



**KETERLAMBATAN PEMUATAN BATUBARA DENGAN
SISTEM *BLENDING CARGO* PADA MV. LACONIC DI
MUARA BERAU ANCHORAGE**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh:

SEPTA CANDRA UTAMA

NIT. 541711306505 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TATA LAKSANA
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

**KETERLAMBATAN PEMUATAN BATUBARA DENGAN SISTEM
BLENDING CARGO PADA MV. LACONIC DI MUARA BERAU
ANCHORAGE**

DISUSUN OLEH :

SEPTA CANDRA UTAMA
NIT. 541711306505 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran
Semarang, Juli 2021

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Materi

Metodologi dan Penulisan

SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM

VEGA FONSLA. A, S.ST, S.Pd, M.Hum

Penata Tk. I, (III/d)

Penata Tk. I, (III/d)

NIP. 19661217 198703 2 002

NIP. 19770326 200212 1 002

Mengetahui
Ketua Program Studi TALK

NUR ROHMAH, SE., MM

Penata Tk. I, (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "**Keterlambatan Pemuatan Batubara Dengan Sistem Blending Cargo Pada MV. Laconic Di Muara Berau Anchorage.**"

Karya,

Nama : Septa Candra Utama

NIT : 541711306505 K


Program Studi : D.IV Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

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


Semarang, 2021

Panitia Ujian

Penguji I


Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd
Pembina Tk. I (III/d)
NIP. 19660702 199203 2 009

Penguji II


Sri Purwantini, SE, S.Pd, MM
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

iii

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : SEPTA CANDRA UTAMA

NIT : 541711306505 K

Program Studi : TALK

Skripsi dengan judul "Keterlambatan Pemuatan Batubara Dengan Sistem *Blending Cargo* Pada MV. Laconic Di Muara Berau *Anchorage*"

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, Juli 2021

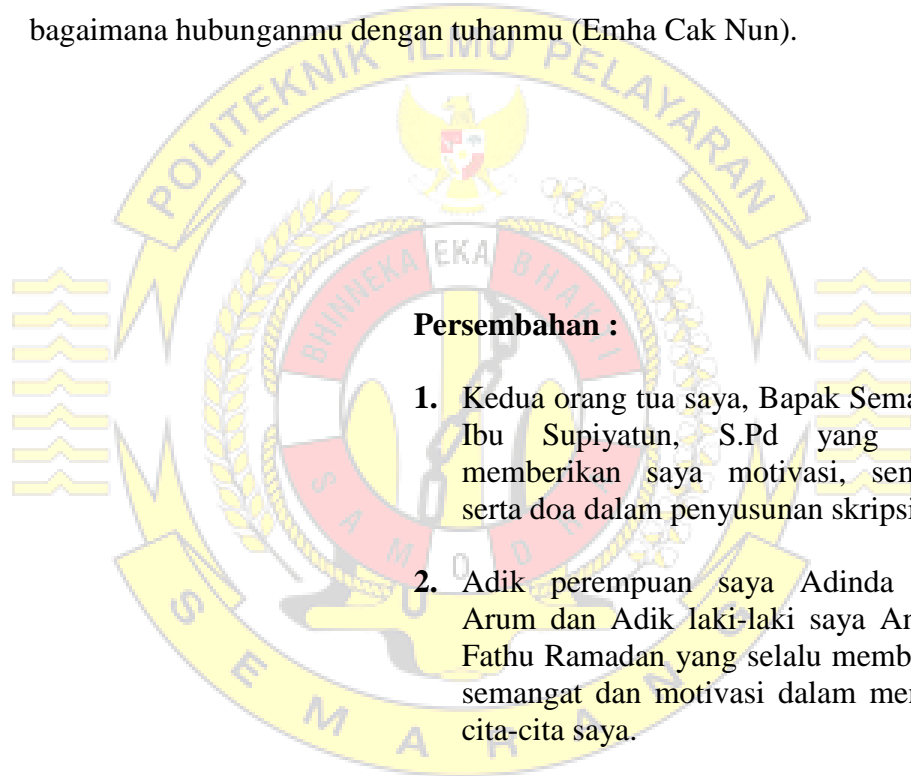
Yang menyatakan



SEPTA CANDRA UTAMA
NIT. 541711306505 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Disaat aku beruntung, aku percaya salah satu doa orang tuaku terkabul (Candra.cpg).
2. Hal-hal hebat tidak pernah datang dari perjalanan yang mudah dan nyaman (Budi Setiyadi)
3. Saat semuanya terasa sulit, coba berhenti sejenak dan periksa kembali bagaimana hubunganmu dengan tuhanmu (Emha Cak Nun).



Persembahan :

1. Kedua orang tua saya, Bapak Seman dan Ibu Supiyatun, S.Pd yang selalu memberikan saya motivasi, semangat serta doa dalam penyusunan skripsi saya.
2. Adik perempuan saya Adinda Sekar Arum dan Adik laki-laki saya Anugrah Fathu Ramadan yang selalu memberikan semangat dan motivasi dalam mencapai cita-cita saya.
3. Sahabat Orok (Tri Endra Pramanda. S, Ruli Hartanto, Heri Ramadhan, Ahmad Novianto, Fendi Eko Cahyono, Rizal Hidayat, Wely Kusuma Jaya) yang telah meluangkan waktunya untuk berdiskusi disela-sela kesibukan dan banyak memberikan sarannya serta kenangan yang layak untuk dikenang.

PRAKATA

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji syukur kehadiran Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Keterlambatan Pemuatan Batubara Dengan Sistem *Blending Cargo* pada MV. Laconic Di Muara Berau *Anchorage*” dengan baik dan tepat waktu.

Skripsi berjudul “ Keterlambatan Pemuatan Batubara Dengan Sistem *Blending Cargo* pada MV. Laconic Di Muara Berau *Anchorage* ” ini disusun oleh penulis guna memenuhi persyaratan untuk mendapatkan gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran di bidang Tatalaksana Angkutan Laut dan Keplabuhanan.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan secara materiil dan spiritual dari berbagai pihak. Untuk itu, dalam kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terimakasih kepada yang terhormat :

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, SE., MM selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Keplabuhanan.
3. Ibu Sri Purwantini, SE, S.Pd, MM selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Bapak Vega Fonsula Andromeda, S.ST, S.Pd, M.Hum selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan Skripsi.
5. Bapak/Ibu Dosen Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda yang memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan praktek darat.

7. Seluruh karyawan PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda, yang dengan ikhlas menularkan ilmu kepada penulis saat melaksanakan praktek darat.
8. Seluruh teman-teman seangkatan LIV terkhusus kelas K VIII C (Keluarga Cupang), yang selalu memberikan semangat dan hiburan dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari dalam penyusunan skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran agar disaat mendatang penulis dapat membuat penulisan yang lebih baik. Akhirnya, penulis berharap skripsi ini dapat menjadikan ladang ilmu dan bermanfaat bagi pembaca.

Wassalamu 'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Semarang, Juli 2021

Penulis,

SEPTA CANDRA UTAMA
NIT. 541711306505 K

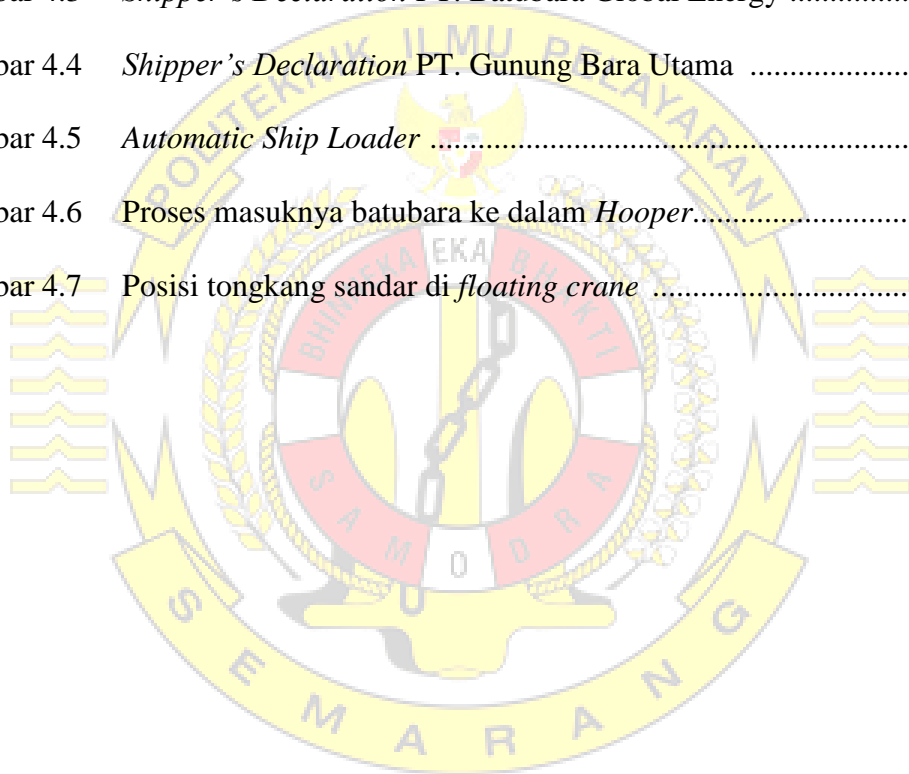
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAK	xiii
ABSTRACT	xiv
Bab I Pendahuluan	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	5
1.3. Tujuan Penelitian	6
1.4. Manfaat Penelitian	6
1.5. Sistematika Penulisan	7
Bab II Landasan Teori	
2.1. Tinjauan Pustaka	9
2.2. Kerangka Pikir Penelitian	22

Bab III	Metode Penelitian	
3.1.	Waktu dan Tempat Penelitian	25
3.2.	Jenis Data	26
3.3.	Metode Pengumpulan Data	28
3.4.	Teknik Analisi Data	34
Bab IV	Hasil Penelitian dan Pembahasan	
4.1.	Gambaran Umum Objek Penelitian	37
4.2.	Analisa Masalah	44
4.3.	Pembahasan Masalah	47
Bab V	Penutup	
5.1.	Kesimpulan	74
5.2.	Saran	75
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pikir Penelitian	23
Gambar 4.1	Struktur Organisasi PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda	39
Gambar 4.2	MV. Laconic	43
Gambar 4.3	<i>Shipper's Declaration</i> PT. Batubara Global Energy	48
Gambar 4.4	<i>Shipper's Declaration</i> PT. Gunung Bara Utama	49
Gambar 4.5	<i>Automatic Ship Loader</i>	53
Gambar 4.6	Proses masuknya batubara ke dalam <i>Hooper</i>	54
Gambar 4.7	Posisi tongkang sandar di <i>floating crane</i>	55



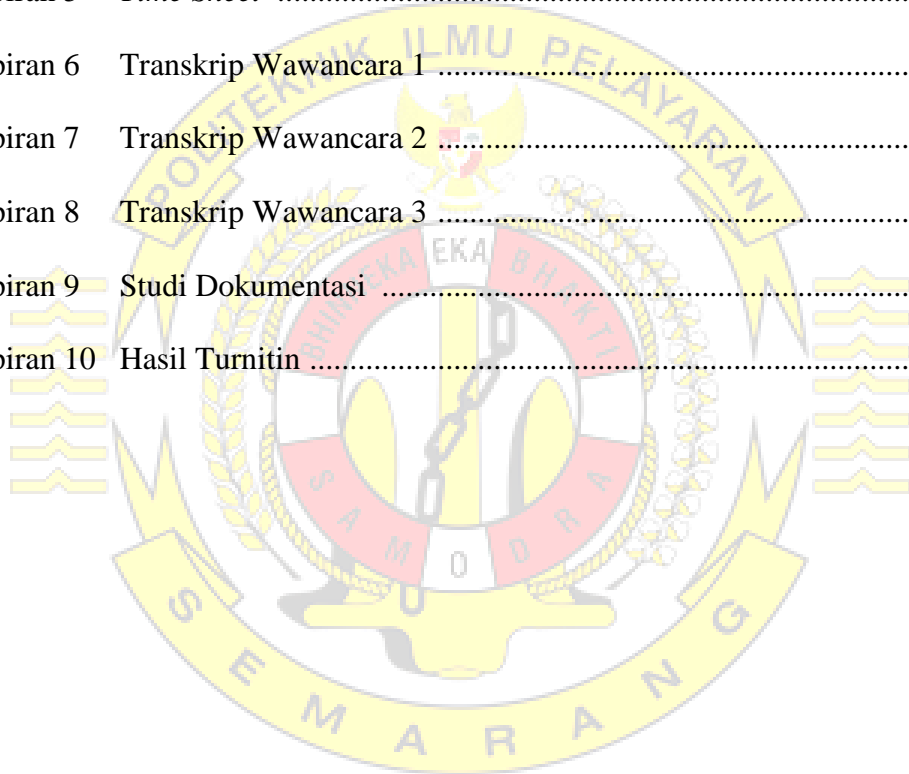
DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	<i>Barge Schedule</i> PT. Batubara Global Energy (BGE)	50
Tabel 4.2	<i>Barge Schedule</i> PT. Gunung Bara Utama (GBU)	51



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship's Particular</i> MV. Laconic	79
Lampiran 2	<i>Crew List</i> MV. Laconic	80
Lampiran 3	<i>Mate's Receipt</i>	81
Lampiran 4	<i>Statement Of Fact</i> (SOF)	83
Lampiran 5	<i>Time Sheet</i>	84
Lampiran 6	Transkrip Wawancara 1	90
Lampiran 7	Transkrip Wawancara 2	93
Lampiran 8	Transkrip Wawancara 3	96
Lampiran 9	Studi Dokumentasi	99
Lampiran 10	Hasil Turnitin	



ABSTRAK

Utama, Septa Candra, 2021, NIT : 541711306505 K. “*Keterlambatan Pemuatan Batubara Dengan Sistem Blending Cargo Pada MV. Laconic Di Muara Berau Anchorage*”, Program Diploma IV, Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Sri Purwantini, S.E., S.Pd., MM dan Pembimbing II : Vega Fonsula Andromeda, S.ST, S.Pd, M.Hum

Pada tahun 1998 Indonesia masuk daftar negara penghasil batubara terbesar, salah satunya yaitu Kalimantan Timur. Kegiatan yang umumnya terjadi di Muara Berau *Anchorage*, Kalimantan Timur adalah kegiatan bongkar muat batubara yang terjadi di tengah laut atau disebut dengan *ship to ship*. Dalam proses pemuatan batubara pada MV. Laconic yang menggunakan sistem *blending cargo* dengan menggunakan *floating crane* jenis *conveyor* di Muara Berau *Anchorage*, terdapat faktor - faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan pada proses pemuatan batubara tersebut. Sehingga penulis melakukan penelitian ini yang bertujuan untuk mengetahui bagaimana proses pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* di MV. Laconic, untuk mengetahui penyebab terjadinya keterlambatan pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk meminimalisir keterlambatan pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo*.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan secara terperinci proses pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* pada MV. Laconic di Muara Berau *Anchorage*. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, studi pustaka, dokumentasi, dan keabsahan data.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan masalah mengenai tahap-tahap pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* dari persiapan pemuatan batubara di *jetty* hingga pemuatan batubara di kapal MV. Laconic. Penyebab keterlambatan dalam pemuatan ini disebabkan oleh faktor alam, pengesahan suhu oleh Perwira Kapal dan *Surveyor P&I*, keterlambatan kedatangan tongkang di *Terminal Ship To Ship* Muara Berau *Anchorage*, dan suhu pada muatan batubara melebihi 55°C. Upaya yang dilakukan untuk meminimalisir keterlambatan tersebut adalah proses pemuatan batubara dengan waktu yang tepat, Pengecekan suhu dilakukan sebelum tongkang sandar di *floating crane*, Pemberian tutup terpal pada muatan batubara di tongkang. Sebaiknya Staf Operasional PT. Batubara Global Energy menginformasikan *Barge Line up* langsung ke kantor yang menangani *floating crane* agar pemanggilan togkang untuk sandar di *floating crane* bisa dilakukan lebih awal dan ketika *Shipper* meminta persediaan muatan batubara dengan *Shipper* lain untuk memperhitungkan jarak dan lokasi Dermaga (*Jetty*) agar kedatangan tongkang di *loading point* tidak mengalami keterlambatan.

Kata Kunci: Keterlambatan, Pemuatan, Batubara, *Blending Cargo*

ABSTRACT

Utama, Septa Candra, 2021, NIT : 541711306505 K. “*Delay in Loading Coal With Blending Cargo System on MV. Laconic in Muara Berau Anchorage*”, Thesis. Diploma IV Program, Study Program of Port And Shipping Department, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Supervisor I: Sri Purwantini, S.E., S.Pd., MM and Supervisor II: Vega Fonsula Andromeda, S.ST, S.Pd, M.Hum

Indonesia has just entered the list of the largest coal producing countries, one of which is East Kalimantan. Activities that generally occur in Muara Berau Anchorage, East Kalimantan are coal loading and unloading activities that occur in the middle of the sea or called ship to ship. In the process of loading coal on MV. Laconic, which uses a cargo blending system using a floating crane type conveyor in Muara Berau Anchorage, has factors that cause delays in the coal loading process. So the author conducted this study which aims to find out how the coal loading process with the cargo blending system in MV. Laconic, to find out the causes of delays in loading coal with the blending cargo system and to find out the efforts made to minimize delays in loading coal with the blending cargo system.

This study uses a qualitative descriptive method with describe in detail the process of loading coal with a cargo blending system on the MV. Laconic in Muara Berau Anchorage. Data was collected by interview, observation, literature study, documentation, and data validity.

Based on the results of research and discussion of problems regarding the stages of loading coal with a cargo blending system from preparing coal loading in the jetty to loading coal on the MV ship. laconic. The cause of the delay in loading was caused by natural factors, temperature approval by Ship Officers and P&I Surveyors, delays in the arrival of barges at the Muara Berau Anchorage Ship To Ship Terminal, and the temperature of the coal cargo exceeding 55°C. Efforts made to minimize these delays are the coal loading process at the right time, temperature checks are carried out before the barge is docked on the floating crane, and the provision of tarpaulin covers for coal cargo on the barge. We recommend that the Operational Staff of PT. Batubara Global Energy informs Barge Line up directly to the office that handles floating cranes so that calls for barges to dock on floating cranes can be done early and when Shippers request coal cargo supplies with other Shippers to calculate the distance and location of the Jetty (Jetty) so that the arrival of the barge at loading points are not delayed.

Keywords: *Delay, Loading, Coal, Blending Cargo*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia baru masuk daftar negara penghasil batubara terbesar yakni pada 1998, dengan total produksi 54 juta ton. Setelah itu angkanya kian meningkat seiring dibukanya beberapa lokasi tambang terutama di pulau Kalimantan. Puncaknya pada 2018, Indonesia menjadi negara penghasil batubara nomor empat di dunia. Produksi batubara Indonesia mencapai 561 juta ton, merupakan rekor produksi tertinggi sejak 1981. Tercatat sumber batubara terbesar di Indonesia berasal dari provinsi Sumatera Selatan, Kalimantan Selatan, dan Kalimantan Timur. Daerah tersebut merupakan tempat perusahaan-perusahaan tambang batu bara terkemuka seperti Adaro, Kideco Jaya Agung, dan Bumi Resources (Aditya, 2020).

Di Kalimantan Timur sendiri batubara termasuk salah satu komoditas yang unggul dengan pemasukan devisa buat negara yang sangat besar, karena batubara itu adalah sebagai salah satu sumber energi terbesar di dunia. Baik itu sebagai sumber energi pembangkit mesin disel, listrik, dan tenaga uap (Henaulu, n.d.).

Batubara seperti kita ketahui, digunakan untuk Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU). Melihat hal ini, kualitas batubara menjadi suatu hal yang sangat penting untuk diperhatikan guna memperoleh pemanfaatan yang optimal bagi pihak konsumen. Batubara sendiri merupakan bahan bakar energi yang kotor. Karena siklus hidup batubara mulai dari bawah tanah

hingga ke proses menjadi limbah beracun yang dihasilkannya. Proses yang dimaksud yaitu penambangan, pembakaran, sampai ke pembuangan limbahnya. Setiap bagian dari proses ini, menimbulkan daya rusak yang harus ditanggung bumi dan manusia didalamnya (Aditya. S, 2015).

Perbedaan kualitas batubara dalam satu *seam* (lapisan) yang sama dapat saja terjadi, baik secara horizontal maupun vertikal. Keadaan ini dapat disebabkan oleh perbedaan proses pengendapan, komposisi penyusun, serta akumulasi endapan yang terjadi saat proses pembatubaraan. Selain itu, proses pengambilan serta penanganan batubara saat kegiatan penambangan berlangsung juga ikut berpotensi menyebabkan terjadinya perbedaan kualitas tersebut. Adanya perbedaan kualitas batubara yang ditambang dan tanggung jawab dalam memenuhi kriteria kontrak menjadi sebuah tantangan setiap perusahaan tambang. Strategi untuk menyelesaikan masalah tersebut adalah dengan melakukan pencampuran batubara pada saat proses pemuatannya ke atas kapal.

“Blending Cargo yaitu penggabungan atau penimbunan secara bersamaan dan terus menerus dalam waktu tertentu dari dua atau lebih material (batubara beda kualitas), yang dianggap mempunyai komposisi yang konstan (parameter kualitas konstan) dan terkontrol proporsinya. Pencampuran dilakukan pada batubara yang berbeda nilai kalori, kandungan sulfur dan kandungan abu, sehingga kualitas batubara hasil campuran merupakan perpaduan dari parameter kualitas batubara yang dicampur. Pencampuran batubara dilakukan untuk mendapatkan hasil yang sesuai

dengan yang diinginkan, dengan komposisi yang homogen. Tujuan dari proses *blending cargo* ini adalah untuk mengoptimalkan pemanfaatan nilai cadangan batubara yang mempunyai nilai kalori rendah, sehingga akan mempunyai nilai ekonomis yang tinggi (Putra et al., 2019).

Hasil penelitian yang berjudul “Optimasi Pencampuran Batubara Beda Kualitas Dengan Metode *Trial And Error* untuk Memenuhi Kriteria Permintaan Konsumen di CV. Bara Mitra Kencana Kota Sawahlunto Sumatera Barat” dilakukan oleh Muhammad Divo dan Ansosry bahwa faktor – faktor yang harus diperhatikan dalam pencampuran (*blending*) yaitu kualitas batubara yang ada di *stockpile*, parameter apa yang menjadi tolak ukur *blending*, variasi batubara yang akan di *blending*, dan kapasitas *stockpile* yang harus mencukupi. Dalam jurnal ini juga menjelaskan faktor – faktor yang mempengaruhi penyimpangan kualitas batubara setelah *blending* yaitu sistem sampling, kegiatan pengangkutan batubara, didapatkan ukuran batubara tidak seragam, *fine coal* akibat proses penanganan (*handling*) (Divo & Ansosry, 2020).

Hasil penelitian yang berjudul “*Blending* Batubara Untuk Memenuhi Kriteria Permintaan Pasar Ekspor” dilakukan oleh Siti Hardianti dan Yogi Saputra bahwa telah terjadi permasalahan mengenai bagaimana proporsi *blending* yang tepat untuk memenuhi spesifikasi batubara pasar ekspor tujuan Filipina pada bulan Mei 2019 dan meminimalisir lama timbunan untuk stok batubara yang belum terpakai. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut dapat dilakukan dengan mengoptimalkan penggunaan batubara peringkat rendah

sehingga lebih ekonomis, serta dapat memanfaatkan batubara yang tertumpuk atau belum terpakai agar meminimalisir waktu timbunan yang mana dapat meminimalkan penurunan kualitas dan kuantitas maupun risiko yang lainnya yang diakibatkan lamanya timbunan (Siti Hardianti1), 2019).

Berdasarkan penelitian terdahulu yang telah disebutkan diatas serta pengalaman yang dialami penulis pada saat melaksanakan tugas sebagai agen *on board* di MV. Laconic pada 07 Juni 2020 – 13 Juni 2020 di Muara Berau *Anchorage*, Samarinda, Kalimantan Timur, Indonesia terdapat kesamaan topik, namun dalam penelitian ini penulis akan membahas tentang keterlambatan kegiatan pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* ke MV. Laconic. Karena keterlambatan menjadi penyebab utama dalam kelancaran pelaksanaan *transhipment*.

Kegiatan yang umumnya terjadi di Muara Berau *Anchorage* adalah kegiatan bongkar muat batubara yang terjadi di tengah laut. Agar proses bongkar muat batubara tersebut berjalan dengan baik, maka harus diikuti dengan prinsip-prinsip pemuatan. Agar kegiatan pemuatan batubara di MV. Laconic dapat terlaksana dengan baik, sehingga perlu adanya kerjasama yang baik antara *Agent, Shipper, Surveyor, Foreman*, dan pihak kapal selama proses pemuatan batubara yang berlangsung di tengah laut.

Dalam proses pemuatan batu bara pada MV. Laconic yang menggunakan sistem *blending cargo* dengan menggunakan *floating crane* jenis *conveyor* ke atas kapal di pelabuhan maupun *ship to ship* di tengah laut.

Dalam proses bongkar muat dengan sistem *blending cargo*, *shipper* mempunyai *barge line up* atau daftar nama – nama *barge* yang telah disusun berurut – urutan serta berpasangan yang nantinya akan di muat ke atas kapal dengan menggunakan sistem *blending cargo* yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas batubara.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "**Keterlambatan Pemuatan Batubara Dengan Sistem *Blending Cargo* Pada MV. Laconic Di Muara Berau *Anchorage***".

1.2. Rumusan Masalah

Rumusan masalah adalah suatu pertanyaan yang akan dicari jawabannya melalui pengumpulan data untuk mendukung pemecahan suatu masalah. Rumusan masalah dituliskan dalam bentuk pertanyaan dan harus sesuai dengan topik atau penelitian yang ingin dibahas. Oleh karena itu, penulis mengambil rumusan masalah sebagai berikut :

- 1.2.1. Bagaimana proses pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* pada MV. Laconic di Muara Berau *Anchorage* ?
- 1.2.2. Faktor apa yang menyebabkan terjadinya keterlambatan pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* pada MV. Laconic di Muara Berau *Anchorage* ?
- 1.2.3. Apa upaya untuk meminimalisir keterlambatan proses pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* pada MV. Laconic di Muara Berau *Anchorage* ?

1.3. Tujuan Penelitian

Menurut Beckingham (1974) tujuan penelitian adalah ungkapan “mengapa” penelitian itu dilakukan. Tujuan dari suatu penelitian dapat untuk mengidentifikasi atau menggambarkan suatu konsep atau untuk menjelaskan atau memprediksi suatu situasi atau solusi untuk suatu situasi yang mengindikasikan jenis studi yang akan dilakukan (Beckingham, 1974). Adapun tujuan penelitian ini diuraikan sebagai berikut :

- 1.3.1. Untuk mengetahui bagaimana proses pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* pada MV. Laconic di Muara Berau *Anchorage*
- 1.3.2. Untuk mengetahui faktor penyebab terjadinya keterlambatan pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* pada MV. Laconic di Muara Berau *Anchorage*
- 1.3.3. Untuk mengetahui upaya apa saja yang bisa untuk meminimalisir keterlambatan proses pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* pada MV. Laconic di Muara Berau *Anchorage*

1.4. Manfaat Penelitian

Dengan penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun secara praktis, manfaat penelitian adalah sebagai berikut :

1.4.1. Manfaat Secara Teoritis

Penelitian ini dapat menambah wawasan dan pengetahuan taruna tentang proses, penyebab, dan cara meminimalisir keterlambatan pemuatan batubara yang menggunakan sistem *blending cargo* yang dilaksanakan secara *ship to ship* di Muara Berau

Anchorage.

1.4.2. Manfaat Secara Praktis

Penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan maupun dalam mengambil keputusan bagi pihak shipper dalam penanganan pemuatan batubara yang dilakukan dengan sistem *blending cargo* agar berjalan dengan baik dan tidak memakan waktu yang lama ketika pemuatan berlangsung baik di dermaga maupun *ship to ship* di tengah laut.

1.5. Sistematika Penulisan

Agar lebih sistematis dan mudah untuk dipahami maksud dalam penulisan penelitian ini penulis membagi beberapa bab yang mempunyai kaitan materi satu dengan yang lain. Sistematika penulisan skripsi ini dibagi menjadi sebagai berikut

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab pendahuluan ini berisi tentang latar belakang, masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam landasan teori berisi tentang tinjauan pustaka yang akan membahas mengenai beberapa teori yang terkait dalam obyek penelitian, kerangka pemikiran yang memaparkan tentang alur atau proses pemikiran untuk proses memecahkan masalah penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam metodologi penelitian ini berisi tentang metode yang digunakan, tempat dan waktu penelitian, jenis dan sumber data penelitian, metode pengumpulan data, teknik keabsahan data, teknik analisis data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini diungkapkan mengenai gambaran umum objek yang diteliti dan analisis hasil penelitian. analisis hasil penelitian, berisi pembahasan masalah hasil-hasil penelitian yang diperoleh.

BAB V PENUTUP

Berisi tentang kesimpulan dan saran dari hasil analisis yang dilakukan oleh peneliti. Sehingga tercipta hasil penelitian yang baik.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Pengertian Keterlambatan

Pengertian keterlambatan menurut Fitri Nur Kharina & Kusno Adi Sambowo (2019) adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan (Fitri Nur Kharina & Kusno Adi Sambowo, 2019).

Menurut Haekal Hassan (2016) Keterlambatan berarti bertambahnya waktu pelaksanaan penyelesaian yang telah direncanakan dan tercantum dalam dokumen kontrak. Penyelesaian pekerjaan tidak tepat waktu adalah merupakan kekurangan dari tingkat produktifitas dan sudah tentu kesemuanya ini akan mengakibatkan pemborosan dalam pembiayaan, baik berupa pembiayaan langsung yang dibelanjakan, maupun berwujud pembengkakan investasi dan kerugian (Haekal Hassan, 2016).

Dengan demikian, penulis menyimpulkan bahwa keterlambatan adalah kerugian waktu, materi, modal dan berdampak beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda dan tidak berjalan sesuai yang diharapkan tindakan dalam proses atau cara pada suatu usaha terhadap sesuatu hal mencapai tujuan yang sudah ditetapkan agar hasil dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin dengan alat tersedia.

2.1.2. Pengertian Pemuatan

Menurut Ichsan (2017) Pemuatan adalah kegiatan yang dilakukan memasukan material atau endapan bahan galian hasil pembongkaran kedalam alat angkut kegiatan pemuatandi lakukan

setelah kegiatan penggusuran dan, pemuatan di lakukan dengan menggunakan alat muat dan di isikan kedalam alat angkut. kegiatan pemuatan bertujuan untuk memindahkan material hasil pembongkaran kedalam alat angkut. (Ichsan, 2017).

Menurut Permenhub No. PM 39 tahun 2016 tentang garis muat kapal dan pemuatan, pemuatan adalah kegiatan menaikkan dan menurunkan muatan termasuk menyusun, menata dan memadatkan muatan dalam ruang muat atau tempat-tempat yang diizinkan untuk itu di atas kapal (Permenhub No. PM39 Tentang Garis Muat Kapal dan Pemuatan, 2016).

Menurut Permenhub No. PM 39 tahun 2016 bab V (Lima) terdapat pasal- pasal yang menjelaskan tentang prosedur prosedur proses pemuatan ke atas kapal.

2.1.2.1. Pasal 51

2.1.2.1.1. Sebelum dilakukan pemuatan, perencanaan pemuatan harus dilakukan dengan mempertimbangkan jenis muatan yang akan diangkut, jumlah pelabuhan yang akan disinggahi, jenis dan bentuk ruang muat, beban ruang muat dikapal seperti muatan digeladak, peralatan pengaman muatan yang tersedia dan daya tampung ruang muat (*cargo hold capacity*).

2.1.2.1.2. Rencana penataan muatan (*stowage plan*) harus menginformasikan jumlah, bobot dan jenis muatan didalam kapal yang akan digunakan di pelabuhan muat atau pelabuhan bongkar.

2.1.2.1.3. Perencanaan dan penataan pemuatan harus

dilakukan hingga memenuhi persyaratan stabilitas.

2.1.2.1.4. Rencana penataan muatan sebagaimana pada ayat (2) harus disampaikan ke Syahbandar setempat sebagai pertimbangan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

2.1.2.2. Pasal 52

2.1.2.2.1. Proses Pemuatan dikapal harus dapat melindungi kapal, muatan, dan awak kapal serta memperhatikan syarat kecakapan pelaut yang baik (*good seamanship*).

2.1.2.2.2. Pemuatan tidak boleh melebihi batas marka garis muat yang telah ditentukan dalam sertifikat garis muat dan kapal harus dalam posisi tegak.

2.1.2.3. Pasal 53

Peralatan pengamanan muatan (*cargo securing devices*) di kapal harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

2.1.2.3.1. Ketersediaan peralatan dalam jumlah yang cukup.

2.1.2.3.2. Sesuai dengan jenis muatan.

2.1.2.3.3. Memiliki material dan kekuatan yang memadai bila perlu mendapat persetujuan dari badan klasifikasi.

2.1.2.3.4. Mudah pengoperasian dan penggunaannya.

2.1.2.3.5. Mudah perawatannya.

2.1.2.4. Pasal 54

2.1.2.4.1. Dalam kondisi apapun muatan kapal tidak boleh bergeser yang menyebabkan titik berat muatan berpindah.

2.1.2.4.2. Untuk menghindari pergeseran muatan, kapal harus dilengkapi dan dipasang sistem pengamanan muatan (*lashing*).

2.1.2.4.3. Untuk muatan cair, luasan permukaan bebas tangki harus diupayakan sekecil mungkin.

2.1.2.4.4. Perpindahan muatan kapal pada saat bongkar muat harus memperhatikan stabilitas kapal.

2.1.2.5. Pasal 55

2.1.2.5.1. Kapal yang membawa muatan kargo atau kontainer harus mempunyai Pedoman Pengamanan Muatan (*Cargo/Container Securing Manual*).

2.1.2.5.2. Pedoman Pengamanan Muatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

2.1.2.5.2.1. Gambar rencana umum.

2.1.2.5.2.2. Gambar rencana penataan kargo / kontainer.

2.1.2.5.2.3. Instruksi umum untuk penumpukan dan pengamanan kargo / kontainer termasuk alat pengaman (pengunci, alat pengencang ikatan) yang dapat dilakukan secara manual atau dengan tenaga mesin.

2.1.2.5.2.4. Detail gambar dan jenis peralatan pengamanan tetap (*fixed*) dan lokasinya.

2.1.2.5.2.5. Penempatan peralatan pengamanan jinjing (*portable*).

2.1.2.5.2.6. Maksimum sudut *rolling* dan tinggi metasentra.

2.1.2.5.2.7. Perhitungan kekuatan *lashing*.

2.1.2.5.3. Pedoman pengamanan muatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilakukan verifikasi oleh pejabat pemeriksa keselamatan kapal dan mendapatkan pengesahan dari Direktur Jenderal.

2.1.3. 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 di Pelabuhan (www.maritimeworld.web.id, 2011).

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 (Fakhurrozi, 2017).

Jenis-jenis muatan dapat digolongkan dalam 3 kelompok yaitu :

2.1.3.1. Ditinjau Dari Cara Memuat

Muatan curah (*bulk cargo*), yaitu muatan yang tidak menggunakan kemasan. Contoh : batu bara, gandum, semen, biji besi, jagung, kopra dll.

2.1.3.2. Ditinjau Dari Sifatnya

Muatan kering (*dry cargo*), yaitu muatan yang tidak mengandung cairan. Contoh : kaca, besi, kelontongan, kertas, biji plastik dll.

2.1.3.3. Ditinjau Dari Perhitungan Biaya Angkut.

Muatan berat (*heavy cargo*), yaitu muatan yang mempunyai *stowage factor* $< 1,114 \text{ m}^3/\text{ton}$. Contoh : semen, besi, timah, pelat baja, batubara, dll.

2.1.4. Pengertian Muatan Batubara

Menurut Yunita (2013:3) batubara adalah substansi heterogen yang dapat terbakar dan terbentuk dari banyak komponen yang mempunyai sifat saling berbeda. Batubara dapat didefinisikan sebagai satuan sedimen yang terbentuk dari dekomposisi tumpukan tanaman selama kira – kira 300 juta tahun. Dekomposisi tanaman ini terjadi karena proses biologi dengan mikroba dimana banyak oksigen dalam selulosa diubah menjadi karbon dioksida (CO_2) dan air (H_2O). Kemudian perubahan yang terjadi dalam kandungan bahan tersebut disebabkan oleh adanya tekanan, pemanasan yang kemudian membentuk lapisan tebal sebagai akibat pengaruh panas bumi dalam jangka waktu berjuta – juta tahun yang lalu, sehingga lapisan tersebut akhirnya memadat dan mengeras (Yunita, 2013).

Menurut Irwandy (2014), batubara merupakan batuan secara umum kelas dan jenis batubara berdasarkan tingkat proses pembentukannya yang dikontrol oleh tekanan, panas dan waktu, batubara umumnya dibagi dalam 4 (Empat) kelas yaitu :

2.1.4.3.1. *Antrasit*, adalah kelas batu bara tertinggi, dengan warna hitam berkilauan (luster) metalik, mengandung antara 86%-98% unsur karbon (C) dengan kadar air < 8% (wikipedia, n.d.).

2.1.4.3.2. *Bituminus*, mengandung 68-86% unsur karbon (C) dan berkadar air 8-10% dari beratnya. Kelas batu bara yang paling banyak ditambang di Australia (wikipedia, n.d.).

2.1.4.3.3. *Sub-bituminus*, mengandung sedikit karbon dan banyak air, dan oleh karenanya menjadi sumber panas yang kurang efisien dibandingkan dengan bituminous (wikipedia, n.d.).

2.1.4.3.4. *Lignit* atau batu bara coklat adalah batu bara yang sangat lunak yang mengandung air 35-75% dari beratnya (wikipedia, n.d.).

2.1.5. Pencampuran muatan Batubara (*Blending Coal Cargo*)

Menurut Siti Hardanti dalam penelitian “Blending batubara untuk memenuhi kriteria permintaan pasar ekspor” Pencampuran Batubara merupakan proses untuk pemanfaatan batubara kualitas rendah yang dicampur dengan batubara kualitas tinggi, dengan menggunakan dua jenis batubara atau lebih. Hasil dari pencampuran (*blending*) ini digunakan untuk memenuhi permintaan konsumen, pencampuran (*blending*) ini juga harus memperhatikan parameter yang sesuai dengan spesifikasi atau standar yang telah ditetapkan (Siti Hardianti1), 2019).

Yang menjadi perhatian dalam penanganan pencampuran antara lain sebagai berikut :

2.1.5.1. Hasil suatu pencampuran (*blending*) yang homogen sangat diperlukan terutama untuk konsumen.

2.1.5.2. Ketidak-homogenan dalam suatu pencampuran (*blending*) akibatnya akan terasa langsung oleh konsumen pada saat batubara itu dipakai.

2.1.5.3. Kesempurnaan dari suatu pencampuran (*blending*) adalah ketepatan dalam pencapaian target kualitas hasil pencampuran (*blending*) dan homogenitas hasil pencampuran (*blending*).

Dengan demikian, maka faktor yang menentukan kualitas pencampuran (*blending*) yaitu proporsi pencampuran yang akurat, sistem pencampuran yang baik, terkontrol dan perhitungan hasil pencampuran yang terkonsep sesuai dengan tipe parameter yang benar.

2.1.6. Sistem Pencampuran Muatan Batubara (*Blending Coal Cargo*)

Menurut Divo dan Ansory dalam penelitian “Optimasi Pencampuran Batubara Beda Kualitas Dengan Metode *Trial And Error* untuk Memenuhi Kriteria Permintaan Konsumen di CV. Bara Mitra Kencana Kota Sawahlunto”, penulis mengatakan ada tiga cara dalam melakukan pencampuran (*blending*) batubara, yaitu sebagai berikut :

2.1.6.1. Sistem *Stacking Conveyor (Stacker)*

Pencampuran (*blending*) dengan menggunakan *Stacking Conveyor* harus dilakukan proses penimbunan yang menghasilkan perlapisan teratur agar diperoleh ratio campuran yang relatif memadai.

2.1.6.2. Sistem *Bin and Feeders*

Pencampuran (*blending*) yang menggunakan sistem kontrol melalui *Bin and Feeders* dengan kecepatan bervariasi biasanya menghasilkan Pencampuran (*blending*) yang lebih baik dibanding menggunakan *stacker conveyor*.

2.1.6.3. Metode Tumpah Dorong

Pencampuran (*blending*) Batubara berdasarkan metode tumpah dorong pertama – tumpah truk yang berisi batubara dibawa ke *input stockpile*, batubara tersebut berasal dari berbagai penambangan dan ditumpuk sebanyak layer yang sudah ditentukan lalu didorong dan dipadatkan oleh bulldozer.

2.1.7. Kapal

Menurut undang – undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau di tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta

alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah – pindah (UU 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2008).

Berdasarkan sifat muatan yang harus diangkut oleh kapal yang bersangkutan, kapal dibagi menjadi sebagai berikut :

2.1.7.1. Kapal Semi Peti Kemas (*Semi Container Ship*)

Jenis kapal ini dapat mengangkut muatan secara *break bulk, preslung*, atau unit – unit *pre-pallet*. Kapal ini juga dapat mengangkut petikemas dalam palkanya yang terbuka dan diatas *deck* (Beritatrans.com, n.d.).

2.1.7.2. Kapal Peti Kemas (*Container Ship*)

Kapal ini khusus dibuat untuk mengangkut peti kemas. Kapal ini bisa mempunyai alat bongkar muat sendiri dan dapat juga memakai *shore crane* dan *gantry crane* dari darat untuk memuat dan membongkar peti kemas. Peti kemas dimasukkan ke dalam kapal melalui jalur – jalur, maka kapal peti kemas dinamakan juga *cellular vessel* (Wikipedia, n.d.-d.).

2.1.7.3. Kapal Curah (*Bulk Carrier Ship*)

Bulk Carrier adalah jenis kapal yang paling besar populasinya. Kapal ini utamanya untuk membawa kargo curah (seperti batubara, bijih besi, biji-bijian, mineral, dan lain-lain). Berbeda dengan kapal general cargo yang dapat memuat beberapa jenis cargo berbeda, Bulk Carrier biasanya

mengangkut satu jenis (homogen) muatan. *Bulk Carrier* termasuk tipe single decker dan tidak dapat mengangkut kontainer. Cargo hold (bagian untuk menempatkan kargo) dilengkapi Hatches (penutup) untuk melindungi kargo. Hatches didesain dengan bukaan yang luas agar tidak menghalangi perpindahan cargo. *Cargo hold* dirancang “*self trimming*” agar bongkar muat menjadi mudah dan cepat (Jurnalmaritim.com, n.b.).

2.1.7.4. Kapal Curah Umum (*General Cargo Breakbulk Ship*)

Menurut sejarahnya, kapal jenis ini yang mula – mula beroperasi sebagai kapal angkut serba guna, sebelum ada kapal peti kemas dan ada kapal – kapal lain yang memang dibuat semi efisiensi. Kapal *general cargo* tidak memerlukan terminal khusus untuk bongkar muat. Jenis kapal ini masih sering dipakai untuk mengangkut muatan | ke segala penjuru dunia (Wikipedia, n.d.-a).

2.1.7.5. Kapal Curah Kombinasi (*Combination Carrier Ship*)

Kendala ekonomi yang ada pada kapal *tanker* dan kapal *dry bulk* adalah bahwa dalam separuh pelayaran yang dilaksanakan terpaksa didalam keadaan kosong atau *in ballast* karena tidak ada muatan saat balik (*return cargo*) dan sehingga dibuat kapal yang dapat mengangkut minyak dan muatan kering curah (kombinasi). Dengan mengoperasikan

jenis kapal ini sekurangnya didapat memilih *return cargo* yang akan menghasilkan uang tambang sebagai kompensasi daripada berlayar dalam keadaan kosong (Wikipedia, n.d.-h).

2.1.7.6. Kapal Tanker (*Tanker Ship*)

Kategori kapal dengan sebuah geladak dimana tempat tangka – tangka yang tersusun secara integral maupun terpisah yang digunakan untuk mengangkut minyak curah, cairan kimia, gas cair, dan sebagainya (Jurnalmaritim.com, n.d).

2.1.7.7. Kapal Penumpang (*Passenger Ship*)

Di perairan Indonesia, dengan banyaknya pulau maka kapal penumpang dan angkutan antar pulau sangat dibutuhkan. Sejak dahulu, pengangkutan di Indonesia didominasi oleh PT. PELNI, sebuah perusahaan negara yang didirikan pada tahun 1950 dengan maksud untuk mengganti perusahaan colonial belanda KPM (*Koninklijke Pakketvaart Maatschappij*) dengan nama mula – mula Perpuska (Yayasan Penguasaan Kapal – kapal). Pada tahun 1952 Perpuska berubah nama menjadi PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia) (Pelni, n.a.).

2.1.7.8. Kapal RoRo (*Roll-On, Roll-Off Ship*)

Kapal kapal dirancang untuk membawa kargo roda

seperti mobil, truk, semi-trailer truk, trailer atau mobil kereta api yang didorong dan memuat kapal pada mereka sendiri roda. Hal ini berbeda dengan lo-lo (lift on-lift off) kapal-kapal yang menggunakan derek untuk memuat dan membongkar muatan. Kapal RoRo memiliki built-in landai yang memungkinkan kargo untuk secara efisien "berguling di" dan "berguling dari" kapal saat di Pelabuhan (Dishubjabar, n.d.).

2.1.7.9. Kapal Tunda (*Tug Boat*)

Kapal tunda atau tugboat adalah kapal yang digunakan untuk melakukan manuver/pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di Pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya. Kapal tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya. Sesuai aturan pada Pasal 3 PM 93 Tahun 2019 Tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal, terdapat tiga kategori kapal yang dibantu dengan kapal tunda: 70-150 meter menggunakan satu kapal; 150-250 meter menggunakan 2 kapal tunda; dan 250 ke atas minimal menggunakan 3 kapal tunda (Dephub, n.a.).

2.1.7.10. Kapal Tongkang (*Barge*)

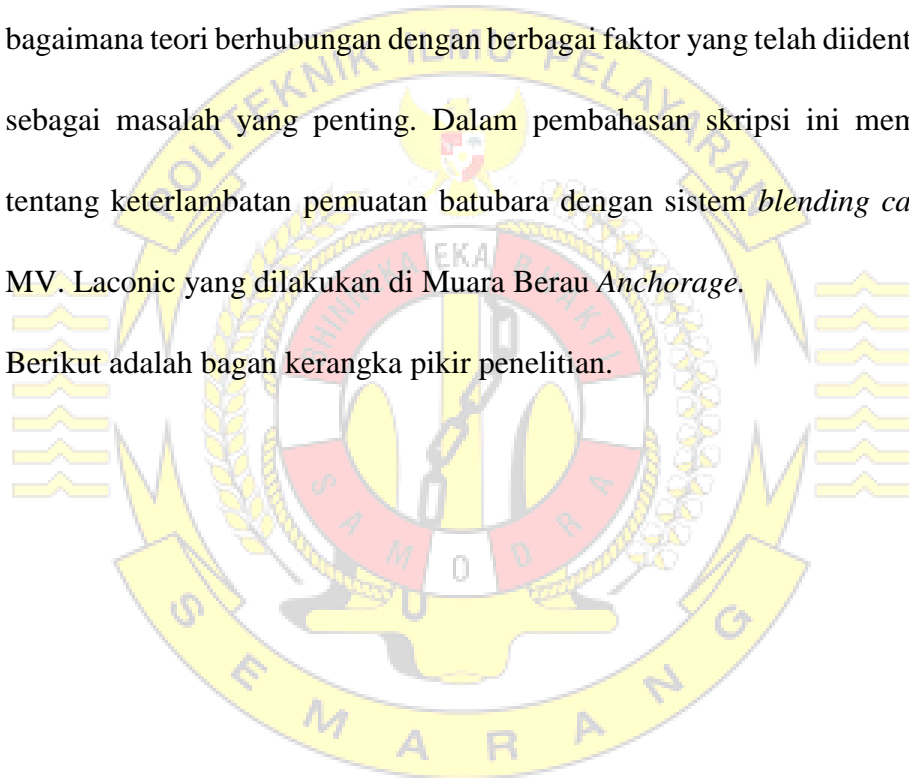
Kapal tongkang adalah kapal yang dibuat untuk

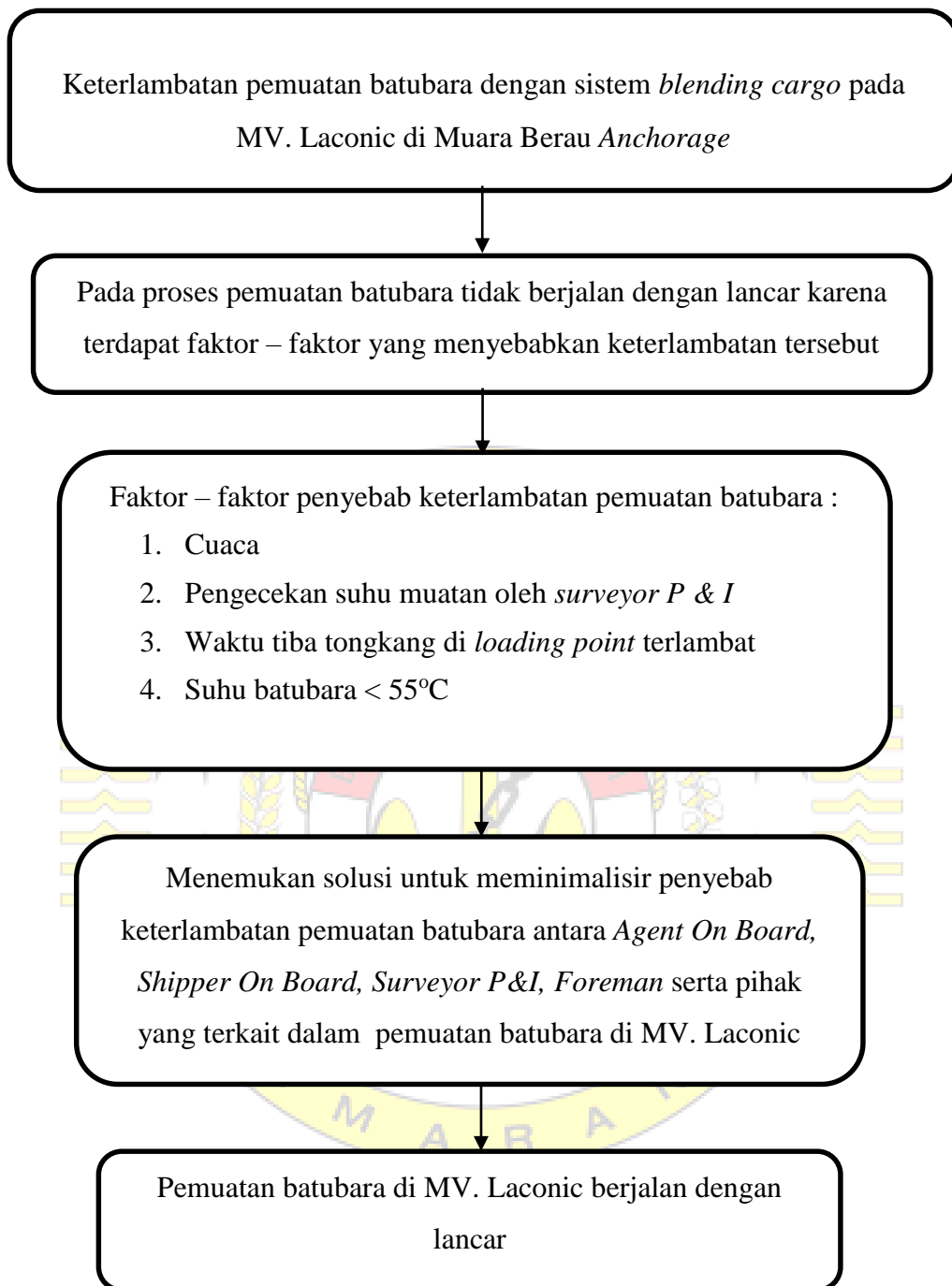
transportasi sungai dan kanal barang berat. Adapun tongkang yang tidak *self – propelled* sehingga harus ditarik oleh kapal tunda (Wikipedia, n.d.-g).

2.2. Kerangka Pikir Penelitian

Untuk mempermudah dalam pemahaman skripsi ini, maka penulis membuat suatu kerangka pikir yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Dalam pembahasan skripsi ini membahas tentang keterlambatan pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* di MV. Laconic yang dilakukan di Muara Berau *Anchorage*.

Berikut adalah bagan kerangka pikir penelitian.





Gambar 2.1. Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan pada bab - bab sebelumnya tentang keterlambatan pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* pada MV. Laconic di Muara Berau *Anchorage*, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

- 5.1.1. Proses pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* menggunakan batubara dengan 2 (dua) spesifikasi yaitu A dan B. Proses tersebut melalui beberapa tahap yaitu pemuatan batubara di Dermaga (*Jetty*), penyusunan *Barge line up* yang digunakan *crew floating crane* memanggil *tug boat* penarik tongkang untuk dilakukan penyandaran, pengecekan suhu muatan batubara oleh Perwira Kapal dan *Surveyor* untuk dipastikan suhu batubara kurang dari 55°C, kemudian tahap terakhir adalah proses pemuatan batubara dengan menggunakan perbandingan 1:2 .
- 5.1.2. Faktor penyebab keterlambatan pada pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* pada MV. Laconic di Muara Berau disebabkan kurangnya koordinasi Otoritas Pelabuhan atau kantor wilayah kerja setempat dalam membuat perkiraan cuaca pada saat pemuatan, terjadinya keterlambatan kedatangan tongkang di *loading point* yang disebabkan oleh beberapa faktor yaitu karena adanya pengolongan di Jembatan Mahakam yang menjadi penyebab keterlambatan, pengecekan suhu muatan batubara pada tongkang yang membutuhkan waktu lama untuk memastikan suhu kurang dari 55°C.

5.1.3. Upaya meminimalisir keterlambatan proses pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* di MV. Laconic yaitu dengan cara meningkatkan koordinasi dengan Otoritas Pelabuhan atau kantor wilayah kerja setempat dalam membuat perkiraan cuaca pada saat pemuatan, memastikan suhu pada muatan batubara sebelum tongkang sandar di *floating crane*, mengupayakan tongkang agar tiba di *loading point* dengan tepat waktu dengan menentukan lokasi Dermaga (*Jetty*) tidak jauh dengan *loading point* agar terhindar dari pengolongan di Jembatan Mahakam, serta pemberian tutup terpal pada muatan batubara di tongkang untuk meminimalisir terjadinya suhu muatan batubara yang tinggi.

5.2. Saran

Berkaitan dengan permasalahan dan kesimpulan diatas penulis menyampaikan saran yang dapat bermanfaat sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi PT. Batubara Global Energy (BGE). Adapun saran-saran tersebut adalah :

- 5.2.1. Sebaiknya Staf Operasioanal PT. Batubara Global Energy (BGE) setelah selesai membuat *barge line up* lalu menginformasikan ke *Shipper On Board* dan kantor Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang menangani *floating crane* untuk diteruskan ke *crew floating crane*. Kemudian, *crew floating crane* memanggil *tug boat* penarik tongkang untuk disandarkan ke *floating crane*.
- 5.2.2. Sebaiknya Pihak Pelabuhan Samarinda menginformasikan perkiraan cuaca kepada Staf Operasional PT. Batubara Global Energy (BGE)

lebih awal agar pemuatan batubara di Dermaga (*Jetty*) dan di *Terminal Ship To Ship* tidak terkendala yang disebabkan faktor cuaca.

- 5.2.3. Hendaknya sebagai pemilik muatan batubara (*Shipper*) pada saat meminta persediaan muatan batubara dengan *Shipper* lain lebih memperhitungkan jarak dan lokasi Dermaga (*Jetty*) agar kedatangan tongkang di *loading point* tidak mengalami keterlambatan.



DAFTAR PUSTAKA

- Aditya. S. 2019, *Aktifitas Pembongkaran Muatan Batubara Tongkang Virgo Sejati 27 Oleh Perusahaan Bongkar Muat PT. Pualam Emas Perkasa di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*, UNIMAR AMNI Semarang, Semarang.
- Aditya, I. M. 2020, *Siapa Sangka! Indonesia Menjadi Salah Satu Negara Penghasil Batu Bara Terbesar di Dunia*, Goodnewsfromindonesia.
- Afifuddin dan Saebani., 2012. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Pustaka Setia, Bandung.
- Anggito, Albi., dan Johan Setiawan. 2018, *Metode Penelitian Kualitatif*, CV. Jejak, Sukabumi.
- Aziz, A. A. 2019, *Tongkang Penabrak Jembatan Melintas Tanpa Izin, Getaran Terasa Hingga Hotel 12 Lantai*, Kaltimkece, Samarinda
- Divo, M., & Ansosry. 2020, *Optimasi Pencampuran Batubara Beda Kualitas Dengan Metode Trial And Error untuk Memenuhi Kriteria Permintaan Konsumen di CV. Bara Mitra Kencana Kota Sawahlunto*, Universitas Negeri Padang, Padang.
- Hassan, H. 2016, *Faktor–Faktor Penyebab Keterlambatan Pada Proyek Konstruksi Dan Alternatif Penyelesaiannya*, Universitas Sam Ratulangi Manado, Manado.
- Henaulu, A. 2015. *Analisis Bongkar Muat Batu Bara Dari Tongkang Ke Mother Vessel Di Pelabuhan Taboneo Banjarmasin*, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, Jakarta.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Nomor KP 1021 Tahun 2019, Tentang Penetapan Perairan Wajib Pandu Pada Perairan Pelabuhan Samarinda Dan Perairan Kuala Samboja Provinsi Kalimantan Timur.

- Kharina ,Fitri Nur., dan Kusno Adi Sambowo. 2019, *Analisis Keterlambatan Proyek Serta Dampaknya Terhadap Biaya Dan Waktu Pelaksanaan Proyek*, Universitas Pancasila, Jakarta Selatan.
- Nasehudin., dan Ghozali. 2012, *Metode Penelitian Kuantitatif*, Pustaka Setia, Bandung.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 39 Tahun 2016 Tentang *Garis Muat Kapal Dan Pemuatan*.
- Putra, Y. R., Harminuke, R., & Handayani, E. 2019, *Kriteria Permintaan Pltu Di Musi Rawas Optimization Of Coal Blending To Meet The Demand Criteria Pltu In Musi Rawas*. Universitas Sriwijaya, Palembang.
- Riduwan. 2010, *Skala Pengukuran Variabel-variabel Penelitian*, Alfabeta, Bandung.
- Siti Hardianti, Y. S. 2019, *Blending batubara untuk memenuhi kriteria permintaan pasar ekspor*, Politeknik Akamigas Palembang, Palembang.
- Tim Penyusun, 2019, *Pedoman Penyusunan Skripsi*, PIP Semarang, Semarang.
- Umar, Husein. 2014, *Metode Penelitian Untuk Skripsi Dan Tesis Bisnis*, Rajawali Pers, Depok
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*.
- Wicaksana, MK. 2018, *Penanggulangan Muatan Batubara Yang Berasap Ketika Pemuatan Di Mv. Pan Global*. PIP Semarang, Semarang.
- Yunita. 2013. *Peningkatan Nilai Kalor Batubara Peringkat Rendah Dengan Menggunakan Minyak Tanah Dan Minyak Residu*, UPN Press, Jawa Timur
- Zuldafrial. 2012. *Penelitian Kualitatif*, Yuma Pustaka, Surakarta.

LAMPIRAN 1

SHIP'S PARTICULARS MV. LACONIC

SHIP'S PARTICULARS

SHIP'S NAME		LACONIC		CALL SIGN : SVB05	
SHIP'S FLAG		HELLENIC		PORT OF REGISTRY	
OFFICIAL NUMBER		12115		PIRAEUS	
CLASSIFICATION-CLASS		ABS +A1, Bulk Carrier, BC-A holds 2 & 4 may be empty, ESP, E, +AMS, +ACCU,CPS,CSR AB-CM, POT,RRDA,UWILD,GRAB 20,TCM,CRC,RW			
CLASS Register No		12212263			
IMO NUMBER		9541825		P & I CLUB	
HULL UNDERWRITERS - LEAD		SEASCOPE INSURANCE SERVICES		SECONDARY	
INMARSAT C ID		424120210 - 11		M.M.S.I. NUMBER	
INM F - 500 PHONE		00870-773155146		24120200	
E-MAIL		laconic@nereuship.gr		VSAT PHONE	
OWNER		BLUEROCK SHIPPING CO. S.A., Apartado 850, Panama, Republic De Panama			
OPERATORS		NEREUS SHIPPING SA, PIRAEUS@NEREUSHIP.GR 35-39 AKROTIRI ST, PIRAEUS - 185 35 - HELLAS TEL: +30 210 252262 / FAX: +30 210 252263			
BUILDER		SEASCOPE BUILDING CO. LTD, KOREA			
YEAR BUILT / HULL No		2011 / S 5081			
KEEL LAID		DEC 2011		DELIVERED	
TONNAGE		INTERNATIONAL		PANAMA CANAL	
GROSS		34,233.93		SUEZ CANAL	
NET		31,544.91		~40010	
PANAMA CANAL ID		~40010			
LENGTH OVERALL		196,000 M		189,000 M	
BEAM		32,000 M			
DEPTH MLD		18,600 M			
KEEL TO MAST		7.45 M			
KEEL TO TOP OF HATCH COVINGS		20.50 M			
DRAFT MARKS		DRAG: 13.00 M, WINTER: 12.749 M, FRESH: 13.316 M, TROPICAL: 13.291 M, TROPICAL FRESH: 13.587 M			
SUMMER		13.00 M		DISPLACEMENT	
WINTER		12.749 M		59.474 MT	
FRESH		13.316 M		69.919,8 MT	
TROPICAL		13.291 M		68.323,0 MT	
TROPICAL FRESH		13.587 M		69.919,7 MT	
F.W.A.		296 mm		71.519,9 MT	
LIGHT SHIP		W.P.C. 59.00 MT AT SUMMER DRAFT			
SERVICE SPEED		11.445,300 MT			
PROPELLER		ABT 15.14 KNOTS AT M/E NCR WITH 15% SEA MARGIN ON DESIGN DRAFT(11.10M)			
MAIN ENGINE		FIXED RIGHT HANDED PROPELLER (IMMERSION 6.200 M)			
DECK CRANES		DOOSAN ENGINE, MAN B & W 6S50MC - C (MK8.1) M.C.R.-13.560 PSx127 RPM / 9.973 KW N.C.R.-12.204 PSx122.6 RPM / 8.976 KW			
GRABS		Mac GREGOR / ELECTRO - HYDRAULIC MOTOR DRIVEN, SINGLE JIB 4 SET - SWL 36 TON - Max. Slewing Radius 28 m & Min. = 4.0 m Cranes Max. Outreach Over Ship's Side: 11.87m			
HATCH COVERS		4 SET ELECTROHYDRAULIC PEINER SMAG MOTOR DUAL SCOOP, MAXIMUM CAPACITY: 14 M³			
TANK TOP		TYPE: Mac GREGOR - FOLDING TYPE		DIMENSIONS: # 1 = 18.40 m x 18.40 m (4 Panels)	
HOLDS MAX WEIGHT		HATCH COVERS STRENGTH: 2mt/m²		# 2 - # 5 = 22.40 m x 18.40 m (4 Panels)	
STRENGTH: #1-#5= 25mt/m²		DIMENSIONS: #1:F-11.8/A-23.6/L-27.2m		#2-#4:F-23.6/A-23.6/L-28m	
# 1 = 17.750 MT		#5:F-23.6/A-9.4/L-30.4m		# 2 = 19.480 MT	
# 2 = 13.390 MT		# 3 = 20.210 MT		# 4 = 13.390 MT	
# 3 = 20.210 MT		# 4 = 13.390 MT		# 5 = 19.480 MT	
HOLD		GRAIN CAPACITY		BALLAST TANKS CAPACITY	
GRAIN CAPACITY		BALE CAPACITY		FW TANKS CAPACITY	
No 1		13.662,1 M³		482.473 FT³	
No 2		15.588,1 M³		14.587,1 M³	
No 3		15.588,1 M³		14.579,4 M³	
No 4		15.607,7 M³		14.584,5 M³	
No 5		15.084,5 M³		14.244,7 M³	
TTL		75.530,5 M³		2.667.336 FT³	
GRAIN CAPACITY		BALE CAPACITY		BALLAST TANKS CAPACITY	
No 1		482.473 FT³		FPT: 1.374,90 M³	
No 2		14.587,1 M³		WBT: 14.134,20 M³	
No 3		14.579,4 M³		APT: 536,60 M³	
No 4		14.584,5 M³		TTL: 16.045,70 M³	
No 5		14.244,7 M³		H.F.O	
TTL		70.733,6 M³		L.S.F.O	
1.623 MT ABT		339 MT ABT		D.O	
339 MT ABT		101 MT ABT		101 MT ABT	

LAMPIRAN 2

CREW LIST MV. LACONIC

IMO CREW LIST (IMO IAL Form 5)									
<input checked="" type="checkbox"/> Arrival					<input type="checkbox"/> Departure				
1.1. Name of ship LACONIC		1.2. IMO No. 9541825		2. Port of departure / arrival BIJARA BERAU-INDONESIA			3. Date of departure / arrival 06-June-2020		
4. Nationality of ship HELLENIC		1.3. Call Sign SVDO5		5. Port arrived from RIZHAO-CHINA			11. Nature and No. of identity document (Passports)		
6. No.	7. Family name, Given name	8. Sex	9. Rank or rating	9. Nationality	10. Date and place of birth		Passports, Expiry dates		
1	KRIKONIS STAVROS	M	MASTER	HELLENIC	4-Jun-69	ATHINA	AM1567647	1-Sep-20	
2	KITSOS MICHAEL	M	CH. OFF	HELLENIC	9-May-83	DARWIN	AN2876327	20-Sep-21	
3	KYRIAKOULAKOS PETROS	M	2ND OFF	HELLENIC	11-Sep-89	AMAROUSIO	AP0572505	5-Mar-23	
4	MANGINOPOULOS KYRIAKOS	M	2ND OFF	HELLENIC	27-Sep-96	AMAROUSIO	AP2754177	7-Nov-23	
5	GEORGIU STAMATIOS	M	CH. OFF	HELLENIC	15-Sep-85	ATHINA	AN2795803	14-Sep-21	
6	KARYDIS NIKOLAOS	M	CH. OFF	HELLENIC	26-Aug-85	ATHINA	AN0514942	4-Feb-21	
7	TSERGAS GEORGIOS	M	3RD ENG	HELLENIC	22-Mar-61	ATHINA	AN3848953	1-Jan-22	
8	PANAGIOTAKOPOULOS PANAGIOTIS	M	3RD ENG	HELLENIC	17-Sep-84	ATHINA	AN6905243	28-Sep-22	
9	BENIG DIOSDADO GUTIERREZ	M	3RD ENG	PHILIPINO	17-Aug-84	MANILA	55398A	30-Aug-28	
10	BAYSA RAUL DACALLO	M	3RD ENG	FILIPINO	27-Apr-74	CEBU	571475A	28-Nov-22	
11	MAGSOLING ALFREDO SALVADOR	M	3RD ENG	FILIPINO	8-May-73	CEBU	990020	7-Mar-21	
12	BURSER RUSSELL ORMAN	M	3RD ENG	FILIPINO	17-Aug-84	CEBU	1426246B	10-Apr-29	
13	PAI FINCIA PEDRO III PALABRICA	M	3RD ENG	FILIPINO	17-Aug-84	CEBU	7250573	29-Mar-21	
14	AYAPANA JAMES ARNOLD CURRIE	M	3RD ENG	FILIPINO	17-Aug-84	CEBU	058468A	10-Oct-21	
15	IGLERA JESS PALER	M	3RD ENG	FILIPINO	3-Oct-81	CEBU	2290140B	21-Jun-29	
16	PASAMANTE JASPER JOULE BANIAS	M	3RD ENG	FILIPINO	4-Sep-81	CEBU	0086168A	29-Aug-21	
17	BOTOMIL JOSE NOEL GADUYON	M	COOK	FILIPINO	15-Apr-88	SILAY CITY	P1821200B	31-May-29	
18	CALUZA EMILIO JR. VALSOTE	M	ASS. COOK	FILIPINO	24-Oct-81	IMSAN CAPIZ	P3083137A	16-May-22	
19	ALARCON MICHAEL PRECIA	M	MESS BOY	FILIPINO	30-Dec-93	POTOTAN ILOILO	P7601963A	19-Jun-28	
12. Date and signature by Master, authorized agent or officer: 06-June-2020									
 MASTER Capt. STAVROS KRKONIS									

LAMPIRAN 3

MATE'S RECEIPT

 PT. INDO DHARMA TRANSPORT INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES <small>Port Agency Services [Coal, Oil, Chemical & General Cargo] Tug & Barge's Owners Feeder Ship Owners Stevedoring Services Grabs Provider Floating Cranes Operator Ship's Brokerage Ship's Charters & Offshore Provisions Supply Shipping Consultant Customs Clearance Services</small>		Date: JUNE 13, 2020
Shipper		
PT. BATUBARA GLOBAL ENERGY PACIFIC CENTURY PLACE, LT. 33, JALAN JENDRAL SUDIRMAN KAVLING 52-53, SCBD LOT 10, KEL. SENAYAN, KEC. KEBAYORAN BARU, JAKARTA SELATAN, INDONESIA		
Consignee		 <p>MATE'S RECEIPT Shipped on board the vessel The under - mentioned goods are in good order and conditions, Quantity, Quality, Conditions, and value unknown.</p>
TO ORDER		
Notify Party		
+ POWER GENERATION CORPORATION (EVNGENCO1). ADDRESS: 11 CUA BA STREET, TAI HIEU DISTRICT, HANOI, VIETNAM + HOANH SON GROUP JOINT STOCK COMPANY QUARTER, DUC THUAN WARD, HONG LINH DISTRICT, HUE PROVINCE VIETNAM		
Name of vessel		
MV. LACONIC		
Port of Discharge		
VUNG TAU PORT, VIETNAM - VNVUT		
Shipper Description of Goods		Gross Weight
INDONESIAN STEAM COAL		33,481 MT
CLEAN SHIPPED ON BOARD		
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY		
 MASTER		B/L Number SAM / VTNM - 137 - 1
Branch Office : IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA Phone: +62.541.722-2764/65 Fax: +62.541.201-364 Email: idt-samarinda@idt-shipping.co.id web: www.idt-shipping.co.id		
Head Office : GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina – Jatinegara, Jakarta Timur 13330 – INDONESIA Phone: +62.21.8591-4356 Fax: +62.21.8591-4360/61 Email: idt@idt-shipping.co.id web: www.idt-shipping.co.id		



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services | Coal, Oil, Chemical & General Cargo | Tag & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Charters & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

Date: JUNE 13, 2020

Shipper

PT. GUNUNG BARA UTAMA
THE MANHATTAN SQUARE MID TOWER
JL. TB SIMATUPANG KAV.1-S.LT.12 UNIT C,
SUITE 5-02, JAKARTA,INDONESIA

Consignee

TO ORDER

Notify Party

+ POWER GENERATION CORPORATION 1
(EVNGENCO1). ADDRESS:11 CUA BACH WARD, BACH
DISTRICT, HANOI, VIETNAM
+ HOANH SON GROUP JOINT STOCK COMPANY AT ADDRESS: THUY THI MINH
QUARTER, DUC THUAN WARD, HONG KONG TOWN, SAIGON, VIETNAM

Name of vessel

MV. LAONIC

Port of Discharge

VUNG TAU PORT, VIETNAM

Shipper Description of Goods

INDONESIAN STEAM COAL

CLEAN SHIPPED ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

MATE'S RECEIPT

Shipped on board the vessel
The under - mentioned goods
In apparent good order and conditions,
Weight, Measure, Quality, Conditions,
Contents and Value unknown.




MASTER

B/L Number


SAM / VTNM - 137 - 2

Branch Office : JOT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA
Phone: +62.541.722-2764/65 Fax: +62.541.201-364 Email: idt-samarinda@idt-shipping.co.id web: www.idt-shipping.co.id

Head Office : GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina - Jatinegara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA
Phone: +62.21.8591-4356 Fax: +62.21.8591-4360/61 Email: idt@idt-shipping.co.id web: www.idt-shipping.co.id

LAMPIRAN 4

STATEMENT OF FACT (SOF)



PT. INDO DHARMA TRANSPORT
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES


Port Agency Services (Coal, Oil, Chemical & General Cargo) | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

STATEMENT OF FACT


NAME OF VESSEL	MV. LACONIC	DATE	June 14, 2020
FLAG	HELLENIC	PORT OF LOADING	MUARA BERAU ANCHORAGE, SAMARINDA, INDONESIA
DWT / GRT	58,474 / 34,456	LAST PORT	CHINA
NAME OF MASTER	CAPT. KRIKONIS STAVROS	NEXT PORT	VUNG TAU PORT, VIETNAM - VNVUT

No	Activities	Time	Date	Weight	Arrival	Departure
1.	Arrived at pilot station	18.20	June 06, 2020		777.07 MT	748 MT
2.	Sea Pilot on board	18.20	June 06, 2020		219.07 MT	219 MT
3.	NOR Tendered	18.30	June 06, 2020	FW	239 MT	186 MT
4.	Anchorage at Loading			BW	5,502 MT	363 MT
5.	Free Pratique Granted					
6.	Sea Pilot off board		June 06, 2020			
7.	Port Authority Agent on board					
8.	NOR Accepted					
9.	Commenced Loading	09.30	June 09, 2020	FW	5.00 M	12.47 M
10.	Completed Loading	05.00	June 09, 2020	BW	5.82 M	12.80 M
11.	Departure/Sailed	14.30	June 09, 2020	AFB	6.64 M	13.10 M
12.	ETA Next Port	AM	June 19, 2020			


13.	Initial Draft Survey & Cleanliness Inspection	08.00 - 14.00 Hrs.	June 07, 2020
14.	Final Draft Survey	05.50 - 06.50 Hrs.	June 13, 2020
15.	Total Cargo Loaded	55,000 MT	



Batubara Global Energy
Shipper



As Agent




Master

Branch Office : IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA
Phone: +62.541.722-2764/65 Fax: +62.541.201-364 Email: idt.samarinda@idt.shipping.co.id web: www.idt.shipping.co.id

Head Office : GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina - Attinagara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA
Phone: +62.21.8591-4196 Fax: +62.21.8591-4302/51 Fmsl: idt@idt-thionline.co.id web: www.idt-thionline.co.id

LAMPIRAN 5

TIME SHEET



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services (Coal, Oil, Chemical & General Cargo) | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services |
Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant |
Customs Clearance services


Time Sheet/Statement of Fact

Working Records


Page 1 of 6

Name of Vessel : MV. LACONIC
 Port of Loading : MUARA BERAU ANCHORAGE, SAMARINDA, INDONESIA
 Port of Discharging : VUNG TAU PORT, VIETNAM - VNVUT
 Description of Goods : INDONESIAN STEAM COAL
 Quantity of Cargo Loaded : 55,000 MT
 Arrived at Muara Berau : June 06, 2020 - 18.20 Hrs.
 Free Practice Granted : June 07, 2020 - 11.00 Hrs.
 Notice of Readiness Tendered : June 06, 2020 - 18.20 Hrs.
 Notice of Readiness Accepted : (AS PER CHARTER PARTY)
 Commenced Loading : June 08, 2020 - 00.30 Hrs.
 Completed Loading : June 08, 2020 - 05.50 Hrs.
 Completed Final Draft Survey : June 13, 2020 - 06.50 Hrs.
 Completed Shipping Documents : June 14, 2020 - 13.30 Hrs.
 Time Departure/Sailed : June 14, 2020 - 14.30 Hrs.


Date / Day	Weather	Working Time	Remarks
June 06, 2020 Saturday	Cloudy	18.20	Arrived at Muara Berau Anchorage. Pilot On
	☁	19.48	Logged Anchor at 19.48
	☁	20.10	Cast off Barge
	☁	20.10 - 24.00	Waiting Inspection Port Authority
June 07, 2020 Sunday	Cloudy	00.00 - 01.00	Waiting Inspection Port Authority
	☁	11.00	Free Practice
	☁	11.00 - 14.00	No ldg Activity - Waiting Shipper schedule for loading
	☁	13.00 - 14.00	Initial Draft Survey by Chief Officer & Surveyor
	☁	14.00 - 14.50	OSG at #3
	☁	14.50 - 15.30	Bg. Lintas Samudera 87 aside at OFT Zeus
	Rain	15.30 - 15.35	No ldg activity - Heavy Rain
	Cloudy	16.30	Bg. Intankelana 2 aside at OFT Zeus
	☁	16.30 - 20.40	No ldg Activity - Waiting Surveyor P&I access for check temperature on barge
	☁	20.40 - 21.00	Check temperature on barge by Surveyor P&I
	☁	21.00	Bg. Intankelana 2 temporary casted off due to High Temperature
	☁	22.30 -	3 rd Bg. Tanjung Medang VII aside at OFT Zeus
☁	22.30 - 23.10	Check Temperature on barge by Surveyor P&I	
☁	23.10 - 24.00	No ldg Activity - Team sampling take sample	
June 08, 2020 Monday	Cloudy	00.00 - 00.30	No ldg Activity - Team sampling take sample
	☁	00.05	Open cargo hold No.3
	☁	00.30	COMMENCED LOADING #3 (Bg. Lintas Samudera 87 & Bg. Tanjung Medang VII)
	☁	00.40 - 01.20	Transfer b/dozer to barge
	☁	03.50 - 04.30	Stopped ldg #3 - Check Temperature on barge by Surveyor P&I
	☁	04.30 - 06.20	No ldg Activity - Team sampling take sample



Batubara Global Energy
Shipper



As Agent



Master

Branch Office: IDTSamarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA
 Phone +62.541.722-2764/65 Fax +62.541.201-364 Email idt-samarinda@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

Head Office: GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaraone - Jethegore, Iskarta Timur 13330 - INDONESIA
 Phone +62.21.8591-4356 Fax +62.21.8591-4360/61 Email idt@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES
 Port Agency Services (Coal, Oil, Chemical & General Cargo) | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services |
 Crane Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Charters & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant |
 Customs Clearance services

Time Sheet/Statement of Fact Working Records

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS	
June 08, 2020 Monday	Cloudy	06.20	Resumed ldg #3 (Bg.LintasSamudera 87 &Bg.TanjungMedang VII)	
		08.10 - 08.20	Stopped ldg #3 - Metal Detector	
		08.20	Resumed ldg #3 (Bg.LintasSamudera 87 &Bg.TanjungMedang VII)	
		09.00 - 09.10	Stopped ldg #3 - Metal Detector	
		09.10	Resumed ldg #3 (Bg.LintasSamudera 87 &Bg.TanjungMedang VII)	
		09.20 - 10.10	Stopped ldg #3 - OFT Zeus shifted to #1	
		09.25	Open cargo hold No.1	
		09.30	Close cargo hold No.1	
		10.10	Resumed ldg #3 (Bg.LintasSamudera 87 &Bg.TanjungMedang VII)	
		10.30	Stopped ldg #3 - Metal Detector	
		10.40	Resumed ldg #3 (Bg.LintasSamudera 87 &Bg.TanjungMedang VII)	
		Rain	10.50 - 11.00	Stopped ldg #1 - OFT Zeus shifted to #5
		Cloudy	10.50	Close cargo hold No.1
		17.30	Resumed ldg #3 (Bg.LintasSamudera 87 &Bg.TanjungMedang VII)	
		18.10	Stopped ldg #3 - Metal Detector	
		18.10 - 18.45	Pick up b/donor from barge	
		19.05	Bg.TanjungMedang VII temporary casted off	
		19.25	Bg.LintasSamudera 87 casted off	
		20.10	Bg.ARK 05 casted at OFT Zeus	
		20.55	Reside TanjungMedang VII at OFT Zeus	
		20.55 - 21.55	Check temperature on barge by Surveyor P&I	
		21.55	Resumed ldg #1 (Bg.TanjungMedang VII &Bg.ARK 05)	
		22.50	Transfer b/donor to barge	
23.30	Close cargo hold No.1			
23.30 - 24.00	Stopped ldg #1 - OFT Zeus shifted to #5			
23.50	Open cargo hold No.1			
June 09, 2020 Tuesday	Cloudy	00.00 - 00.30	Stopped ldg #1 - OFT Zeus shifted to #5	
		00.30	Started ldg #5 (Bg.TanjungMedang VII &Bg.ARK 05)	
		00.40 - 01.40	Stopped ldg #5 - Team sampling take sample	
		01.40	Resumed ldg #5 (Bg.TanjungMedang VII &Bg.ARK 05)	
		03.00 - 03.55	Stopped ldg #5 - Check Temperature on barge by Surveyor P&I	
		04.10	Resumed ldg #5 (Bg.TanjungMedang VII &Bg.ARK 05)	
		05.00 - 05.10	Stopped ldg #5 - Metal Detector	
		05.10	Resumed ldg #5 (Bg.TanjungMedang VII &Bg.ARK 05)	
		05.40 - 05.50	Stopped ldg #5 - Metal Detector	
05.50	Resumed ldg #5 (Bg.TanjungMedang VII &Bg.ARK 05)			

Batubara Global Energy
 Shipper

As Agent

Master

Branch Office IDTSamarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA
 Phone +62.541.722-2764/65Fax +62.541.201-364Email idt-samarinda@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

Head Office GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidadarica - Jatinegara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA
 Phone +62.21.8591-4356 Fax +62.21.8591-4360/61 Email idt@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES
 Port Agency Services [Coal, Oil, Chemical & General Cargo] | Top & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services |
 Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlery & Offshore/Provisions Supply | Shipping Consultant |
 Customs Clearance services

Time Sheet/Statement of Fact Working Records

Page 3 of 6

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
June 09, 2020 Tuesday	Cloudy	06.20 - 07.00	Stopped ldg #5 - Bg.ARK 05 shifted to Fwd
		07.00	Resumed ldg #5 (Bg.TanjungMedang VII &Bg.ARK 05)
		07.25 - 07.35	Stopped ldg #5 - Metal Detector
		07.35	Resumed ldg #5 (Bg.TanjungMedang VII &Bg.ARK 05)
		08.14 - 08.24	Stopped ldg #5 - Metal Detector
		08.24	Resumed ldg #5 (Bg.TanjungMedang VII &Bg.ARK 05)
		09.30 - 10.50	Stopped ldg #5 - OFT Zeus shifted to #2
		10.45	Open cargo hold No.2
		10.50	Close cargo hold No.5
		10.50	Stopped ldg #5 (Bg.TanjungMedang VII &Bg.ARK 05)
		11.50	Finished cargo Bg.TanjungMedang VII
		11.50	AR. ARK 05
		12.30	Pick up b/dozer from barge
		13.00	No ldg activity - Heavy Rain
		13.50	Bg.TanjungMedang VII casted off
		13.50	Bg. ARK 05 casted off
		13.50 - 19.00	Work on next cargo barge aside
19.00 - 20.00	Work on next cargo barge aside		
20.00	OF. OFT Zeus		
21.00	Bg.Asia Star 515		
21.00 - 22.15	ldg Activity - Check temperature on barge by Surveyor P&I		
22.15	Open cargo hold No.2		
22.30	Resumed ldg #2 (Bg.TBG 305 &Bg.Asia Star 515)		
22.30	Transfer b/dozer to Barge		
23.30	Stopped ldg #2 - Metal Detector		
23.40	Resumed ldg #2 (Bg.TBG 305 &Bg.Asia Star 515)		
24.00	Casted off Bg. IntanKelana 2		
24.00	Casted off Bg. IntanKelana 2		
June 10, 2020 Wednesday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day
		00.20 - 01.00	Stopped ldg #2 - Temporarily stop to take sample
		01.20	Resumed ldg #2 (Bg.TBG 305 &Bg.Asia Star 515)
		01.50 - 03.15	Stopped ldg - Check Temperature on barge by Surveyor P&I
		03.30	Resumed ldg #2 (Bg.TBG 305 &Bg.Asia Star 515)
		03.40 - 03.50	Stopped ldg #2 - Metal Detector
		03.50	Resumed ldg #2 (Bg.TBG 305 &Bg.Asia Star 515)
		04.00 - 04.10	Stopped ldg #2 - Metal Detector
		04.10	Resumed ldg #2 (Bg.TBG 305 &Bg.Asia Star 515)
		04.20	Stopped ldg #2 - Finished 1 st blending Bg.Asia Star 515
		04.20 - 05.00	Pick up b/dozer from barge
		05.20	Bg.Asia Star 515 temporary casted off
		06.20	Re-aside Bg.IntanKelana 2 at OFT Zeus
06.20 - 07.30	No ldg Activity - Check Temperature on barge by Surveyor P&I		

Batubara Global Energy
 Shipper

As Agent

Master

Branch Office IDTSamarinda, Jl. K5 Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA
 Phone +62.541.722-2764/655 Fax +62.541.201-364 Email idt-samarinda@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

Head Office GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bideracina - Jatinegara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA
 Phone +62.21.8591-4356 Fax +62.21.8591-4360/61 Email idt@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

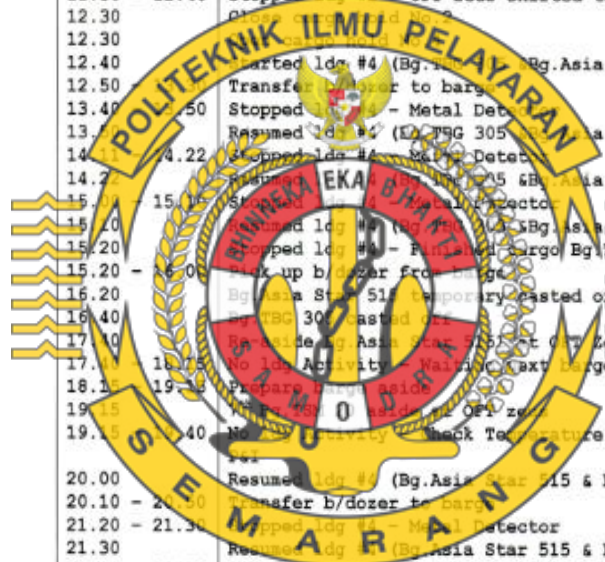


PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES
 Port Agency Services (Coal, Oil, Chemical & General Cargo) | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services |
 Cranes Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Officers/Provisions Supply | Shipping Consultant |
 Customs Clearance services

Time Sheet/Statement of Fact Working Records

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
June 10, 2020 Wednesday	Cloudy	07.50	Bg. IntanKelana 2 temporary casted off due to High Temperature
		07.50 - 08.50	No ldg Activity - Waiting next cargo barge aside
		08.50 - 09.50	Prepare barge aside
		09.50	Re-aside Bg. Asia Star 515 at OFT Zeus
		09.50 - 11.30	No ldg Activity - Check Temperature on barge by Surveyor P&I
		11.30	Resumed ldg #2 (Bg. TBC 305 & Bg. Asia Star 515)
		11.50 - 12.40	Stopped ldg #2 - OFT Zeus shifted to #4
		12.30	
		12.30	
		12.40	Started ldg #4 (Bg. Asia Star 515)
		12.50	Transfer barge to barge
		13.40 - 13.50	Stopped ldg #4 - Metal Detector
		13.50	Resumed ldg #4 (Bg. TBC 305 & Bg. Asia Star 515)
		14.00 - 14.22	Stopped ldg #4 - Metal Detector
		14.22	Resumed ldg #4 (Bg. TBC 305 & Bg. Asia Star 515)
		15.00 - 15.05	Stopped ldg #4 - Metal Detector
		15.05	Resumed ldg #4 (Bg. TBC 305 & Bg. Asia Star 515)
		15.20 - 16.00	Work up b/dozer from barge
		16.20	Bg. Asia Star 515 temporary casted off
		16.40	Bg. TBC 305 casted off
		17.00	Re-aside Bg. Asia Star 515 at OFT Zeus
		17.00 - 18.25	No ldg Activity - Waiting next barge aside
		18.25 - 19.15	Prepare barge aside
		19.15	Re-aside Bg. Asia Star 515 at OFT Zeus
19.15 - 19.40	No ldg Activity - Check Temperature on barge by Surveyor P&I		
20.00	Resumed ldg #4 (Bg. Asia Star 515 & Bg. TSM 20)		
20.10 - 20.50	Transfer b/dozer to barge		
21.20 - 21.30	Stopped ldg #4 - Metal Detector		
21.30	Resumed ldg #4 (Bg. Asia Star 515 & Bg. TSM 20)		
21.40 - 21.50	Stopped ldg #4 - Metal Detector		
21.50	Resumed ldg #4 (Bg. Asia Star 515 & Bg. TSM 20)		
24.00	Continued ldg to the next day		
June 11, 2020 Thursday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day
		01.00 - 01.20	Stopped ldg #4 - Check temperature on barge by Surveyor P&I
		01.20 - 02.10	Team sampling take sample
		02.10	Resumed ldg #4 (Bg. Asia Star 515 & Bg. TSM 20)
		02.33 - 02.42	Stopped ldg #4 - Metal Detector
		02.42	Resumed ldg #4 (Bg. Asia Star 515 & Bg. TSM 20)
		03.10 - 03.21	Stopped ldg #4 - Metal Detector



BGE Batubara Global Energy
 Shipper

PT. INDO DHARMA TRANSPORT
 As Agent

PT. INDO DHARMA TRANSPORT
 Master

Branch Office: IDTSamarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA
 Phone +62.541.722-2764/65 Fax +62.541.201-364 Email ldt-samarinda@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

Head Office: GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina - Jatinegara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA
 Phone +62.21.8591-4356 Fax +62.21.8591-4360/61 Email ldt@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES
 Port Agency Services (Coal, Oil, Chemical & General Cargo) | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services |
 Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore/Provisors Supply | Shipping Consultant |
 Customs Clearance services

Time Sheet/Statement of Fact Working Records

Page 5 of 6

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
June 11, 2020 Thursday	Cloudy	03.21	Resumed ldg #4 (Bg.Asia Star 515 & Bg.TSM 20)
		03.50 - 04.45	Stopped ldg #4 - OFT Zeus shifted to #1
		04.00	Open cargo hold No.1
		04.00	Close cargo hold No.4
		04.45	Resumed ldg #1 (Bg.Asia Star 515 & Bg.TSM 20)
		05.40	Stopped ldg #1 - Finished cargo Bg.Asia Star 515 & Bg.TSM 20
		05.40 - 06.20	Pick up b/dozer from barge
		06.40	Bg.TSM 20 casted off
		07.00	Bg.Asia Star 515 casted off
		07.00 - 20.15	Re-aside next cargo barge aside
		11.25	Close cargo hold No.1
		14.05	OFT Zeus casted off
		20.15	1 st Line of Apollo
		21.00	OFT Apollo imposed on at #1
		22.00	Bg.Sea Horse 01 casted at OFT Apollo
		23.00	Bg.Sea Horse 02 at OFT Apollo
		23.00 - 24.00	Check temperature on barge by surveyor P&I
23.45	Open cargo hold No.1		
24.00	Resumed ldg #1 (Bg.Asia Star 515 & Bg.IntanKelana 2)		
June 12, 2020 Friday	Cloudy	00.00	Continued ldg from barge
		00.05 - 01.00	Transfer b/dozer from barge
		01.00	Stopped ldg #1 - OFT Apollo shifted to #5
		02.00	Open cargo hold No.5
		02.05	Close cargo hold No.5
		02.45	Bg.Sea Horse 01 & Bg.IntanKelana 2
		02.50	Stopped ldg #5 - Finished cargo Bg.IntanKelana 2
		02.50	Pick up b/dozer from barge
		04.00	Bg.IntanKelana 2 casted off
		04.30	Bg.Sea Horse 01 temporarily casted off
		05.30	Bg.Asia Star 515 casted at OFT Apollo
		06.30	Re-aside Bg.Sea Horse 01 at OFT Apollo
		06.30 - 08.30	No ldg Activity - Check Temperature on barge by surveyor P&I found High Temperature in Middle to Forward barge
		08.50 - 10.10	Re-check Temperature on barge by surveyor P&I as per Shipper Request
		10.30	Resumed ldg #5 (Bg.Sea Horse 01 & Bg.Alin B-36)
		10.35 - 11.15	Transfer b/dozer to barge
		12.20 - 13.20	stopped ldg #5 - OFT Apollo shifted to #2
12.35	close cargo hold No.5		
12.50	open cargo hold No.2		
13.20	resumed ldg #2 (Bg.Sea Horse 01 & Bg.Alin B-36)		

Batubara Global Energy
Shipper

As Agent

Master

Branch Office IDTSamarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA
 Phone +62.541.722-2764/65Fax +62.541.201-364Email idt-samarinda@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

Head Office GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlin No. 10 BidaraCina - Jatinegara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA
 Phone +62.21.8591-4356 Fax +62.21.8591-4360/61 Email idt@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES
 Port Agency Services (Coal, Oil, Chemical & General Cargo) | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services |
 Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore/Provisions Supply | Shipping Consultant |
 Customs Clearance services

Time Sheet/Statement of Fact Working Records

Page 6 of 6

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS		
June 12, 2020 Friday	Cloudy	14.20 - 15.30	Stopped ldg #2 - Check temperature on barge by Surveyor P&I		
		16.30	resumed ldg #2 (Bg.Sea Horse 01 & Bg.Alim B-36)		
		17.40 - 18.50	stopped ldg #2 - Re-check temperature on barge by Surveyor P&I		
		18.50 - 20.00	No ldg Activity - Found new parts with high temperature & waiting instruction from Owner & P&I		
		20.00	Bg.Alim B-36 casted off due to high temperature		
		20.00 -24.00	No ldg Activity - Waiting next barge aside		
		21.00 - 22.00	Temperature survey by Chief Officer & Surveyor		
		23.40	Casted off		
		June 13, 2020 Saturday	Cloudy	00.00	No ldg Activity - Waiting next barge aside
				01.10	10 th Bg. Tanjung Medang VII as 10 th OBT Apollo
02.10	Re-aside Bg. Sea Horse 01 as 10 th Apollo				
02.10 - 02.40	No ldg Activity - Check temperature on barge by				
03.40	Close cargo hold No. 4				
03.40	Close cargo hold No. 4				
03.40	resumed ldg #4 (Bg. Sea Horse 01 & Bg. Tanjung Medang VII)				
04.00 - 05.00	Stopped ldg #4 - OBT Apollo shifted to #2				
04.15	Close cargo hold No. 4				
04.15	Close cargo hold No. 4				
05.00	Resumed ldg #4 (Bg. Sea Horse 01 & Bg. Tanjung Medang VII)				
05.10	Close cargo hold No. 4				
05.50 - 06.50	Final draft Survey by Chief Officer & Surveyor				
06.50 - 15.10	Waiting Export Document				
15.10	Export Received export document				
15.10 - 24.00	Waiting Settlement Administration due system error				
June 14, 2020 Sunday	Cloudy	00.00 - 08.00	Waiting Settlement Administration due system error		
		08.00 - 11.20	Processing clearance out at Harbor Master		
		11.20 - 13.00	Ship's document on the way to vessel		
		13.00	Ship's document on board		
		13.30	Completed Shipping Document		
		14.30	Vessel Sailing		

Master Remark's :

1. No Delays on Vessel's/Owners account

Batubara Global Energy
 Shipper

As Agent

Master

Branch Office IDTSamarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA
 Phone +62.541.722-2764/65 Fax +62.541.201-364 Email idt-samarinda@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

Head Office GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Dideraksa - Jettinegara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA
 Phone +62.21.8591-4356 Fax +62.21.8591-4360/61 Email idt@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

Lampiran 6
Transkrip Wawancara 1

Penulis : Septa Candra Utama
Narasumber : Hudi Kurniawan (*Shipper On Board*)
Tempat / Waktu : MV. Laconie / 12 Juni 2020

Penulis : Selamat pagi pak *shipper*, izin bertanya pak.

Narasumber 1 : Selamat Pagi. Silabkan mau tanya apa Can ?

Penulis : Tahap – tahap pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* itu bagaimana ya Pak?

Narasumber 1 : Sebelum dilakukan pemuatan batubara ke kapal besar raya sebagai *Shipper On Board* menyediakan batubara dengan 2 spesifikasi batubara yang berbeda dengan jenisnya persediaan batubara dengan *shipper* lain. Pemuatan batubara dilakukan di proses pemuatan batubara ke tongkang *ganggung* di Jetty tongkang Candi setelah selesai diantar nantinya akan dipotong menurut jumlah yang diminta oleh orang yang bertugas di Jetty tersebut ke Staf Operasional, batubara disuapnya menjadi *bag* yang kemudian secara langsung akan dipotong ke *shipper On Board* ke kapal selanjutnya. Setelah tongkang dan pemuatan dari piling selesai maka *floating crane* akan disandarkan oleh Foreman, setelah selesai *bag* *line up* akan saya informasikan ke Foreman untuk diteruskan ke *ereve Boat* *Crane*. Setelah itu, *tug boat* penarik tongkang akan dipanggil oleh orang yang bertugas di *floating crane* untuk di sandarkan, lalu setelah sandar maka Perwira Kapal dan *Surveyor* akan mengecek suhu muatan batubara di tongkang tersebut dan jika suhunya kurang dari 55°C maka akan dimulainya pemuatan batubara ke kapal besar.

Penulis : Menurut Bapak, faktor yang menyebabkan keterlambatan pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* itu apa saja pak ?

Narasumber 1 : Keterlambatan pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* bisa terkendala dengan faktor alam. Misalnya Jika cuaca sedang hujan


DONI
STAFF OPERASIONAL

Dipindai dengan CamScanner

Dipindai dengan CamScanner

maka otomatis kegiatan pemuatan pasti akan diberhentikan, dan seperti sekarang yang terjadi kecepatan angin yang tinggi juga akan memperlambat proses pemuatan batubara karena *floating crane* tidak stabil dan bisa – bisa putus tali *troustr* pada *floating crane*. Pengecekan suhu pada muatan batubara itu normalnya hanya dilakukan sekali pada setiap tongkang dan hanya menggunakan *thermogun* yang dilakukan hanya oleh perwira kapal, jika pengecekan dilakukan lebih dari itu pastinya akan membutuhkan waktu yang lama dari biasanya. Pasang surut di *Jetty* tidak menentu dan jika air surut maka *floating crane* akan kandas dan tidak bisa melakukan pemuatan di *Jetty* dan itu perusahaan kita membeli batubara dari *Shipper* lain yang tidak hanya *supply* ke perusahaan saya saja, jadi banyak antrian dalam pembelian batubara di *Jetty* *Shipper* tersebut. Jauhnya jarak antara *Jetty* ke *loading point* yang jauh ini sangat berpengaruh dengan kedatangan tongkang ke *loading point* karena jika tongkang melewati jembatan Mahakam maka akan dilakukan pengalangan yang paling terdulu saluran panjang yang mengakibatkan. Penolakan pemuatan pada batubara yang sudah diatas *SRC* ini sangat menghambat pada proses pemuatan batubara di *Jetty* karena untuk mendaratkan tongkang lagi, membutuhkan waktu lama karena jarak *Jetty* ke Muara Berau jauh.

Penulis : Menurut pendapat Bapak tindakan untuk meminimalisir keterlambatan tersebut itu apa saja Pak?

Narasumber I : Untuk tindakan agar dapat meminimalisir keterlambatan ini seharusnya orang kantor saya berkoordinasi dengan pihak Pelabuhan Samarinda untuk masalah cuaca di Muara Berau, jika di Muara Berau sedang angin besar pasti di Muara Jawa akan sebaliknya jadi pemuatan bisa kita alihkan kesana dulu, untuk Staf Operasional sebisa mungkin selalu berkoordinasi dengan orang yang bertugas di *Jetty* untuk masalah *berging*, ketika membeli batubara dengan *Shipper* lain diusahakan yang dekat dengan Muara Berau agar perjalanan tidak lama dan bisa terhindar dari pengalangan di Jembatan Mahakam, jika



STAFF OPERASIONAL

Dipindai dengan CamScanner

Dipindai dengan CamScanner

Surveyor sama orang kapal mau cek suhu seharusnya ketika tongkang belum sandar di di *floating crane* agar tidak menghambat proses pemuatan ke kapal, pemberian tutup pelindung agar batubara tidak langsung terkena panas yang bisa memicu batubara terbakar.

Penulis : Terimakasih Bapak atas informasinya dan waktu luangnya Pak.

Narasumber 1 : Sama-sama Candra.




DOMI
STAFF OPERASIONAL
Dipindai dengan CamScanner

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 7
Transkrip Wawancara 2

Penulis : Septa Candra Utama
Narasumber : Nuzul Fahmi (Surveyor P&I)
Tempat / Waktu : MV. Laconie / 12 Juni 2020

Penulis : Selamat pagi Pak Nuzul,

Narasumber 2 : Selamat pagi Dek.

Penulis : Apakah saya bisa wawancara bapak tentang pemuatan batubara dengan *floating cargo* di MV.

Narasumber 2 : Selamat Dek, apa yang bapak tanyakan ?

Penulis : Menurut Bapak pemuatan batubara dengan sistem *floating cargo* itu

apabila posisi kapal berada dipertengahan laut, maka pemuatan batubara dengan 2 kualitas yang berbeda untuk memenuhi kualitas batubara yang diminta oleh pembeli penata batubara ke atas tongkang dilakukan di *Jetty* atau disebut *bergang*, setelah tongkang selesai muat di *Jetty* maka orang-orang melakukan penataan dan jumlah muatan di tongkang. Dan Operasional untuk di *Jetty* untuk disusun menjadi *berge line up*, *berge line up* itu nantinya diberikan ke *Shipper On Board* dan diteruskan ke *Exxon* untuk di informasikan ke *crew floating crane* untuk di panggil *float tug boat* penarik tongkang yang bermuatan tersebut untuk disandarkan ke *floating crane*, setelah tongkang sandar di *floating crane*, maka selanjutnya Pervira Kapal dan *Surveyor* memastikan suhu muatan batubara tersebut tidak lebih dari 55°C. Jika suhu muatan batubara tersebut diatas 55°C maka pemuatan tidak bisa berlangsung karena bisa berdampak buruk pada kapal seperti terbakarnya muatan batubara tersebut ketika sudah dimuat di dalam palka.


DOM
STAFF OPERASIONAL

Dipindai dengan CamScanner

Dipindai dengan CamScanner

Penulis : Ketika pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* yang menjadi faktor keterlambatan itu apa saja Pak ?

Narasumber 2 : Keterlambatan pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* dipengaruhi oleh faktor alam seperti hujan, kecepatan angin, gelombang yang tinggi. Jika dalam pemuatan terjadi hal tersebut maka pemuatan tidak bisa dilakukan. Pengecekan suhu muatan batubara di tongkang sebaiknya dilakukan 1 (satu) kali untuk mempersingkat waktu, tetapi saya selaku *Surveyor* utusan dari *Owner*, jadi mau tidak mau saya harus mengikuti permintaan tersebut karena itu konsekuensi yang harus ditanggung oleh kelompok tongkang di Jembatan Mahakam yang panjang jangkauannya milik *Shipper* dari Muara Berau, kandasnya tongkang ketika pemuatan batubara di *Jetty* yang surut. *Shipper* menanyakan berapa komposisi muatan dengan *Shipper* lain. Muara Berau di tongkang yang bersuhu rata-rata 55°C dan di atas puncak kapal untuk dilakukan pemuatan akan menghambat proses pemuatan juga karena *Shipper* harus melakukan *cooling down* pada muatan tersebut atau mendaratkan lagi tongkang baru dari *Jetty*.

Penulis : Menurut Bapak untuk meminimalisir keterlambatan tersebut, tindakan apa yang sebaiknya dilakukan Pak ?

Narasumber 2 : Yang bisa dilakukan untuk memperkecil waktu keterlambatan itu bisa dengan menanyakan cuaca dan kecepatan angin di Muara Berau pada pihak Pelabuhan Samarinda, jika kondisi disana sedang tidak baik pemuatan bisa di pindahkan ke tempat lain seperti Muara Kelly atau Muara Jawa, koordinasi staf kantor dengan orang di *Jetty* agar pemuatan disana tepat waktu, jika membeli batubara dengan *Shipper* lain usahakan dengan *Shipper* yang tidak jauh dari tempat muat dan tidak melewati Jembatan Mahakam, untuk mempersingkat waktu pengecekan suhu seharusnya crew kapal cukup menggunakan *thermogun* selama batubara tersebut memang tidak mengeluarkan asap atau dinilai tidak berbahaya dan pengecekan tersebut dilakukan



STAFF OPERASIONAL

Dipindai dengan CamScanner

sebelum kapal sandar di *floating crane*, pemberian tutup seperti terpal atau lainnya pada muatan batubara agar terhindar dari sinar matahari secara langsung.

Penulis : Baik terimakasih Bapak atas informasinya yang telah Bapak berikan, selamat beristirahat Pak.

Narasumber 2 : Ok dek sama-sama. Kalau nanti ada yang di tanyakan lagi, datang aja di *cabin* saya.

Penulis : Siap terimakasih Pak.



DONI
STAFF OPERASIONAL

Dipindai dengan CamScanner

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 8
Transkrip Wawancara 3

Penulis : Septa Candra Utama
Narasumber : Ardhan Muchtar (Foreman)
Tempat / Waktu : MV. Laeonie / 12 Juni 2020

Penulis : Selamat pagi Pak Acok.

Narasumber 3 : Selamat pagi Candra.

Penulis : Saya mau bertanya seputar pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* di MV. Laeonie Pak ?.

Narasumber 3 : Silahkan, mau ditanya apa Candra ?

Penulis : Bagaimana pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* menurut Pak Acok itu bagaimana Pak Acok ?

Narasumber 3 : Proses pemuatan batubara dengan sistem *blending cargo* itu harus menggunakan *blending crane* yang spesifik yang berbeda. Dalam proses pemuatan batubara dari tongkang ke kapal dengan muatan batubara dari *Shipper cargo line up* yang susunan nama-nama tongkang yang muatannya akan di muat di kapal dan *blending crane* ini biasanya di buat oleh staff Operasional di port yang kapal dimulai dari *floating crane* yang biasanya berada di sekitar kapal dengan *blending crane* yang dioperasikan oleh *blending crew* dan *floating crane* akan menahan tongkang yang bermuatan batubara tersebut untuk sandar ke *floating crane* secara urut sesuai di *blending line up*. Ketika *floating crane* sudah mempersiapkan *ship loader* ke palka yang akan di isi batubara dan tongkang sandar di *floating crane*, maka selanjutnya tugas Perwira Kapal memeriksa suhu dengan *Surveyor* untuk di pastikan bahwa suhu kurang dari 55°C. Ketika suhu kurang dari 55°C maka selanjutnya akan dilakukan proses pemuatan. Pemuatan menggunakan *floating crane* di awali dengan muatan batubara di masukkan ke *hooper* menggunakan *grab*, terus melewati *belt* menuju *ship loader* dan keluar dari *loading spout*.



DOM
STAFF OPERASIONAL

Dipindai dengan CamScanner

Dipindai dengan CamScanner

Penulis : Dalam proses pemuatannya itu faktor apa saja menyebabkan keterlambatan Pak ?

Narasumber 3 : Keterlambatan pemuatan batubara akan terjadi keterlambatan jika terjadi beberapa faktor dari alam yaitu terjadinya hujan, gelombang yang tinggi, kecepatan angin melebihi 18 Knots, pengecekan suhu oleh Perwira Kapal dan *Surveyor P&I* ini membuat pemuatan batubara menjadi lama, jika pengecekan suhu dilakukan lebih dari 1 (satu) kali dan menggunakan *thermometer stick*, tongkang kandas di *Jetty* karena tidak disuguhkan hujan lebat ketika pemuatan di *Jetty* terhalang pengalangan di Jembatan Mahakam, *Jetty* untuk pemuatan batubara jauh dari *loading point* sehingga menunggu *waiting cargo* jika muatan batubara tidak diterima oleh kapal karena ahunya menunggu di *loading point* dan belum ada di *loading point*, *waiter* atau di *loading point* karena *Shipper* menanti lagi muatan batubara dari *Jetty* atau di lakukan peninjauan *physical point* muatan batubara tersebut agar suhu pada batubara menurun.

Perwira Tied yang berat agar keterlambatan tersebut dapat di minimalisir itu apa Pak?

Narasumber 3 : Koordinasi tim pemuatan tim alam di muara beru khususnya cuaca hujan dan kecepatan angin dengan pihak Pelabuhan Samarinda, pengecekan suhu oleh *Surveyor* dan Perwira Kapal itu seharusnya dilakukan ketika pemuatan belum standar di *floating crane* untuk menghindari ketika muatan batubara memiliki suhu yang tinggi langsung di tolak sekalian dan tidak perlu susah – susah disandarkan, pemberian tutup seperti terpal atau sejenisnya untuk menutupi muatan batubara agar tidak cepat naik suhunya ketika terkena panas, membeli batubara yang tangkainya tidak jauh dari *loading point* agar perjalanan ke *loading point* tidak memakan waktu lama dan tidak ikut pengalangan di Jembatan Mahakam, serta staf kantor selalu



DONI

STAFF OPERASIONAL

Dipindai dengan CamScanner

berkoordinasi dengan orang yang bertugas di *Jetty* agar pemuatan batubara di *Jetty* tidak terlambat.

Penulis : Terimakasih bapak atas informasinya Pak

Narasumber J : Sama-sama Cun. sepegetahuan saya seperti itu, mungkin bisa ditanyakan ke pak *Shipper* juga biar lebih jelas.

Penulis : Siap Pak.



STAFF OPERASIONAL

Dipindai dengan CamScanner

Dipindai dengan CamScanner

LAMPIRAN 9

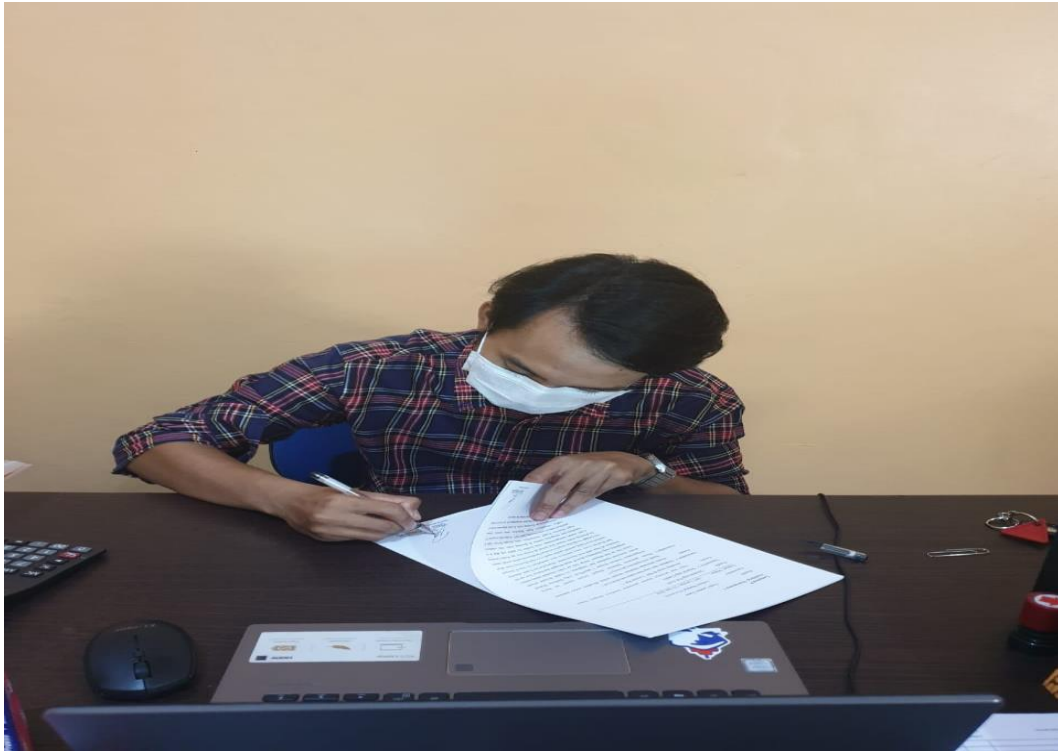
STUDI DOKUMENTASI



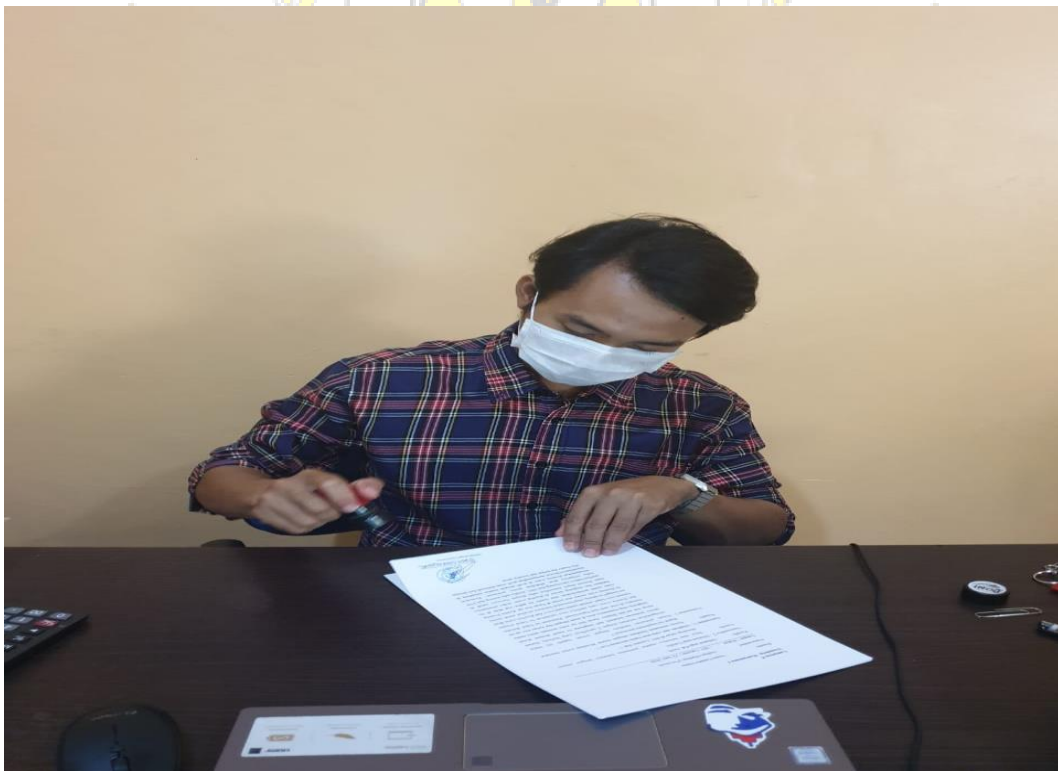
Kantor PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda



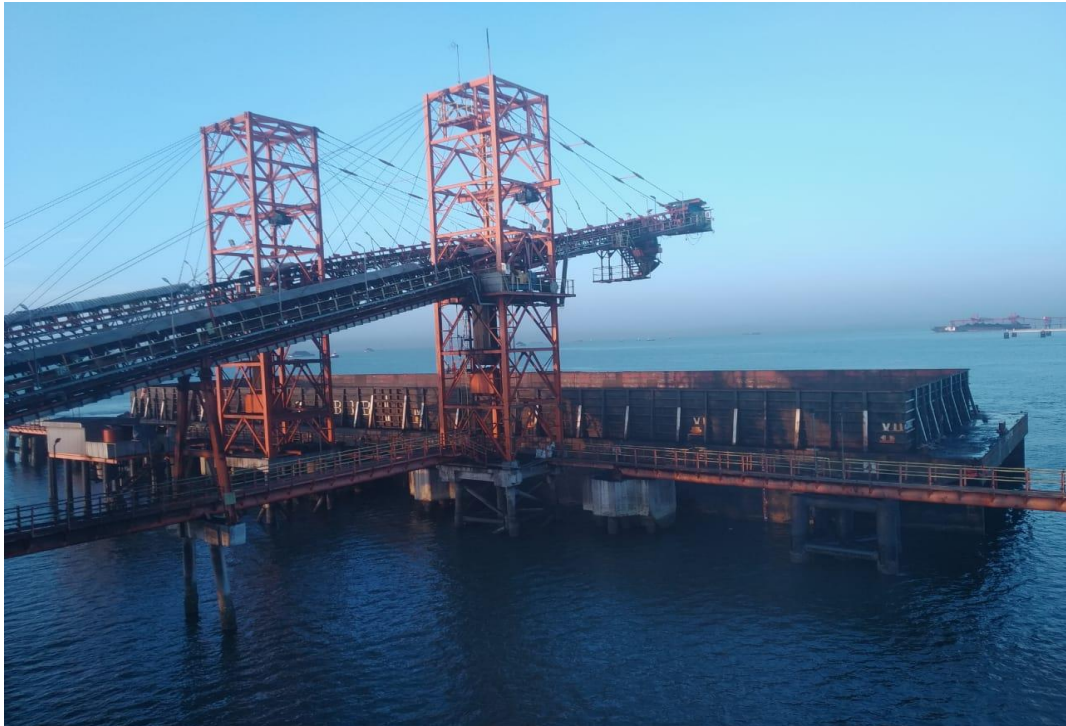
MV. Laconic



Penandatanganan transkrip wawancara oleh Staf Operasional PT. IDT Samarinda



Pemberian cap transkrip wawancara oleh Staf Operasional PT. IDT Samarinda



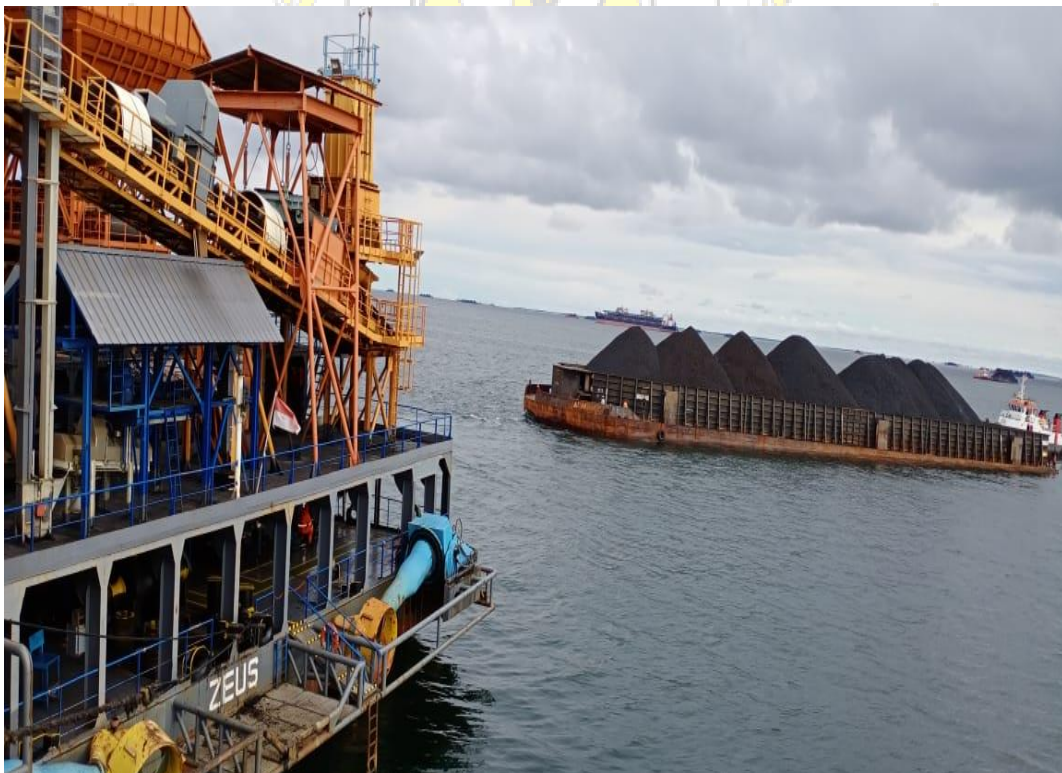
Pemuatan batubara di Dermaga (*Jetty*)



Antrian pengolongan di Jembatan Mahakam



Penyandaran Floating Crane di MV. Laconic



Penyandaran Tongkang ke floating crane



Pengecekan suhu muatan batubara



Muatan batubara yang bersuhu lebih dari 55°C

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 390/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2021**

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : SEPTA CANDRA UTAMA

NIT : 541711306505 K

Prodi/Jurusan : TALK

Judul : KETERLAMBATAN PEMUATAN BATUBARA DENGAN
SISTEM BLENDING CARC PADA MV. LACONIC DI
MUARA BERAU ANCHORAGE

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan hasil sebesar 23 %* (Dua Puluh Tiga Persen)

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipertanggungjawabkan sebagaimana mestinya.

Semarang, 21 Juli 2021

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN

ALFI MARYATI, SH

NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : SEPTA CANDRA UTAMA
2. Tempat dan Tanggal Lahir : BENGKULU UTARA, 31 MEI 1998
3. NIT : 541711306505 K
4. Agama : ISLAM
5. Alamat Asal : AIR LIMAS 1, RT/RW. 04/01, DESA
MANINJAU, KECAMATAN BATIKNAU,
BENGKULU UTARA, BENGKULU
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : SEMAN
 - b. Pendidikan : SMEA
Pekerjaan : WIRAUSAHA
 - c. Ibu : SUPIYATUN, S.Pd
Pendidikan : S1 - PGSD
Pekerjaan : PNS GURU
7. Pendidikan Formal
 - a. SD N 142 BENGKULU UTARA : TAHUN 2004 - 2010
 - b. SMP N 38 BENGKULU UTARA : TAHUN 2010 - 2013
 - c. SMA PLUS N 7 KOTA BENGKULU : TAHUN 2013 - 2016
 - d. PIP SEMARANG : TAHUN 2017 - 2021
8. Pengalaman Praktek Darat
 - a. PT. INDO DHARMA TRANSPORT CABANG SAMARINDA
09 AGUSTUS 2019 – 10 AGUSTUS 2020