligus sebagai eksportir batubara ke beberapa negara. Penelitian pada PT. Arutmin antara lain untuk mengetahui tindakan apa saja yang dilakukan oleh PT. Arutmin saat melakukan <i>transshipment</i> ekspor batubara sehingga</p>	<p>Yang membedakan dengan penelitian yang akan penulis lakukan yaitu ruang lingkup masalah yang diteliti <i>review</i> ini hanya membahas tentang Upaya pencegahan dari <i>deadfreight</i> yang terjadi , serta hanya</p>

			<p>sering terjadi <i>deadfreight</i>, kendala apa saja yang terjadi saat proses transshipment berlangsung dan upaya apa saja yang dilakukan oleh PT. Arutmin untuk mengatasi <i>deadfreight</i>. Dalam skripsi ini penulis menggunakan teori-teori yang berkaitan dengan kegiatan ekspor batubara yang menjelaskan tentang definisi dari <i>deadfreight</i>, ekspor, dan batubara. Penulis menggunakan metode kualitatif dan metode pengumpulan data adalah dengan cara wawancara, library research serta studi dokumentasi. Metode analisis data yang digunakan antara lain adalah reduksi data, penyajian serta pengolahan data dan menarik kesimpulan. Proses kegiatan ekspor batubara yang dilakukan oleh PT. Arutmin di Taboneo Anchorage sering mengalami <i>deadfreight</i> sehingga terjadi klaim muatan terhadap perusahaan. Dalam masalah ini, perusahaan mengalami beberapa kendala antara</p>	<p>berfokus pada pencegahan ganti rugi Perusahaan, sedangkan penelitian yang akan penulis lakukan akan menganalisis keseluruhan dengan metode kualitatif deskriptif.</p>
--	--	--	---	--

			<p>lain kondisi armada tongkang yang tidak laik laut dan kondisi ombak di Taboneo Anchorage tidak stabil sehingga membuat banyak muatan yang terbuang. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut yaitu dengan cara menyusun anggaran untuk keamanan muatan, mengadakan internal training draft survey, mengadakan pertemuan dengan kontraktor jetty, membuat checklist kelayakan armada yang digunakan, pembuatan SOP dan disosialisasikan ke penyedia armada serta mengadakan evaluasi kerja secara rutin. Dalam permasalahan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa kendala-kendala dalam proses transshipment sangat erat kaitannya dengan faktor internal sehingga perlu adanya evaluasi kerja dan juga menjalin hubungan komunikasi yang baik antara pihak satu dengan pihak lainnya</p>	
--	--	--	---	--

B. Landasan Teori

1. Pengertian Deadfreight

Berdasarkan paparan dari Muhammad, 2020, *Deadfreight* merupakan sanksi berupa uang yang harus dibayarkan kepada kapal yang dikarenakan adanya pengingkaran janji oleh eksportir karena tidak memberikan muatan secara penuh sesuai dengan perjanjian, *Deadfreight* biasanya terjadi dikarenakan adanya berbagai penyebab yaitu adanya muatan yang dicuri saat tongkang dalam perjalanan menuju alur sungai, banyak muatan yang tumpah karena saat proses pemindahan dari tongkang menuju palka kapal kurang penanganannya

2. Pengertian Keagenan

a) Berdasarkan paparan dari Capt. R.P. Suyono, 2007 Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana kedua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen setuju mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agen tentang kewenangan yang dipercayakan kepadanya Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, agen umum merupakan perusahaan dalam angkutan laut nasional atau bisa disebut perusahaan nasional yang khusus diciptakan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang dipilih oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya saat singgah didermaga maupun dipelabuhan Indonesia.

b) Berdasarkan paparan dari Engkos K dan Hananto S, (2007) Keagenan umum (*general agent*) adalah perusahaan pelayaran yang di tunjuk oleh perusahaan pelayaran lain di Indonesia atau luar negeri yang (*selakuprincipal*) untuk

mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal principal tersebut. Jadi perusahaan pelayaran dapat menunjuk agen dalam hal dibutuhkan untuk melayani kapal perusahaan lain

c) Berdasarkan Undang-undang pelayaran No.17, 2008 Agen umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama di Indonesia

3. Pengertian Ship to ship

- a) Definisi tentang metode *Ship To Ship* (STS) dapat diartikan pula sebagai pengoperasian bongkar muat atau Transfer muatan (Cair, Gas, dan Padat) ditengah laut antar kapal dengan kapal, seperti sandar didermaga dalam posisi Along Side, dan pemakaian dari berbagai sumber dalam kegiatan bongkar muat yang Taruna alami. (Anish Wankhede, 2016).
- b) Berdasarkan paparan dari Senior Manager of Asset General Affair Division PT. Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), Sjafuldin Thahir, beliau menjelaskan bahwa *Ship to Ship* (STS) merupakan kegiatan bongkar/muat kapal untuk memindahkan muatan kapal baik dalam bentuk cair, minyak atau gas dari kapal lain di mana kedua kapal diposisikan berdekatan bersama-sama. Kegiatan *Ship to Ship* dapat dilakukan baik dalam posisi kapal yang sedang berlabuh atau anker atau mengapung di tengah laut.

Berdasarkan paparan dari Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi. Beliau menjelaskan bahwa Metode pemindahan kapal secara STS merupakan kegiatan kepelabuhanan dibawah naungan Perusahaan Jasa Kepelabuhanan

Pada Terminal Alih Muat Barang dan telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2015 tentang Konsensi dan Bentuk Kerjasama Lainnya seperti Pemerintah dengan Badan Usaha Pelabuhan di bidang kepelabuhanan.

4. Pengertian Loading / Muat

Muatan kapal (cargo) merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, dengan mengangkut muatan sebuah perusahaan pelayaran dapat memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang (*freight*) yang sangat menentukan dalam kelangsungan hidup perusahaan dan membiayai kegiatan dipelabuhan.

- a) Berdasarkan paparan dari DA.Lasse, 2014 menjelaskan bahwa Muatan adalah pemindahan barang bongkaran dari kendaraan darat atau dari gudang ke kapal
- b) Keputusan Menteri Perhubungan berdasarkan Undang-undang No.21 Tahun 1992, KM No.14 Tahun 2002, Bab I Pasal 1, Muat adalah Kegiatan Pemuatan barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pemuatan barang dari dermaga ke atas kapal di lambung kapal ke palka kapal penumpukan atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang-barang dari dermaga di lambung kapal ke palka kapal penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang atau lapangan di bawa ke atas truk atau sebaliknya.
- c) Menurut Sudjarmiko (1995:64), Muatan kapal adalah; segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada

pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan.

5. Definisi Batubara

Batubara adalah batuan yang mudah terbakar berwarna coklat tua yang dihasilkan ketika tanaman darat dan air menumpuk dan terkubur selama usia geografis yang ditransmisikan oleh panas dan tekanan. Butuh waktu lama untuk membentuk lapisan endapan batu bara yang tebal dan lebar dimana tenggelam perlahan di tanah. Seharusnya, batubara terkubur di bawah tanah perlahan-lahan sementara pasir menutupinya dan tanaman tumbuh subur di atasnya.

Mengenai usia generasi, lebih dari 1/3 dari batubara dunia terbentuk selama era Paleozoikum (sekitar 5 hingga 2 juta tahun yang lalu) di mana batubara Eropa, Amerika Utara, dan Asia berada di bawahnya. Sisanya kemungkinan terbentuk pada era Mesozoikum dan Cainozoikum. Sebagian besar batubara diperkirakan terbentuk pada zaman karbon pada zaman paleozolik (pada akhir era Paleozoikum)

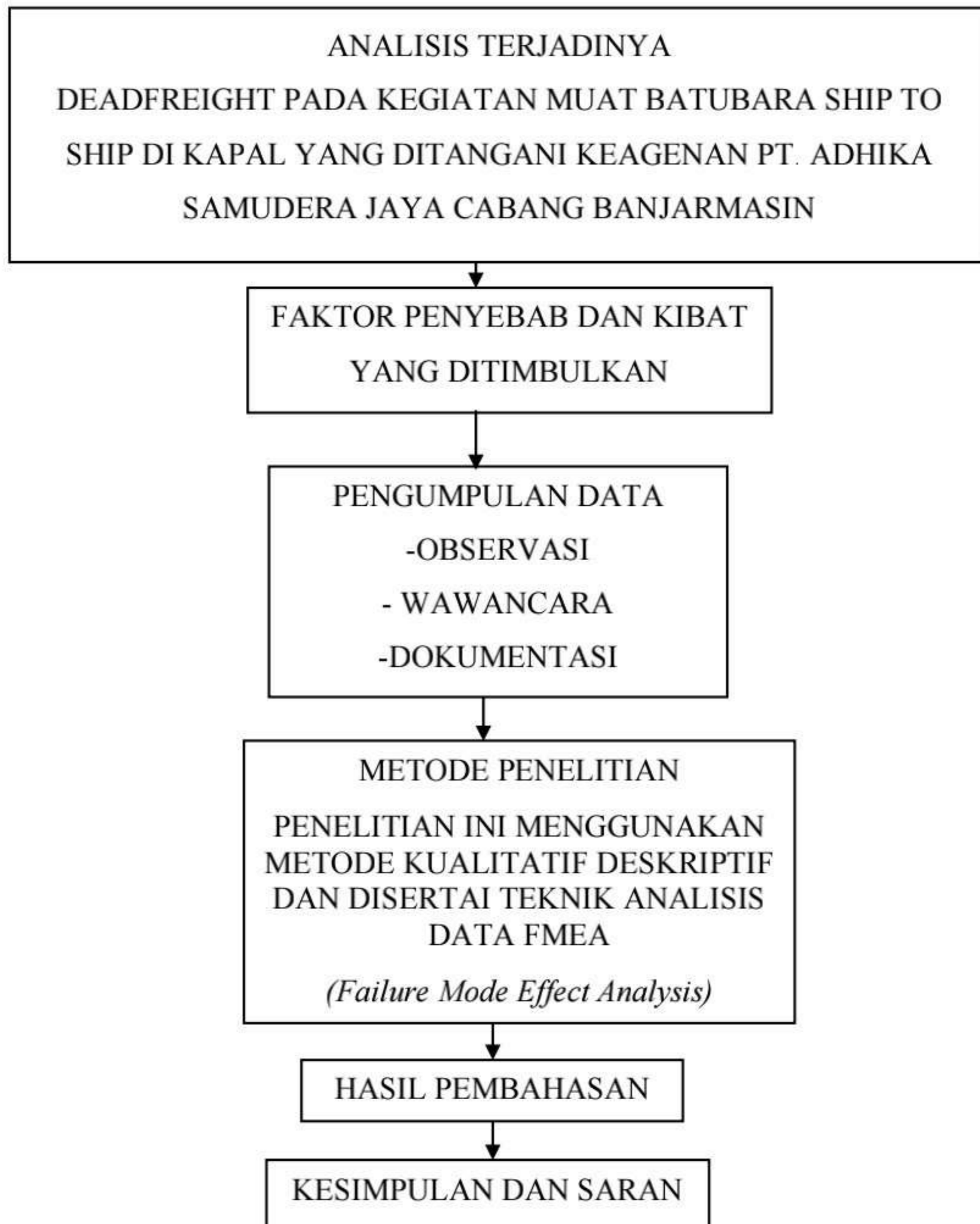
Pengerasan dimulai ketika tanaman layu dan benar-benar tenggelam di dalam air dan udara terhalang, sehingga tanaman tidak lagi berkarat, kemudian mereka mendapatkan tekanan bumi dan panas di bawah tanah. Meskipun penyebab transmisi belum ditetapkan, suhu puluhan hingga 200°C pada ribuan tekanan merupakan kondisi optimal dari coalification

C. Kerangka Pikir

Kerangka pikir menerangkan proses berfikir Peneliti untuk mencari cara menyelesaikan permasalahan dalam penelitian dengan menyusun tindakan apa yang harus dilakukan oleh Peneliti dalam upaya menganalisis apa yang menjadi

subjek dan tujuan penelitian untuk mendapatkan hasil/kesimpulan yang diinginkan.

Bagan 2.1 Kerangka Pikir Penelitian



BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan suatu usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran ilmu pengetahuan secara ilmiah. Metode penelitian adalah cara atau teknis yang dilakukan dalam penelitian. Sebuah penelitian harus berdasarkan pada material data yang akurat, agar hasil dari sebuah penelitian itu dapat dipertanggung jawabkan, baik secara ilmiah maupun pada saat diterapkan, sehingga hasil penelitian itu mempunyai nilai positif. Selain itu kegunaan daripada penelitian adalah untuk menyelidiki keadaan dari konsekuensi terhadap suatu keadaan khusus. Secara umum metode penelitian diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data, dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

A. Jenis Penelitian

Dalam penyusunan skripsi ini penulis menggunakan metode deskriptif analisis, yaitu pembahasan dalam skripsi dengan cara memberikan uraian-uraian. Data yang penulis gunakan adalah data kualitatif, jenis data kualitatif ada dua yaitu:

1. Data primer

Data yang diperoleh langsung dari objek penelitian yang dikumpulkan dengan cara melakukan observasi.

2. Data sekunder

Data langsung yang diperoleh dengan cara mempelajari buku-buku yang berhubungan dengan permasalahan yang ada dalam skripsi ini, sehingga

diperoleh beberapa pengertian secara teori maupun pengalaman di lapangan.

B. Waktu dan Tempat Penelitian

1. Waktu Penelitian

Penulis melakukan penelitian pada saat penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) di PT.Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin, selama 13 (Tiga belas) bulan mulai dari tanggal 22 Juni 2021 s/d 22 Juli 2022.

2. Tempat Penelitian

Penulis melaksanakan penelitian di PT.Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin yang ber alamat di JL.Sungai Andai, Komplek Kesehatan Blok F No.6, RT06/RW 08, Kelurahan Sungai Andai, Kecamatan Banjarmasin Utara, Kota Banjarmasin, Kalimantan Selatan, ID 70122.

C. Teknik Pengumpulan Data

Sumber data atau subjek penelitian yang digunakan peneliti yaitu berdasarkan laporan bulanan kapal PT.Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin Dan Berdasar Pada Data Perusahaan mengenai kapal kapal yang Terkena *Letter of Deadfreight* . Teknik yang digunakan dalam pengumpulan data adalah sebagai berikut :

a. Teknik Observasi

Metode observasi adalah pengamatan langsung pada suatu obyek yang diteliti. Melalui pengamatan langsung pada objek penelitian yaitu teknik pengumpulan data dengan lebih mendekatkan pada masalah yang ada, karena dengan metode observasi penyusun bisa langsung mengadakan kegiatan di

lapangan. Observasi yang penulis lakukan adalah dengan melakukan pengamatan langsung sewaktu penulis melaksanakan praktek darat. Selain itu observasi merupakan alat pengumpulan data secara langsung dan sangat penting dalam penelitian secara deskriptif.

b. *Interview / Wawancara*

Interview atau wawancara merupakan teknik pengumpulan data dengan mengajukan pertanyaan secara langsung yang dilakukan saat wawancara. Wawancara dilakukan langsung bertatap muka ataupun melalui telephone. Wawancara adalah cara paling fleksibel untuk mengumpulkan data sehingga pertanyaan – pertanyaan yang akan diajukan kepada sumber dapat di jawab langsung sehingga dapat memperkuat data saat observasi yaitu baru menilai tempat yang akan diteliti. Dari wawancara peneliti bahkan mendapatkan data yang lebih banyak

c. Dokumentasi

Studi dokumentasi, mengabadikan kegiatan yang sedang berlangsung dan juga teknik pengumpulan data yakni bersifat sebagai bukti bahwa suatu kegiatan benar-benar terjadi. Maka studi dokumentasi dalam suatu penelitian sangat penting untuk memperkuat landasan pendapat penulis.

D. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang diangkat dalam penyusunan ini berdasarkan data, fakta serta informasi yang pernah dilakukan selama melaksanakan praktek darat di PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin. Dari semua data, fakta dan informasi tersebut maka dijadikan bahan acuan dalam penyusunan Karya Ilmiah Terapan ini. Pengertian teknik analisis data dengan pendekatan deskriptif

kualitatif serta menggunakan metode penelitian untuk pemecahan masalah dengan menggunakan metode FMEA (*failure mode and effect analysis*) dengan tahapan analisis sebagai berikut:

1. Proses Alur Penelitian

Metodologi penelitian ini merupakan prosedur tahapan yang dilakukan penulis dalam menyelesaikan permasalahan dan pencapaian target penelitian mengenai tentang analisis penyebab terjadinya *deadfreight* pada kegiatan muat batubara dengan metode *ship to ship* dan teknik analisis data yang digunakan adalah metode FMEA / *Failure Mode and Effect Analysis*. Untuk mendapatkan hasil analisis tersebut, ada beberapa tahapan yang penulis lakukan. Tahapan penelitian tersebut digambarkan pada *flowchart* untuk memperjelas alur permasalahan yang terjadi.

2. Uraian Flowchart Penelitian

Setelah menentukan alur *flowchart* , penulis menguraikan dan memperjelas kembali tahapan tahapan proses alur kegiatan dari mulai awal sampai ditemukannya permasalahan agar data analisis lebih jelas dan menggambarkan bagaimana keadaan nyata yang terjadi dan bagaimana kegiatan yang sebenarnya serta untuk mendapatkan gambaran sesuai dengan yang diharapkan agar data yang nantinya akan di analisis dapat menggambarkan permasalahan yang terjadi.

3. Membuat kriteria dampak keparahan (S), kriteria kemungkinan terjadi (O)

dan kriteria kemungkinan penyebab deteksi (D)

Sebelum melangkah pada tahap menilai setiap parameter S, O dan D, Anda perlu terlebih dahulu membuat kriteria untuk masing-masing parameter. Setiap parameter dapat disusun secara kualitatif kemudian ditafsirkan secara kuantitatif dengan menggunakan skala peringkat numerik, misalnya skala 1 – 10 atau skala 1 - 5. Hal yang perlu Anda perhatikan dalam menyusun kriteria parameter S, O dan D adalah pastikan kriteria dari ketiga parameter memiliki skala yang sama. Misalnya, jika kriteria parameter keparahan (S) menggunakan skala peringkat numerik 1 – 10 yang mana 1 menunjukkan nilai terendah dan 10 menunjukkan nilai tertinggi maka parameter lainnya harus menggunakan skala yang sama.

4. Menghitung Angka Prioritas Risiko atau RPN dari setiap modus penyebab

Di tahap ini, Anda dan tim menghitung RPN dengan cara mengalikan setiap peringkat parameter S, O dan D yang telah ditentukan dan disepakati oleh seluruh anggota tim. Nilai RPN dihitung untuk menerjemahkan sekumpulan dampak kegagalan sehingga Anda dan tim memperoleh panduan untuk mengetahui masalah yang paling serius dalam proses yang dianalisis. Sebagai acuan, nilai RPN yang tinggi mengindikasikan bahwa suatu proses membutuhkan prioritas penanganan yang serius.

5. Mengurutkan peringkat kekritisan berdasarkan RPN

Untuk mengurutkan peringkat kekritisan, penulis membuat suatu kategori kekritisan, misalnya tinggi, sedang dan rendah. Kategori tersebut dapat disusun dengan cara menghitung nilai RPN tertinggi dan terendah, contohnya untuk parameter S, O dan D dengan skala peringkat 1 – 10, maka nilai RPN tertinggi adalah $10 \times 10 \times 10 = 1000$ dan nilai terendah adalah $1 \times 1 \times 1 = 1$. Kemudian

susun untuk menentukan seberapa sering masalah itu terjadi, tingkat keparahan masalah dan tingkat penanganan masalah.