



Evaluasi *Loss Cargo* Pada Proses Pemuatan *Transshipment* Batubara di PT Sungai Berlian Grup

Ahmad Rijal, Djamaluddin, Citra Aulian Chalik*

Program Studi Teknik Pertambangan, Fakultas Teknologi Industri, Universitas Muslim Indonesia, Makassar, Indonesia

*Email: ahmadrijal216@gmail.com

ABSTRAK

Dalam proses pemuatan batubara tidak jarang terjadi kekurangan muatan yang mengakibatkan terjadinya *deadfreight*. *Deadfreight* biasanya terjadi dikarenakan adanya berbagai penyebab seperti adanya muatan yang dicuri saat *barge* dalam perjalanan menuju alur sungai dan banyak muatan yang tumpah karena saat proses pemindahan dari *barge* menuju *vessel* kurang penanganannya. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui perbandingan tonase batubara di *barge* dan *vessel*. Selain itu, untuk mengetahui banyaknya dan penyebab *loss cargo* pada proses *transshipment* batubara serta untuk menyesuaikan tonase batubara sesuai dengan kontrak dengan konsumen. Tonase batubara di *barge* secara kumulatif sebanyak 29.557,36300 MT sedangkan untuk di *vessel* sebanyak 29.050 MT. Dari hal tersebut dapat diketahui bahwasanya terjadi penyusutan kargo batubara. Selisih antara kargo batubara di *barge* dan *vessel* sebanyak 507,363 MT kekurangan cargo ini disebabkan oleh beberapa faktor seperti, kesalahan pada saat penggunaan *floating crane* yang menyebabkan batubara terbuang ke laut. Selain itu, penurunan *TM* dan *ash* batubara yang menyebabkan kargo mengalami penyusutan. Selisih antara kontrak konsumen dengan kargo batubara yaitu sebanyak 507,363 MT. Maka dari itu, PT Sungai Berlian Grup membayar *deadfreight* agar kontrak ini tidak batal.

Kata Kunci: Batubara; *Barge*; *Vessel*

ABSTRACT

In the process of loading coal, it is not uncommon for there to be a shortage of cargo which results in deadfreight. Deadfreight usually occurs due to various causes such as the existence of stolen cargo when the barge is on its way to the river channel and a lot of spilled cargo because during the transfer process from the barge to the vessel the handling is lacking. This study was conducted to determine the comparison of coal tonnage in the barge and vessel. In addition, to find out the number and causes of loss cargo in the coal transshipment process and to adjust coal tonnage in accordance with contracts with consumers. Coal tonnage at the barge cumulatively amounted to 29,557.36300 MT while for the vessel it was 29,050 MT. From this it can be seen that there is a shrinkage of coal cargo. The difference between the coal cargo in the barge and the vessel is 507.363 MT. This cargo shortage is caused by several factors such as, errors during the use of floating cranes which cause coal to be wasted into the sea. In addition, the decrease in TM and coal ash caused the cargo to shrink. The difference between the consumer contract and the coal cargo is 507,363 MT. Therefore, PT Sungai Berlian Group paid deadfreight so that this contract would not be canceled.

Keywords: Coal; Barge; Vessel.

PENDAHULUAN

PT Sungai Berlian Grup adalah salah satu perusahaan bergerak dibidang pertambangan batubara yang secara konsisten dalam memenuhi kebutuhan pelanggan di Indonesia dengan skala pertumbuhan yang sangat cepat. Proses pemuatan batubara PT Sungai Berlian Grup dalam pelaksanaannya dilakukan dengan berdasar pada *Standard Operational Prosedur* (SOP) yang

sudah ada. Dalam proses pemuatan batubara tidak jarang terjadi kekurangan muatan yang mengakibatkan terjadinya *deadfreight*. *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 seperti adanya muatan yang dicuri saat *barge* dalam perjalanan menuju alur sungai dan banyak muatan yang tumpah karena saat proses pemindahan dari *barge* menuju *vessel* kurang penanganannya (Suharyono dkk, 2022). Perusahaan ini dituntut untuk memenuhi kebutuhan pihak konsumen baik secara kuantitas maupun kualitas yang telah disepakati pada kontrak, jika batubara yang dijual tidak sesuai kontrak maka pihak konsumen berhak membatalkan kontrak. Dengan demikian dalam kegiatan penambangan kontrol kuantitas dan kualitas sangat penting agar keberlangsungan kontrak dapat dijaga. Maka dari itu harus diketahui perbandingan tonase batubara di *barge* dan *vessel*, penyebab terjadinya *loss cargo* pada saat *transshipment* batubara dan mengapa harus dilakukan perhitungan tonase batubara pada saat *transshipment* dengan tujuan untuk mengetahui perbandingan tonase batubara di *barge* dan *vessel*. Selain itu, untuk mengetahui banyaknya dan penyebab *loss cargo* pada proses *transshipment* batubara serta untuk menyesuaikan tonase batubara sesuai dengan kontrak dengan konsumen.

METODE

Tahapan Pengambilan Data

- a. *Draught survey barge dan vessel*, diambil dengan melakukan pembacaan angka *draught mark* yang ada pada *barge* maupun *vessel*.



Gambar 1. *Draught Mark* Kapal

- b. *Density* air merupakan data yang akan digunakan dalam menghitung berat *initial* dan berat *final*. *Density* air diambil menggunakan alat *hydrometer*.
- c. *Report Of Analyst Barge dan Vessel* merupakan data pengujian laboratorium dari hasil *sampling surveyor* yang berisi kualitas batubara.

HASIL PENELITIAN

Data yang telah diambil kemudian diolah menggunakan metode perhitungan *draught survey* menggunakan prinsip Hukum Archimedes mendapatkan hasil sebagai berikut.

Tabel 1. *Cargo on board* .

Keterangan	<i>Cargo on board (MT)</i>
<i>Barge</i>	
<i>Barge 1</i>	5656.976
<i>Barge 2</i>	5465.805
<i>Barge 3</i>	5380.56
<i>Barge 4</i>	5331.741
<i>Barge 5</i>	5211.631

<i>Barge 6</i>	2510.65
Total	29557.363
<i>Vessel</i>	
<i>MV Meghna Freedom</i>	29050

Muatan setiap *barge* 1 hingga *barge* 6 serta *vessel* dapat dilihat pada tabel 1 yang merupakan hasil perhitungan menggunakan metode *draught survey*. Dari hasil tersebut ditemukan selisih yang dapat dilihat di tabel 2.

Tabel 2. Selsih muatan *barge* dan *vessel*.

<i>Cargo on board</i>		Selisih (MT)	<i>Losses (%)</i>
<i>Barge</i>	<i>Vessel</i>		
29557.363	29050	507.363	1.716

Berdasarkan data tabel 2 diatas dapat dilihat selisih muatan *barge* dan *vessel* adalah 507.363.

Cargo losses atau kehilangan/berkurangnya jumlah muatan dapat disebabkan oleh faktor – faktor berikut :

1. Kesalahan teknis pada saat penggunaan *floating crane* dapat menjadi salah satu penyebab *cargo losses* karena pemindahan batubara dari *barge* ke *vessel* sebagian kecil batubara terbuang ke laut.



Gambar 2. Proses pengangkutan batubara dari *barge* ke *vessel*

Faktor Cuaca Faktor cuaca di lapangan dapat berpengaruh terhadap kandungan air / *moisture* batubara pada *barge*. Suhu yang tinggi dapat mengakibatkan kandungan *moisture* pada batubara mengalami penyusutan.

2. Kesalahan dalam pengukuran *draft* dapat terjadi karena kurang akuratnya *surveyor* dalam pembacaan *draft* pada *barge* maupun pada *vessel*. Kesalahan dalam pembacaan *draft* dapat berpengaruh terhadap hasil atau jumlah muatan dengan menggunakan perhitungan metode *draught survey*.

KESIMPULAN

Dari hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa:

1. Tonase batubara di *barge* secara kumulatif sebanyak 29.557,36300 MT sedangkan untuk di *vessel* sebanyak 29.050 MT. Dari hal tersebut dapat diketahui bahwasanya terjadi penyusutan kargo batubara.
2. Selisih antara kargo batubara di *barge* dan *vessel* sebanyak 507,363 MT kekurangan *cargo* ini disebabkan oleh beberapa faktor seperti, kesalahan pada saat penggunaan *floating crane*



- yang menyebabkan batubara terbang ke laut. Selain itu, penurunan *TM* dan *ash* batubara yang menyebabkan kargo mengalami penyusutan.
3. Selisih antara kontrak konsumen dengan kargo batubara yaitu sebanyak 507,363 MT. Maka dari itu, PT Sungai Berlian Grup membayar *deadfreight* agar kontrak ini tidak dibatalkan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada PT Sungai Berlian Grup karena telah memberikan saya kesempatan untuk melakukan penelitian yang menjadi salah satu syarat penyelesaian studi di Program Studi Teknik Pertambangan, Fakultas Teknologi Industri, Universitas Muslim Indonesia. Selain itu, kepada Kedua Orang Tua saya yang telah memberikan *support* penuh baik secara moral maupun materi dan kepada dosen pembimbing yang telah banyak membantu saya dalam menyelesaikan penelitian ini.

REFERENSI

- Agastya, I.M.Y. (2019) *Upaya Meminimalisir Terjadinya Deadfreight Dalam Kegiatan Ekspor Batubara Untuk Menghindari Klaim Pada PT. Arutmin*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Arif I, (2004) *Batubara Indonesia*. Jakarta, Gramedia Pustaka Utama.
- Dibble, J.I.M. and Mitchell, P. (2009) *Draught Surveys Draught Surveys Second Edition*.
- Saputra, D. and Triantoro, A. (2013) 'Simulasi Blending Batubara di Bawah Standar Kontrak Dalam Blending Dua Jenis Grade Beda Kualitas Pada PT Amanah Anugrah Adi Mulia Site Kintap', pp. 40–55.
- Setyawan, S. (2021) *Analisis Dampak Terjadinya Tubrukan Antara Mother Vessel Dengan Tongkang Di Muara Taboneo Anchorage Saat Transshipment Batubara*. Politeknik Ilmu Pelayaran.
- Simatupang, D., Barasa, L. and Kusuma, D.M. (2019) 'Optimalisasi Kegiatan Bongkar Muat Batu Bara PT Kartika Samudra Adijaya pada Floating Crane di Bunati Kalimantan Selatan', *Prosiding Seminar Hasil Penelitian Dosen*, 1(1), pp. 100–106.
- Suharyono, Purwntono and Astriawati, N. (2022) 'Identifikasi Penyebab dan Dampak Deadfreight Muatan Batubara di MV. rb mya', 24(2), pp. 133–142.
- Susanto, Y. and Rusmiyanto, D. (2023) 'Analisis Penyebab Terjadinya Shortage Cargo Pada Kegiatan Transshipment Batu Bara Di Vessel Pada Pt. Sedayu Makmur', *Jurnal Universal Technic*, 2(1), pp. 42–50.
- Yusuf, M., Triantoro, A. and Riswan, R. (2019) 'Evaluasi Draught Survey Batubara Di Atas Tongkang Dan Vessel Pt Adaro Indonesia Site Kelanis', *Jurnal Himasapta*, 4(01), pp. 29–34. doi:10.20527/jhs.v4i01.476.