



**IDENTIFIKASI HAMBATAN PENGIRIMAN MUATAN
BATU BARA DARI ALUR SUNGAI MAHAKAM KE
TRANSHIPMENT POINT (MUARA BERAU) PADA PT.
KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Pelayaran Semarang**

Oleh

**PUJAS RITANTO
NIT. 531611306269 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

**“ Identifikasi Hambatan Pengiriman Muatan Batu Bara Dari Alur Sungai
Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau) pada PT. Kartika Samudra
Adijaya”**

Disusun oleh:

PUJAS RITANTO
NIT. 531611306269 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diajukan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, Januari 2020

An. Dosen Pembimbing I
Materi



POERNOMO DWI ATMOJO, SH, MH.
NIP. 19550506 198101 1 001
Pembina (IV/b)

Dosen Pembimbing II
Metode Penulisan



CAPT. KAROLUS GELEUK SENGADJI, M.M.
NIP. 1959116 199503 1 001
Pembina (IV/c)

Mengetahui
Ketua Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan



NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul :“Identifikasi Hambatan Pengiriman Muatan Batu Bara Dari Alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau) Pada PT. Kartika Samudra Adijaya” karya,

Nama : Pujas Ritanto

NIT : 531611306269 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari

Rabu, tanggal 29 Juli 2020

Semarang, 29 Juli 2020

Penguji I,



NUR ROHMAH S.E., M.M.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji II,



SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, M.M.
Penata Tk.I(III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

Penguji III,



MOH. ZAENAL ARIFIN S.ST, M.M
Penata (III/c)
NIP. 19760309 201012 1 002

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M. Sc.
Pembina Tk I, (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Pujas Ritanto

NIT : 531611306269 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul :“Hambatan Pengiriman Muatan Batu Bara Dari Alur Sungai Mahakam ke *Transhipment Point* (Muara Berau) di PT. Kartika Samudra Adijaya”

Dengan pernyataan ini saya menyatakan bahwa skripsi ini adalah hasil karya tulis saya sendiri dan bukan hasil dari mengambil, meniru atau menyalin dari karya tulis orang lain, baik sebagian atau seluruhnya. Isi dari penelitian ini dibuat oleh peneliti berdasarkan pengalaman peneliti selama melaksanakan praktek darat dan pengumpulan data yang dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Dengan pernyataan ini bila mana karya ilmiah ini tidak sesuai dengan pernyataan yang saya buat maka saya siap menanggung resiko atau sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Semarang, 28 Juli 2020

Yang menyatakan pernyataan,


PUJAS RITANTO
NIT. 531611306269 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. Jangan menyia-nyiakan waktu, waktu bagaikan pedang jika kamu tidak memanfaatkan dengan baik, maka dia akan memanfaatkanmu (H.R Muslim)
2. Menjadi baik tidak harus menyenangkan semua orang.
3. Jangan pernah mengecewakan Orang Tua mu.

Persembahan :

1. Orang tua saya, Bapak Suhanto dan Mamah Rita Haryati yang telah berjuang untuk saya sampai wisuda dan mengejar impian saya. Terimakasih sudah menjadi orang tua yang selalu ada dan mendidik saya.
2. Almamater yang saya banggakan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Poernomo Dwiatmojo, S.H., M.H. selaku dosen pembimbing materi.
4. Capt. Karolus Geleuk Sengadji, MM selaku dosen pembimbing penulisan.
5. Perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya yang telah memberikan kesempatan kepada saya untuk melaksanakan praktek darat.
6. Taruna Taruni Angkatan 53 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Staff Komando Resimen dan Demustar Periode 90 dan 91.
8. Rekan – rekan kelas K VIII C yang selalu berbagi dalam suka maupun duka.
9. Senior angkatan 52 dan junior angkatan 55 yang telah membantu dan menyemangati.
10. Teman – teman kasta Solo Raya
11. Alfi Hanik Aziza yang selalu memberi semangat.

PRAKATA

Puji syukur kepada Tuhan yang Maha Esa karena atas rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Hambatan Pengiriman Muatan Batu Bara dari Alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau) di PT. Kartika Samudra Adijaya”** dengan baik.

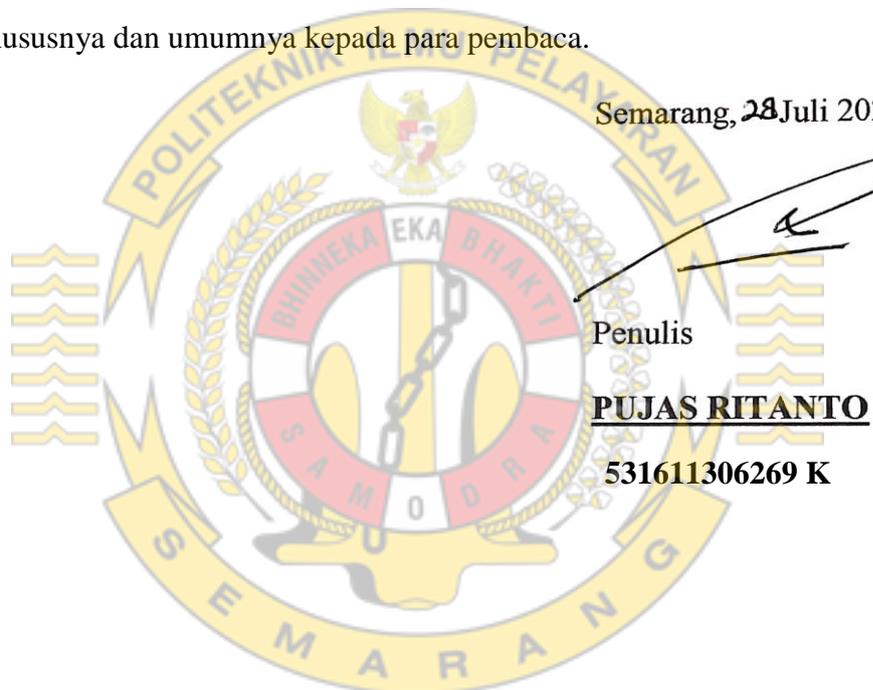
Skripsi ini dibuat atau disusun dalam rangka memenuhi persyaratan gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dan syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Penyusunan pada skripsi ini dibuat oleh penulis serta arahan dan bimbingan dari orang lain, maka dari itu penulis ingin menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya serta rasa hormat kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Nur Rohmah, SE., MM selaku ketua jurusan Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan PIP Semarang.
3. Bapak Poernomo Dwiatmojo, SH, M,M selaku dosen pembimbing materi skripsi atas bimbingan dan arahan yang telah diberikan.
4. Bapak Capt. Karolus Geleuk Sengadji, M.M selaku dosen pembimbing penulisan skripsi atas bimbingan dan arahan yang telah diberikan.
5. Orang tua penulis yaitu Bapak Suhanto dan Mamah Rita Haryati yang merupakan penyemangat penulis.
6. Perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya selaku perusahaan penulis melaksanakan praktek darat.

7. Dosen dan Pegawai di PIP Semarang yang memberikan ilmu dan arahan kepada penulis sehingga menjadi bekal yang bermanfaat bagi penulis.
8. Taruna Taruni Angkatan 53 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
9. Staff Komando Resimen dan Demustar Periode 90 dan 91
10. Kelas K VIII C yang selalu berbagi suka dan duka selama satu tahun.
11. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis berharap dari hasil penelitian ini dapat memberi manfaat kepada saya khususnya dan umumnya kepada para pembaca.

Semarang, 28 Juli 2020



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Sistematika Penulisan.....	5
BAB II : LANDASAN TEORI.....	8
2.1 Tinjauan Pustaka	8
2.3 Definisi Operasional.....	15
2.4 Kerangka pikir.....	16

BAB III : METODE PENELITIAN.....	18
3.1 Metode Pendekatan	18
3.2 Fokus dan Tempat Penelitian	19
3.3 Sumber Data	20
3.4 Metode Pengumpulan Data	22
3.5 Teknik Uji Keabsahan Data	24
3.6 Teknik Analisis Data.....	25
BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	29
4.1 Hasil Penelitian	20
4.2 Pembahasan Masalah	35
4.3 Keterbatasan Penelitian.....	54
BAB V : SIMPULAN DAN SARAN.....	56
5.1 Kesimpulan	56
5.2 Saran.....	57
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian.....	18
Gambar 4.1 Kantor PT. Kartika Samudra Adijaya	30
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Kartika Samudra Adijaya	31
Gambar 4.3 Contoh Shifting Permit.....	42
Gambar 4.4 Proses Pengolongan Jembatan	49



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumen <i>Shifting Permit</i>	60
Lampiran 2 Dokumen RKBM	61
Lampiran 3 PPKB Pengolongan Jembatan	62
Lampiran 4 SPUM	63
Lampiran 5 Proses Pengolongan Jembatan.....	64
Lampiran 6 Daftar Wawancara.....	65



ABSTRAKSI

Ritanto, Pujas, 531611306269 K, 2020, “*Identifikasi Hambatan Pengiriman Muatan Batu Bara Dari Alur Sungai Mahakam ke Transshipment Point (Muara Berau) Pada PT. Kartika Samudra Adijaya*”, Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: PoernomoDwiatmojo, S.H.,M.H., Pembimbing II: Capt. Karolus Geleuk Sengadji., MM.

Proses pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau) terdapat prosedur yang perlu diperhatikan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana prosedur pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau), mengidentifikasi hambatan-hambatan yang terjadi pada PT. Kartika Samudra Adijaya dan upaya yang perlu dilakukan untuk mengatasi hambatan pengiriman muatan batu bara tersebut.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif. Metode pengumpulan data dengan menggunakan teknik pengamatan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Data kemudian dianalisis menggunakan teknik analisis *fishbone* yang akan mengidentifikasi faktor penghambat. Peneliti melibatkan kepala cabang dan staff operasional perusahaan dalam wawancara. Peneliti juga mengumpulkan dokumen seperti *Shifting Permit*, PPKB, dan contoh sertifikat kapal.

Berdasarkan dari data yang telah diuraikan dalam penelitian hasil yang diperoleh adalah hambatan dalam pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* yaitu terdapatnya sertifikat kapal yang *expired* sebagai salah satu syarat pembuatan *Shifting Permit*, rumitnya pengajuan PPKB, kurangnya tenaga pandu pengolongan serta cuaca pasang surut sungai yang tidak menentu. Upaya yang perlu dilakukan yakni selalu mengecek dan mengupdate sertifikat kapal, memahami prosedur dan melakukan pengajuan dengan tepat waktu, menambah tenaga pandu untuk pengolongan jembatan serta memperhatikan prakiraan cuaca ketika akan melakukan pengiriman muatan.

Kata Kunci: Hambatan, Batu bara, Sungai Mahakam.

ABSTRACT

Ritanto, Pujas, 531611306269 K, 2020, “*Identification obstacle of Coal Load Delivery from the Mahakam River Channel to the Transshipment Point (Muara Berau) at the Shipping Company PT. Kartika Samudra Adijaya*”, Script of Port and Shipping Department Study Program, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnics, 1st Supervisor : PoernomoDwiatmojo, S.H.,M.H., 2nd Supervisor : Capt. Karolus Geleuk Sengadji., MM.

The process of shipping coal cargo from the Mahakam River channel to the Transshipment Point (Muara Berau), there are procedures that need attention. This study aims to determine the procedure for shipping coal cargo from the Mahakam River channel to the Transshipment Point (Muara Berau), identifying the obstacles that occur at PT. Kartika Samudra Adijaya and the efforts that need to be made to overcome these barriers to coal delivery.

The research method used is descriptive qualitative method. Methods of data collection using observation, interview, and documentation techniques. The data were then analyzed using a fishbone analysis technique which identified the inhibiting factors. Researchers involved branch heads and company operational staff in interviews. Researchers also collected documents such as Shifting Permit, PPKB, and sample ship certificates

Based on the data described in the research, the results obtained are obstacles in the delivery of coal cargo from the Mahakam River channel to the Transshipment Point, namely the presence of an expired ship certificate as one of the requirements for making a Shifting Permit, the complexity of submitting PPKB, lack of grading guidance and high tide erratic river tide. Efforts that need to be made are always checking and updating ship certificates, understanding procedures and making submissions in a timely manner, adding guiding personnel for bridge classification and paying attention to weather forecasts when delivering cargo.

Keywords: *Obstacles, coal, Mahakam River.*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Sungai Mahakam merupakan sungai terpanjang kedua di Pulau Kalimantan dan Indonesia dengan panjang 920 km. Sungai Mahakam mempunyai peran penting dalam perekonomian masyarakat Kalimantan. Sungai ini digunakan sebagai alur transportasi utama untuk media pengiriman hasil tambang batu bara di Kalimantan Timur. Kalimantan merupakan salah satu penghasil tambang batu bara terbesar di Indonesia, hal ini dapat dilihat dari data Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Izin Usaha Pertambangan (IUP) luas area tambang batu bara yang cenderung meningkat setiap tahunnya (<https://esdm.kaltimprov.go.id/>). Dengan hasil tambang batu bara yang melimpah, maka sungai Mahakam digunakan sebagai alur transportasi utama untuk mengirim hasil tambang batu bara dari satu lokasi menuju lokasi lainnya.

PT. Kartika Samudra Adijaya sebagai salah satu perusahaan pemilik kapal melayani pengiriman muatan batu bara dari tambang ke *Transshipment Point* (Muara Berau) melalui Sungai Mahakam namun dalam pelaksanaan proses pengiriman muatan batu bara PT. Kartika Samudra Adijaya kerap menemui hambatan yang mengakibatkan keterlambatan pengiriman muatan batu bara. Maka dari itu untuk memperlancar proses pengiriman muatan batu bara ke *Transshipment Point* (Muara Berau) harus menentukan strategi yang tepat guna mengatasi hambatan-hambatan pengiriman muatan batu bara ke *Transshipment Point* (Muara Berau). Kegiatan Pelayaran Sungai

umumnya lebih rumit dikarenakan alur sungai yang sempit dan ramai serta melibatkan banyak pihak atau instansi terkait dalam pengurusan administratif, terlebih bila komoditas (barang dagangan) barang ekspor atau impor.

Hal ini lah yang dihadapi perusahaan pelayaran PT. Kartika Samudra Adijaya sebagai perusahaan pemilik kapal khususnya kapal tunda dan kapal tongkang sebagai pengangkut muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam. Berdasarkan latar belakang tersebut penulis membuat penelitian dengan judul **“Identifikasi Hambatan Pengiriman Muatan Batu Bara Dari Alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau) di PT. Kartika Samudra Adijaya”**

1.2 Perumusan Masalah

Dalam suatu penelitian, perumusan masalah sangatlah penting. Perumusan masalah akan mempermudah penulis dalam melakukan penelitian dalam mencari jawaban yang tepat atau sesuai. Berikut adalah rumusan masalah dalam penelitian ini:

- 1.2.1 Bagaimana Prosedur pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau)?
- 1.2.2 Hambatan-hambatan apa saja dalam proses pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam sampai *Transshipment Point* (Muara Berau) di PT. Kartikas Samudra Adijaya?

1.2.3 Bagaimana upaya untuk menanggulangi hambatan pengiriman muatan dari alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau)?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah :

1.3.1 Untuk mengetahui Prosedur pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau) ?

1.3.2 Untuk mengetahui hambatan-hambatan yang dihadapi dalam pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau pada perusahaan Pelayaran PT. Kartika Samudra Adijaya.

1.3.3 Untuk mengetahui upaya untuk menanggulangi hambatan-hambatan pengiriman muatan batu bara dari Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau) di PT. Kartika Samudra Adijaya.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian mengenai “Analisa Hambatan Pengiriman Muatan Batu Bara Dari Alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau) Pada Perusahaan Pelayaran PT. Kartika Samudra Adijaya” ini diharapkan dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga bagi para pembaca. Manfaat dari penelitian ini adalah:

1.4.1 Manfaat Teoritis:

1.4.1.1 Sebagai pengetahuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang mengenai hambatan-hambatan

yang dihadapi ketika proses pengiriman muatan batu bara pada alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau).

1.4.1.2 Sebagai sumber informasi dan pengetahuan guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.

1.4.1.3 Sebagai sumber informasi dan pengetahuan bagi para pembaca, termasuk instansi terkait dan diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan yang dapat berguna untuk pengembangan sumber daya manusia dan personal soft skill sehingga siap menghadapi dunia kerja atau bisnis.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat nyata kepada berbagai pihak untuk menambah ilmu tentang hambatan-hambatan yang dihadapi ketika proses pengiriman muatan batu bara pada alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau), diantaranya:

1.4.2.1 PT. Kartika Samudra Adijaya agar lebih tepat dalam menentukan strategi pengiriman muatan batu bara dari alur sungai mahkam ke *Transshipment Pagar* lebih tepat dalam menentukan strategi pengiriman muatan batu bara

dari alur sungai mahkam ke *Transshipment Point* (Muara Berau).

1.4.2.2 Sebagai referensi untuk melakukan perbaikan dan koreksi bagi PT. Kartika Samudra Adijaya dalam berkiprah di dunia bisnis pelayaran yang bergerak di bidang *Tug and Barge Service* khususnya di Samarinda.

1.5 Sistematika Penulisan

Penelitian ini disusun agar lebih sistematis dan mudah dimengerti. Untuk mempermudah proses pemikiran dalam membahas permasalahan mengenai “Analisa Hambatan Pengiriman Muatan Batu Bara Dari Alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau) Pada Perusahaan Pelayaran PT. Kartika Samudra Adijaya”. Penulis membuat sistematika dari judul menjadi beberapa bab dan dari setiap bab menjadi sub bab sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pendahuluan berisi hal-hal yang berkaitan dengan Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian dan Sistematika Penulisan. Latar belakang berisi tentang kondisi nyata, kondisi seharusnya yang terjadi serta alasan pemilihan judul. Perumusan masalah adalah uraian masalah yang diteliti. Tujuan penelitian berisi tujuan yang akan dicapai melalui kegiatan penelitian ini. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari

hasil penelitian. Sistematika penulisan berisi susunan bagian penelitian dimana bagian yang satu dengan bagian yang lain saling berkaitan dalam satu runtutan pikir.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini peneliti menguraikan tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang dibuat, antara lain tinjauan pustaka yang memuat keterangan dari buku atau referensi yang mendukung tentang penelitian yang dibuat. Bab ini juga memuat tentang definisi operasional dan kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses berjalannya pembahasan hasil penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab III dalam penelitian ini akan membahas metode penelitian yang dipergunakan peneliti dalam menyelesaikan penelitian, yang terdiri dari lokasi atau tempat penelitian, metode pendekatan, metode pengumpulan data dan teknik analisis data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan identifikasi masalah dan pembahasan atas apa yang didapatkan pada waktu peneliti melaksanakan praktek darat pada PT. Kartika Samudra Adijaya. Bab ini membahas gambaran umum perusahaan atau tempat penelitian dan analisa masalah dari rumusan masalah.

Dengan pembahasan ini, maka permasalahan akan terpecahkan dan dapat diambil kesimpulan.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini penulis menyajikan kesimpulan dan saran berdasarkan hasil penelitian yang dibahas yang berisikan kesimpulan . Serta mengajukan saran dari hasil kesimpulan agar bermanfaat untuk semua pihak yang terkait.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Untuk menunjang pembahasan mengenai Analisa Hambatan Pengiriman Muatan Batu Bara Dari Alur Sungai Mahakam ke Transshipment Point (Muara Berau) Pada Perusahaan Pelayaran PT. Kartika Samudra Adijaya maka perlu diketahui dan dijelaskan beberapa teori penunjang yang penulis ambil dari beberapa pustaka terkait dengan pembahasan skripsi ini.

2.1.1 Identifikasi

Identifikasi adalah proses pengenalan, menempatkan obyek atau individu dalam suatu kelas sesuai dengan karakteristik tertentu. (Menurut JPChaplin yang diterjemahkan Kartini Kartono yang dikutip oleh Uttoro 2008 :8). Menurut Poerwadarminto (1976: 369) “ identifikasi adalah penentuan ataupunetapan identitas seseorang atau benda”. Menurut ahli psikoanalisisidentifikasi adalah suatu proses yang dilakukan seseorang, secara tidak sadar,seluruhnya atau sebagian, atas dasar ikatan emosional dengan tokoh tertentu,sehingga ia berperilaku atau membayangkan dirinya seakan-akan ia adalahtokoh tersebut.

Dalam hal ini penulis mengidentifikasi suata hambatan yang terjadi dalam proses pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam di PT. Kartika Samudra Adijaya.

2.1.2 Hambatan

Kamus Besar Bahasa Indonesia (1990 : 235), menjelaskan yang dimaksud dengan penghambat adalah hal yang menjadi penyebab atau karena hanya tujuan atau keinginan tidak dapat diwujudkan.

Berdasarkan definisi diatas dapat disimpulkan bahwa hambatan adalah segala hal – hal yang menyebabkan suatu proses atau tujuan tidak dapat terwujud. Dalam hal ini adalah hambatan – hambatan yang dialami saat pengiriman muatan batu bara ke *Transshipment Point* (Muara Berau) pada perusahaan pelayaran PT. Kartika Samudra Adijaya.

2.1.3 Pengertian Alur Sungai

Menurut PP No. 38 Tahun 2011 Tentang Sungai, Sungai adalah alur atau wadah air alami dan/atau buatan berupa jaringan pengaliran air beserta air didalamnya, mulai dari hulu sampai muara, dengan dibatasi kanan dan kiri oleh garis sempadan. Kemudian untuk Daerah Aliran Sungai adalah suatu wilayah yang merupakan satu kesatuan dengan sungai dan anak-anak sungainya, yang berfungsi menampung, menyimpan, dan mengalirkan air yang berasal dari curah hujan ke laut secara alami, yang batas di darat merupakan pemisah topografis dan batas di laut sampai dengan daerah perairan yang masih terpengaruh aktifitas daratan.

Sungai adalah suatu saluran drainase yang terbentuk secara alamiah. Akan tetapi disamping fungsinya sebagai saluran drainase

dan dengan adanya air yang mengalir di dalamnya, sungai menggerus tanah dasarnya secara terus-menerus sepanjang masa existensinya dan terbentuklah lembah-lembah sungai. Volume sedimen yang sangat besar yang dihasilkan dari keruntuhan tebing-tebing sungai di daerah pegunungan dan tertimbun di dasar sungai tersebut, terangkut ke hilir oleh aliran sungai. Hal ini diakibatkan karena pada daerah pegunungan kemiringan sungainya curam dan gaya tarik aliran airnya cukup besar, setelah itu gaya tariknya menjadi sangat menurun ketika mencapai dataran. Dengan demikian beban yang terdapat dalam arus sungai berangsur-angsur diendapkan (Sosrodarsono,1984: 4). Menurut Triatmodjo, (2008: 103) sungai adalah saluran dimana air mengalir dengan muka air bebas. Pada semua titik di sepanjang saluran, tekanan dipermukaan air adalah sama, yang biasanya adalah tekanan atmosfer. Variabel aliran sangat tidak teratur terhadap ruang dan waktu. Variabel tersebut adalah tampang lintang saluran, kekasaran, kemiringan dasar, belokan, debit aliran dan sebagainya. Dalam hal ini fungsi alur sungai pada pelayaran sebagai sarana transportasi pedalaman serta sebagai media pengiriman hasil tambang seperti batubara, kemudian di sisi lain juga dapat berfungsi sebagai penghubung antara hulu ke hilir ataupun sebaliknya.

2.1.4 Pengertian Muatan

Muatan kapal (*cargo*) merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, dengan mengangkut muatan sebuah

perusahaan pelayaran niaga dapat memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang (*freight*) yang sangat menentukan dalam kelangsungan hidup perusahaan dan membiayai kegiatan dipelabuhan.

Muatan Kapal menurut Sudjatmiko (1995 : 64) 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.

Pengertian Muatan Kapal menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah seluruh jenis barang yang dapat dimuat ke kapal dan diangkut ke tempat lain baik berupa bahan baku atau hasil produksi dari suatu proses pengolahan.

Menurut Fakhurrozi (2017 : 5) dalam bukunya Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan, muatan kapal laut dikelompokkan atau dibedakan menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan cara pemuatan, perhitungan biaya angkut dan sifat muatan.

2.1.5 Muatan Batubara

Menurut Wikipedia Batu bara adalah batuan sedimen yang dapat terbakar, terbentuk dari endapan organik, utamanya adalah sisa-sisa tumbuhan dan terbentuk melalui proses pembatubaraan.

Menurut *The International Hand Book of Coal Petrography* (1963), Batubara adalah batuan sedimen yang mudah terbakar, terbentuk dari sisa-sisa tanaman dalam variasi tingkat pengawetan,

diikat oleh proses kompaksi dan terkubur dalam cekungan-cekungan pada kedalaman yang bervariasi, dari dangkal sampai dalam.

Menurut Thiessen (1974), Batubara adalah suatu benda padat yang kompleks, terdiri dari bermacam-macam unsur kimia atau merupakan benda padat organik yang sangat rumit.

Menurut Achmad Prijono, dkk. (1992), Batubara adalah bahan bakar hydro-karbon padat yang terbentuk dari tumbuh-tumbuhan dalam lingkungan bebas oksigen dan terkena pengaruh temperatur serta tekanan yang berlangsung sangat lama.

Menurut Achmad Prijono, dkk. (1992) Batubara adalah bahan bakar hydro-karbon padat yang terbentuk dari tumbuh-tumbuhan dalam lingkungan bebas oksigen dan terkena pengaruh temperatur serta tekanan yang berlangsung sangat lama.

Dari beberapa pernyataan diatas, dapat dirangkum suatu definisi yaitu “Batubara adalah berupa sedimen organik bahan bakar hidrokarbon padat yang terbentuk dari tumbuh-tumbuhan yang telah mengalami pembusukan secara biokimia, kimia dan fisika dalam kondisi bebas oksigen yang berlangsung pada tekanan serta temperatur tertentu pada kurun waktu yang sangat lama”.

Unsur-unsur utamanya terdiri dari karbon, hidrogen dan oksigen. Batu bara juga adalah batuan organik yang memiliki sifat-sifat fisika dan kimia yang kompleks yang dapat ditemui dalam berbagai bentuk. Analisis unsur memberikan rumus formula empiris

seperti $C_{137}H_{97}O_9NS$ untuk bituminus dan $C_{240}H_{90}O_4NS$ untuk antrasit.

2.1.6 Pengertian Sungai

Menurut Hamzah, 2009 Sungai adalah bagian permukaan bumi yang letaknya lebih rendah dari tanah disekitarnya dan menjadi tempat mengalirnya air tawar menuju ke laut, danau, rawa, atau ke sungai yang lain.

Dalam kasus ini penulis mengambil *Background* di Sungai Mahakam yakni merupakan sungai terbesar di provinsi Kalimantan Timur yang bermuara di Selat Makassar. Sungai dengan panjang sekitar 920 km ini melintasi wilayah Kabupaten Kutai Barat di bagian hulu, hingga Kabupaten Kutai Kartanegara dan Kota Samarinda di bagian hilir. Sungai Mahakam menjadi jalur utama pengiriman muatan batu bara menggunakan kapal Tongkang dari tambang – tambang menuju *Transshipment Point* yakni di Muara Berau

2.1.7 *Transshipment*

Menurut (Mcewen dan Lewis 1983) dalam *Encyclopedia of Nautical Knowledge* yaitu transferring cargo from one vessel to another for further transportation, in accordance with practice customary in the particular trade or with procedure stipulated in the contract of affreightment. *Transshipment* merupakan pemindahan muatan dari satu kapal ke kapal yang lain untuk transportasi lebih

lanjut, sesuai dengan adat kebiasaan dalam praktek dagang atau dengan prosedur yang ditetapkan dalam kontrak pengangkutan. Transshipment dilakukan karena tidak adanya transportasi atau moda yang mengangkut langsung muatan ke pelabuhan tujuan. Oleh karena itu muatan diangkut menggunakan feeder vessel sebagai kapal pengguna bagi mother vessel. Dalam pengamatan penulis ada beberapa alasan dilakukan kegiatan transshipment yaitu tidak adanya moda transportasi atau alat angkut yang langsung mengangkut muatan ke pelabuhan tujuan dan fasilitas pelabuhan yang kurang memadai.

Dalam muatan pengangkutan muatan batu bara umumnya kapal besar tidak dapat memasuki alur perairan untuk melakukan pemuatan langsung di pelabuhan khusus batu bara disebabkan kondisi perairan yang tidak sama memungkinkan dilalui oleh kapal besar, seperti dangkalnya sungai dan sempitnya alur sehingga bisa menyebabkan kapal kandas dan sulit untuk melakukan manouver. Untuk menghindari hal tersebut, maka pengangkutan batu bara dari pelabuhan khusus batu bara menggunakan sarana angkut kapal tunda dan tongkang yang berperan sebagai feeder vessel.

2.1.8 Keagenan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No: KM. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang, dan Penumpang pada Pelabuhan Laut, Agen Umum (*General Agent*)

adalah perusahaan angkutan laut nasional / penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus yang di tunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapl milik, kapal charter maupun kapal yang dioperasikannya.

Menurut H.A Abbas Salim, dalam bukunya yang berjudul Manajemen Transportasi, (Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1993 : 98)

Agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran. Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal.

Dari kedua pernyataan diatas, penulis bisa mengambil kesimpulan bahwa keagenan kapal adalah apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut memerlukan pelayanan dan mempunyai berbagai keperluan yang harus dipenuhi.

2.2 Definisi Operasional

Definisi Operasional adalah suatu definisi mengenai variabel yang dirumuskan berdasarkan karakteristik variabel tersebut yang dapat diamati.

Konsep perubahan definisi konseptual yang lebih menekankan kriteria

hipotetik menjadi definisi operasional disebut dengan operasionalisasi variabel penelitian (Azwar, 2007)

2.2.1 Hambatan

Hambatan adalah segala hal – hal yang menyebabkan suatu proses atau tujuan tidak dapat terwujud.

2.2.2 Kapal

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil.

2.2.3 Pengolongan Jembatan

Suatu proses Kapal Tunda dan Tongkang melalui sebuah jembatan dengan pandu untuk mencegah terjadinya insiden.

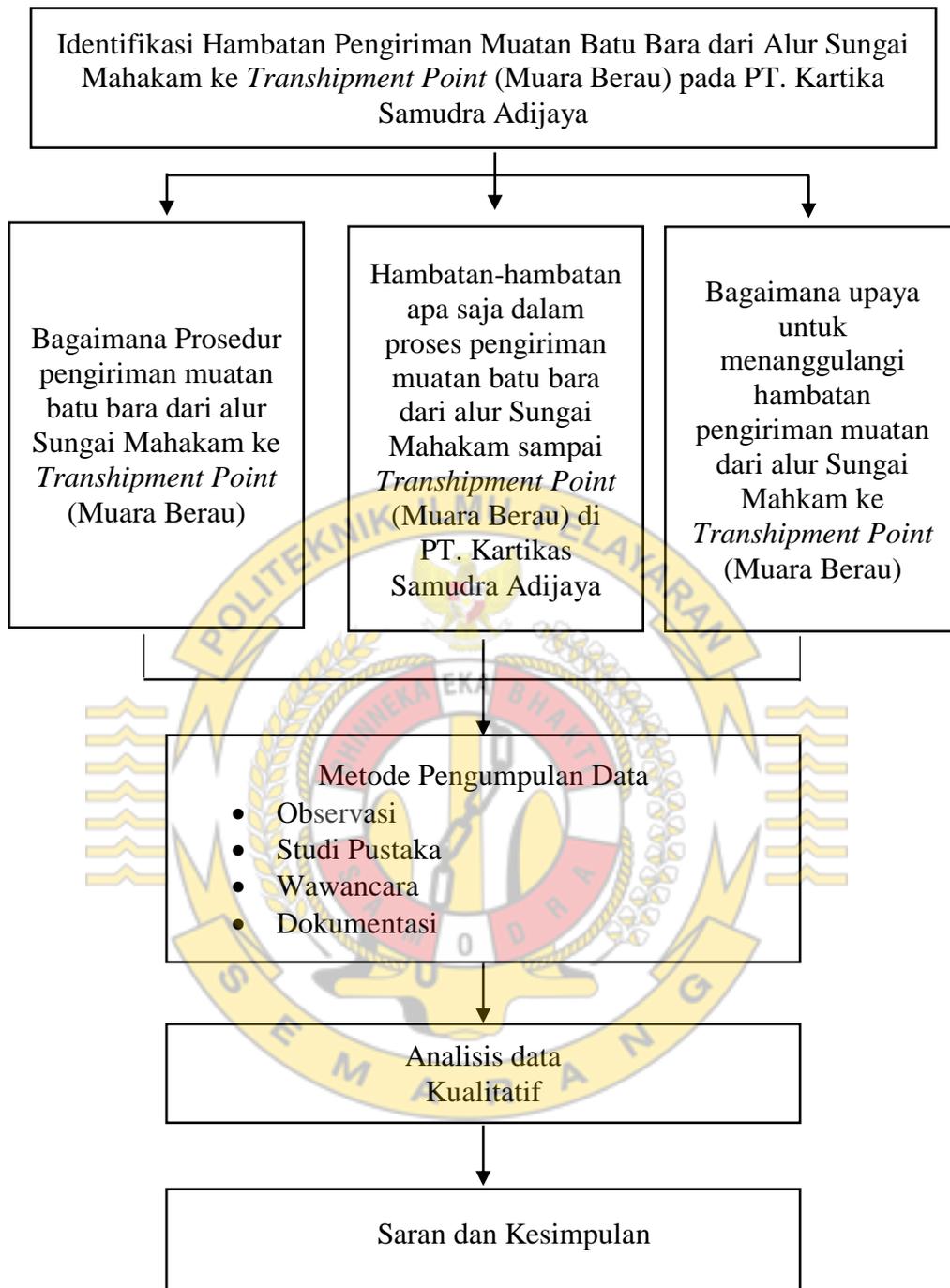
2.2.4 PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang)

PPKB adalah permintaan pelayanan jasa di pelabuhan (Labuh, Pandu, Tunda, Kepil, Tambat dan jasa lainnya) dan jenis barang serta jumlah barang yang akan di bongkar/muat oleh agen pelayaran yang diterbitkan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

2.3 Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir dapat ditafsirkan sebagai model konseptual untuk bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang diidentifikasi sebagai masalah penting (Uma Sekaran dalm Sugyono, 2011:60).

Berikut adalah bagan kerangka pikir penelitian yang digambarkan oleh penulis:



Gambar 2.2. Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis selama melaksanakan penelitian di perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya Samarinda, maka penulis dapat menyimpulkan dari permasalahan yang terjadi tersebut adalah :

- 5.1.1. Prosedur Pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau) dimulai dari pembuatan *Shifting Permit* sebagai ijin untuk kapal dapat bergerak lalu membuat permohonan PPKB pandu pengolongan jembatan setaelah semua selesai kapal dapat melanjutkan pengiriman sampai Muara Berau.
- 5.1.2. Hambatan pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* pada PT. Kartika Samudra Adijaya adalah adanya sertifikat kapal yang *expired* yang mengakibatkan terlabtnya pembuatan *Shifting Permit*, rumitnya pembuatan PPKB permohonan pandu pengolongan jembatan, kurangnya tenaga pandu pengolongan jembatan, dan cuaca yang menyebabkan surutnya air sungai.
- 5.1.3. Upaya untuk mengatasi hambatan pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau) yaitu Selalu Mengecek dan Mengupdate Sertifikat Kapal secara teratur, memperhatikan prosedur pembuatan PPKB dengan tepat waktu,

menambah pandu pengolongan jembatan, serta memperhatikan secara teratur prakiraan cuaca ketika akan melakukan pengiriman muatan.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan penelitian yang telah dilaksanakan oleh penulis, maka penulis memberikan saran sebagai berikut :

- 5.2.1 Sebelum melakukan proses pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam, pihak perusahaan sebaiknya melakukan pengecekan terhadap dokumen dokumen yang diperlukan sebagai persyaratan prosedur pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam.
- 5.1.2 Pihak Perusahaan hendaknya dapat memperhatikan prakiraan cuaca sebelum melakukan pengiriman muatan, cuaca dan volumen air sungai yang normal dapt memperlancar proses pengiriman muatan.
- 5.1.3 Pihak Pelindo agar dapat menambah personil pandu pengolongan jembatan di Alur Sungai Mahakam dengan hal tersebut diharapkan proses pengiriman muata bata bara dari alur Sungai Mahakam ke *Transhipement Point* pada Perusahaan PT. Kartika Samudra Adijaya dapat lebih optimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Tim Penyusun PIP Semarang, 2020. *Pedoman Penyusunan Skripsi*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Semarang.
- Joko, Subagyo. 1997. *Metode Penelitian Dalam Teori Dan Praktek*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Darmadi, Hamid. 2013. *Metode Penelitian Pendidikan dan Sosial*. Bandung: Alfabeta.
- Kirk, J. & Miller, M. L., 1986. *Reliability and Validity in Qualitative Research*, Beverly Hills, CA, Sage Publications.
- Purhantara, Wahyu. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif untuk Bisnis*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Departemen Pendidikan Indonesia (2008). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Hasan, M. Iqbal, *Pokok-pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2002.
- Moleong, Lexy J. (2007) *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Penerbit PT Remaja Rosdakarya Offset, Bandung
- Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung : Alfabeta.
- Mukhtar. 2013. *Metode Penelitian Deskriptif Kualitatif*. Jakarta : GP Press Group
- Miles, Huberman. 2007. *Analisis Data Kualitatif (alih Bahasa Tjetjep Rohendi Rohidi)*. Jakarta: Universitas Indonesia-Pres

Lampiran 1

PG : 220669

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS II SAMARINDA

SURAT PERSETUJUAN GERAKAN KAPAL
No. : KL.208 / 7 / 4 / KSORSMD 18

I. **DASAR** :

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
2. Redent Reglemanet / Peraturan Bandar 1925
3. Surat Permohonan dari PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA
No. 008/KEA/SMB/X4/18 Tanggal 02 Nopember 2018

II. **MEMBERIKAN** :

Persetujuan kegiatan gerakan kepada kapal tersebut dibawah ini :

- Nama Kapal	TB.KSA-101.....	MENGGANDONG.....
- Bendera	TK:RMH 327.....	
- GT/NT	INDONESIA.....	
- Nakhoda	225 GT / 3.100 GT.....	
- Jumlah ABK	SYAHRUL SYAHRIR.....	
- Muatan	09 ORANG.....	
- Bergerak dari	UNTUK MUATAN BATU BARA.....	
- Berlaku dari tgl.	SEL LAIS AJETTY GUNUNG BARA UTAMA - STS MUARA BER (PB).....	
	02 NOPEMBER 2018 S/D 11 NOPEMBER 2018.....	

III. **KETENTUAN** :

1. Sesuai UU. No. 17 Th. 2008 tentang Pelayaran Pasal 209 Huruf b. Pasal 213 Ayat (2) dan (3), Dokumen Kapal disimpan di Syahbandar
2. Mematuhi semua ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.

CATATAN

Diberikan di : Samarinda
Pada Tanggal 02 NOPEMBER 2018

AN. KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KEPALA BAKSI KESSELAMATAN BERLAYAR, PENJAGAAN DAN PATROLI


Capt. M.T. BANDABUNGA, M.Mar.....
PEHATA (III/c)
NIP. 19780303 200912 1 003



L11V.02.0406/AVW/MINERBA/1/2018 PT. ANINDYA TGL.02 NOP 2018
IUP GUNUNG BARA UTAMA 545/K 875a/2009

JASA LABUH 0125

Ditandatangani
1. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN SAMARINDA
2. BAKSI KESSELAMATAN BERLAYAR, PENJAGAAN DAN PATROLI

Lampiran 2

RKBM : 138362

PEMBERITAHUAN RENCANA KEGIATAN BONGKAR MUAT

1. Dasar :

- Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 Tentang Angkutan di perairan;
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal;
- Sesuai Permohonan dari PT. YAZID REZKY ABADI

No. 048/YRA/OPS/X/2018 Tanggal 23 OKTOBER 2018

2. Data Kapal :

- Nama Kapal : TK. RMN 369 DITARIK TB. KSA 16
- Bendera : INDONESIA / INDONESIA
- Tonase Kotor / GT : 3071 GT / 147 GT
- Operator / Agen Kapal : PT. KARTIKA SAMUDERA ADNAYA
- Pelabuhan Asal : JETTY INTERNASIONAL PRIMA COAL BENTUAS
- Pelabuhan Tujuan : STS MUARA BERAU - MV. NORD HYDRA OR SUBS

3. Rencana Bongkar :

Nama Barang	Klasifikasi Barang	Jumlah Barang	Sistem Bongkar	Lokasi Bongkar

4. Rencana Muat :

Nama Barang	Klasifikasi Barang	Jumlah Barang	Sistem Muat	Lokasi Muat
BATU BARA	BARANG BERBAHAYA	7.400 MT	=====	JETTY INTERNASIONAL PRIMA COAL BENTUAS

5. Target Produksi Bongkar / Muat : 7.400 MT

6. Melakukan Bongkar / Muat Barang : BATU BARA

7. Luas Batas - batas Pelabuhan Samarinda, yaitu di Muara Jawa - Muara Berau - Sebulu dan Perairan Terminal Khusus yang terdekat dengan Pelabuhan Samarinda

8. Surat Rencana Kegiatan Bongkar Muat ini berlaku SATU KALI KEGIATAN

..... 24/10/2018 s.d. 29/10/2018

Mengetahui,
An. KEPALA KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN SAMARINDA
KEPALA SEKSI LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT,
DAN USAHA KEPELABUHANAN

Dikeluarkan di : SAMARINDA
Pada Tanggal : 23 OKTOBER 2018
PERUSAHAAN
PT. YAZID REZKY ABADI

Hotman Siagian
HOTMAN SIAGIAN, S.Si, SE, MM
PEMBINA (IV/a)
NIP. 19771118 200212 1 002
NO. LHV. 27.24.0.18.02052/SC-MINERBA/X/2018 PT. SUCOFINDO TGL 23 OKT 2018
NO IUP INTERNASIONAL PRIMA COAL 503/2253/IUP-OP/BPPMD-PTSP/XI/2016

JASA LABUH 1678

1. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN SAMARINDA
2. KASI KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN SAMARINDA

Lampiran 3

PT PELABUHAN INDONESIA IV (PERSERO)
CABANG SAMARINDA

PERMINTAAN PELAYANAN KAPAL DAN BARANG (P P K B)

Service Code	SIKLUS PELAYANAN TAMBAT	No. PPKB	2018019340
Jenis Permintaan	PANDU	PPKB Ke	1 Ek 0
1. Tgl/Jam Entry	31/07/2018 09:55	12. Draft Depan/Bk/Door	/ / 0
2. Nama Kapal	TK. MANNA LINE 801	13. ADK/Prp. Embar/Debar	/ / 0
3. Bangsa	INDONESIA	14. Pelabuhan Asal	SAMARINDA KALIMANTAN
4. Pemilik/Owner		15. Pelabuhan Sebelum	SAMARINDA KALIMANTAN
5. Keagenan	MULTILINE SHIPPING SERVICES PT.	16. Pelabuhan Berikut	SAMARINDA KALIMANTAN
- Alamat/Acc.	SAMARINDA	17. Pelabuhan Akhir	SAMARINDA KALIMANTAN
- Telepon/Fax		18. Posisi Kapal	LAUT
6. Status Kapal	KEAGENAN	19. ETA	22/07/2018 06:00
7. Jenis Kapal	TONGKANG	20. ETD	31/07/2018 06:00
8. Jenis Pelayaran	DALAM NEGERI	21. ATA	22/07/2018 06:00
9. Jenis Kegiatan	UMUM	22. ATD	
10. GT/DWT/LDA	3143 / 0 / 87.84	23. PSM Bongkar	
11. Ves IDV/In/Out	TM110015 / 17 / 17	24. PSM Muat	
		User ID	putrianiawati@gmail.com

*** AGAR DITELITI, KEKELIRUAN DATA PERMOHONAN PPKB TERSEBUT SEPENUHNYA MENJADI TANGGUNG JAWAB PEMAKAI JASA ***

Uraian	Permohonan	Penetapan Pelayanan	Tanda Tangan
Lokasi	LAUT	Kade Meter	
Tujuan	MAHKOTA II	Kade Meter	
Labuh	(mulai) Tanggal Jam	Tanggal Jam	
Tambat	(selesai) Tanggal Jam		
Pemanduan	22-07-2018 06:00		
Pemunduan	22-07-2018 06:00		
Kapal			
Air			
GMS KAPAL	Ton 2,148,565.00		

BARANG UMUM - CURAH KERING							
BONGKAR	Lapangan	Gudang	Truck	Pipa	Conveyor	Jumlah	Kemasan
Ton	0	0	0	0	0	0	0
Unit/Ekor	0	0	0	0	0	0	0
Paket/kemas/Boks	0	0	0	0	0	0	0
20MTY	0	0	0	0	0	0	0
20FCL	0	0	0	0	0	0	0
40MTY	0	0	0	0	0	0	0
40FCL	0	0	0	0	0	0	0
45MTY	0	0	0	0	0	0	0
45FCL	0	0	0	0	0	0	0

MUAT							
	Lapangan	Gudang	Truck	Pipa	Conveyor	Jumlah	Kemasan
Ton	0	0	0	0	0	0	0
Unit/Ekor	0	0	0	0	0	0	0
Paket/kemas/Boks	0	0	0	0	0	0	0
20MTY	0	0	0	0	0	0	0
20FCL	0	0	0	0	0	0	0
40MTY	0	0	0	0	0	0	0
40FCL	0	0	0	0	0	0	0
45MTY	0	0	0	0	0	0	0
45FCL	0	0	0	0	0	0	0

Catatan []

Monev/gandong : IB. MITHA ANUGERAHATI, 7/10/2019
DI TETAPKAN TANGGAL
AN GENERAL MANAGER CABANG SAMARINDA
MANAGER PELAYANAN KAPAL

MUM
MUHAMMAD YUSUF

TANGGAL DICETAK : 02/08/2018 15:17
PELAYARAN / AGEN
MULTILINE SHIPPING SERVICES PT.

Lampiran 4



SPUM No. **SPUM062007011780**
Tanggal 22 July 2020

SURAT PERINTAH UNTUK MEMBAYAR (SPUM)
Kode Bayar / Payment Code **06022007001850**

Kepada Yth.

JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI PT.

- Berdasarkan Permohonan Pelayanan Kapal :
Nomor PPKB / Tanggal : PPKB.06.2001.020146 / 22 July 2020
Kapal : TB. BERAU COAL 7 / TK. ROBBY 124
Total GRT / LOA : 3320 / 25.66
GRT Barge / GRT Tug Boat : 3136 / 184
- Harap melakukan pembayaran Uang Pertanggungan (UPER) sebesar **Rp. 10,153,300.00**
(ten million, one hundred and fifty-three thousand, three hundred rupiah)
Dengan rincian sebagai berikut :

JASA PANDU

#	Gerakan	Mata Uang	GRT	Tarif			Jumlah (5 + (4 * 6) * 7)	Kurs	Jumlah IDR (8 * 9)
				Tetap	Variabel	%			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
1	LAUT ke MAHKOTA II	IDR	3320	178.329.00	80.00	100	443.929.00	1	443.929.00
2	MAHKOTA II ke MAHAKAM	IDR	3320	103.200.00	47.00	100	259.240.00	1	259.240.00
3	MAHAKAM ke MAHLULU	IDR	3320	103.200.00	47.00	100	259.240.00	1	259.240.00
4	MAHLULU ke MAHAKAM	IDR	3320	103.200.00	47.00	100	259.240.00	1	259.240.00
5	MAHAKAM ke MAHKOTA II	IDR	3320	103.200.00	47.00	100	259.240.00	1	259.240.00
6	MAHKOTA II ke LAUT	IDR	3320	178.329.00	80.00	100	443.929.00	1	443.929.00
Sub Total Jasa Pandu									1,924,818.00

JASA ASSIST TUG

#	Gerakan	Mata Uang	Tarif	%	Jumlah (4 * 5)	Kurs	Jumlah IDR (6 * 7)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1	MAHKOTA II ke MAHAKAM	IDR	1,825,000.00	100	1,825,000.00	1	1,825,000.00
2	MAHLULU ke MAHAKAM	IDR	1,825,000.00	100	1,825,000.00	1	1,825,000.00
3	MAHAKAM ke MAHKOTA II	IDR	1,825,000.00	100	1,825,000.00	1	1,825,000.00
4	MAHKOTA II ke LAUT	IDR	1,825,000.00	100	1,825,000.00	1	1,825,000.00
Sub Total Jasa Assist Tug							7,300,000.00

Sub Total **9,224,818.00**
PPH Dipungut 10% **922,482.00**
Materai **6,000.00**
TOTAL **10,153,300.00**
Tambahkan Pesentase UPER 100% **0.00**
GRAND TOTAL **10,153,300.00**

- Pembayaran dapat dilakukan melalui fitur Multipayment pada Bank yang telah ditunjuk dengan menggunakan kode bayar **06022007001850**.

PT PELABUHAN INDONESIA IV (PERSERO)
CABANG SAMARINDA
Jl. Niaga Timur No. 130 Samarinda 75112, Telepon (0541) 741615
Faximile (0541) 741092, Website : www.inaper4.co.id

Printed by **YESSP4**

Lampiran 5



DAFTAR WAWANCARA

Pada saat melaksanakan praktek darat di PT. Kartika Samudra Adijaya, penulis melakukan wawancara terhadap narasumber untuk mengetahui apa saja kiranya masalah – masalah yang menyebabkan terhambatnya pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau). Dalam wawancara tersebut menemui beberapa narasumber diantaranya Pak Eka (Kepala Cabang) dan Pak Kahfi (Operasional).

Narasumber 1 : Kepala Cabang

Nama : Pak Eka

Penulis : Selamat pagi pak, mohon izin pak saya akan menanyakan beberapa hal terkait dengan proses pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam ke *Transshipment Point* (Muara Berau) di PT. KSA. Yang pertama menurut bapak bagaimana sering terjadinya miskomunikasi dan kekeliruan dalam pembuatan Ijin Gerak Kapal (*Shifting Permit*) kapal ketika akan melakukan pengiriman ke muatan ke *Transshipment Point*?

Pak Eka : Ya hal ini memang tidak terpungkiri PT. KSA kerap kali terjadi melakukan miskomunikasi dan kekeliruan ketika pembuatan Ijin Gerak Kapal yang akan membawa muatan ke *Transshipment Point* sehingga pembuatan Ijin Gerak Kapal menjadi terlambat dan mengakibatkan terhambatnya pengiriman muatan menjadi terhambat.

Penulis : Lalu menurut Pak Eka apa yang menyebabkan hal tersebut terjadi sehingga muatan yang akan dikirim dapat terhambat ?

Pak Eka : Dalam pekerjaan memang ada kemungkinan akan terjadi Human Error dalam hal ini mungkin Pak Ferry bagian Dokumen melakukan kesalahan dalam pengecekan Dokumen kapal atau Sertifikat kapal yang seharusnya selalu di update ketika ada sertifikat yang akan habis masa berlakunya, namun terkadang perusahaan tidak teliti sehingga kapal yang akan membawa muatan terhambat dikarenakan ijin gerak belum dibuat dikarenakan sertifikat kapal yang perlu diperbarui terlebih dahulu. Ataupun terkadang bagian crewing yang tidak mengupdate daftar awak kapal yang melakukan pergantian sehingga penerbitan Ijin Gerak harus menunggu siji dan pengesahan Crewlist baru.

Penulis : lalu bagaimana menurut bapak upaya yang harusnya dilakukan PT. KSA untuk mengatasi permasalahan – permasalahan tersebut, agar kegiatan pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam ke Transshipment Point (Muara Berau) yang dilakukan PT. KSA ini dapat berjalan lancar.

Pak Eka : Tentu saja saya selaku kepala cabang terus melakukan evaluasi terhadap jalan kerjanya PT. KSA agar dapat berjalan maksimal. Dalam Kasus ini saya selaku Kepala Cabang memerintahkan bagian dokumen sertifikat kapal dan Staff Crewing untuk selalu mengupdate sertifikat yang perlu diperbarui dan daftar crewlist yang baru agar ketika Kapal akan digunakan untuk mengirim muatan batu bara ke Transshipment Point selalu siap.

Penulis : Baik Pak Terimakasih atas jawaban – jawaban yang telah diberikan.

Narasumber 2 : Staff Operasional

Nama : Pak Kahfi

Penulis : Selamat pagi pak, mohon izin pak saya akan menanyakan beberapa hal terkait dengan proses pengiriman muatan batu bara dari alur Sungai Mahakam ke Transshipment Point (Muara Berau) di PT. KSA. Dalam hal ini pak kahfi selaku staff operasional PT. KSA , yang pertama saya ingin menanyakan terkait penerbitan PPKB permohonan pandu kapal dalam pengolongan jembatan terkadang mengalami hambatan penerbitan, menurut bapak apa penyebab terjadinya hal ini ?

Pak Kahfi : Ya memang terkadang dalam proses pengurusan penerbitan PPKB permohonan pandu pengolongan jembatan mengalami hambatan yang pertama *person incharge* dari perusahaan yang mengurus proses penerbitan PPKB ini adalah agen lapangan, namun seperti yang kita tau kita hanya memiliki satu agen lapangan yang sibuk mengurus urusan di Kantor syahbandar jadi terkadang pengurusan PPKB ini sedikit bermasalah dan kadang hal ini kita back up ke cadet untuk membatu namun hal ini memang belum maksimal.

Penulis : jadi salah satu penyebab nya kurang *person incharge* yang khusus mengurus untuk PPKB ini ya pak. Lalu apakah ada hambatan lain nya pak ?

Pak Kahfi : untuk hambatan lain mungkin salah satu syarat dalam penerbitan PPKB permohonan pandu pengolongan jembatan adalah harus menginput data kapal dan tongkang pada web Pelindo agar terdaftar dalam server PPKB. Dalam hal ini terkadang kita missskomunikasi karna terkadang ada data kapal yg belum di input sehingga PPKB tidak dapat diterbitkan.

Penulis : lalu bagaimana untuk mengatasi hal hal tersebut pak ?

Pak Kahfi : Dalam hal ini saya selaku staff operasional akan mengevaluasi hal ini sebagai bahan untuk pengajuan penambahan personil duntuk mengurus PPKB dan selalu mengupdate data data armada kapal perusahaan agar dapat terdaftar pada web pelindo server PPKB agar hambatan hambatan tersebut dapat ter atasi.

Penulis : Baik pak terimakasih atas jawaban yang diberikan.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Pujas Ritanto
2. Tempat/Tanggal Lahir : Sukabumi, 02 Desember 1997
3. NIT : 531611306269 K
4. Alamat : Griya Pakis Pertiwi,
Wadunggetas, Wonosari, Klaten
5. Agama : Islam
6. Jenis Kelamin : Laki-laki
7. Golongan Darah : AB
8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Suhanto
 - b. Ibu : Rita Haryati
9. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD N 1 DELANGGU
 - b. SMP : SMP N 1 DELANGGU
 - c. SMA : SMA N 1 KARANGANOM
10. Pengalaman Praktek Darat
 - a. Nama Perusahaan : PT. Kartika Samudra Adijaya
 - b. Masa Praktek : Agustus 2019- Agustus 2020





