



**UPAYA PENANGANAN *REMAIN CARGO* PADA TONGKANG  
DI PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI TBK.**

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**ALVIAN PRABOWO**

**NIT. 551811326734 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV  
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG  
TAHUN 2022**

**HALAMAN PERSETUJUAN**  
**UPAYA PENANGANAN *REMAIN CARGO* PADA TONGKANG DI**  
**PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI TBK.**

Disusun Oleh :

**ALVIAN PRABOWO**  
**NIT. 551811326734 K**


Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,                      2022

Dosen Pembimbing I

Materi

  
**SRI PURWANTINI, SE, S.Pd., MM**

**Penata Tingkat I (III/d)**

**NIP. 19661217 198703 2 002**

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penuhsan

  
**PRANYOTO, S.Pi., M.AP**

**Pembina Utama Madya (IV/d)**

**NIP. 19610214 201510 1 001**

Mengetahui

Ketua Program Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

  
**Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.**

**Penata Tingkat I (III/d)**

**NIP. 19750318 200312 2 001**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “UPAYA PENANGANAN *REMAIN CARGO* PADA TONGKANG DI PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI TBK.” karya:

nama : ALVIAN PRABOWO

N I T : 551811326734 K

program studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari tanggal 2022.

Semarang, 30 Agustus 2022

Penguji I

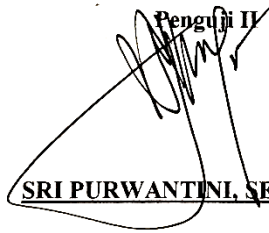


AWEL SURYADI, S.ST., M.Si

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19770525 200502 1 001

Penguji II



SRI PURWANTINI, SE.S.Pd, MM

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19661217 198703 2 002

Penguji III



SLAMET RIYADI, N.Si, M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19750502 199808 1 001

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, M.M

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19750318 200312 001

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Alvian Prabowo

N I T : 551811326734 K

Program studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **“Upaya Penanganan Remain Cargo Pada Tongkang di PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk.”** adalah benar hasil karya saya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan atau plagiat dari karya tulis orang lain atau pengutipan sebagian dan/atau seluruh materi dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku. Pendapat dan temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari karya skripsi ini dan apabila terbukti merupakan hasil jiplakan karya tulis dari orang lain atau ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya tulis ini, maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan/atau menerima sanksi lain.

Semarang, 21 Juli 2022

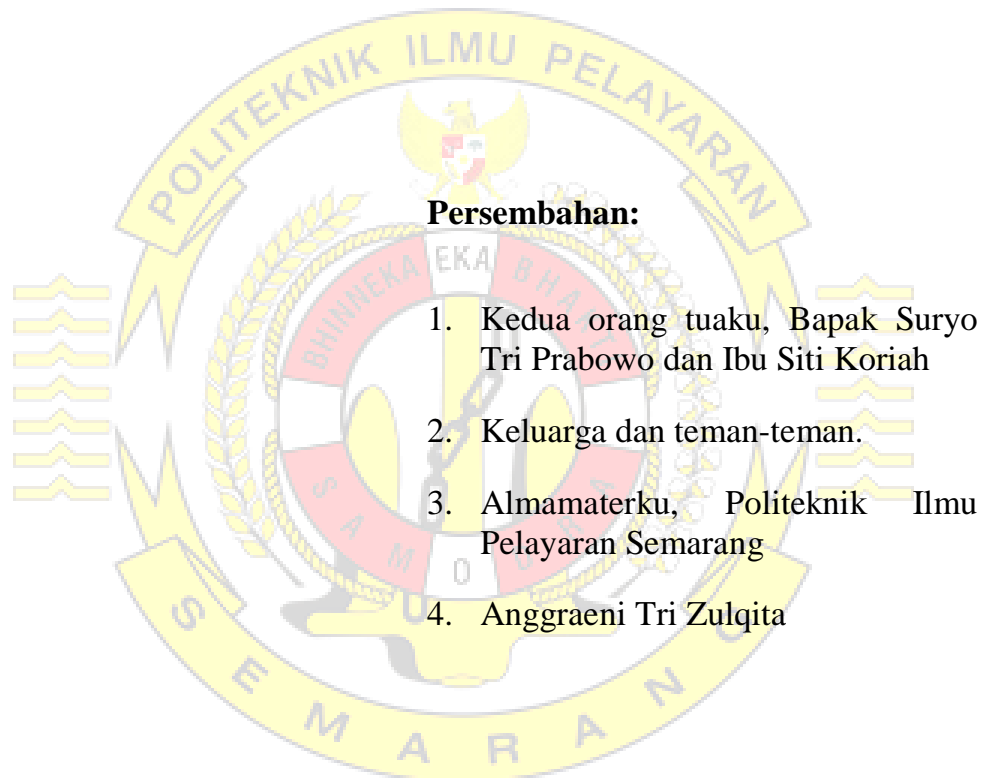


**ALVIAN PRABOWO**  
NIT. 551811326734 K

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### Motto:

1. Selalu berusaha menjadi yang lebih baik dari hari sebelumnya.
2. Selalu bersyukur atas nikmatnya dan jangan tinggalkan sholat.
3. Senantiasa berikhtiar dan bertawakal, berusaha ikhlas atas semua yang telah ditetapkannya.



## PRAKATA

Alhamdulillah, Segala puji bagi Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga peneliti mampu menyelesaikan dan menuntaskan penelitian skripsi yang berjudul **“Upaya Penanganan *Remain Cargo* Pada Tongkang di PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk.”**. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) serta untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV (D. IV) TALK di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, peneliti mendapat banyak dukungan, bantuan, bimbingan, arahan dan beberapa saran dari beberapa pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, dengan penuh rasa hormat peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Capt. Dian Wadiana, M.M. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

4. Bapak Pranyoto, S.Pi, M,AP selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penelitian.
5. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada peneliti selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Seluruh staf, pegawai, dan senior yang bekerja di perusahaan PT. Mitrahaftera Segara Sejati Tbk. yang telah membimbing dan membantu peneliti.

Demikian prakata dari peneliti, dengan segala kerendahan hati, peneliti menyadari masih banyak kekurangan sehingga peneliti mengharapkan adanya saran dan masukan. Peneliti berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca dan dapat menjadi literasi maupun pustaka di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 30 Agustus 2022

Peneliti



**ALVIAN PRABOWO**

**NIT. 551811326734 K**

## ABSTRAKSI

**Prabowo, Alvian**, NIT. 551811326734 K, 2022, “Upaya Penanganan *Remain Cargo* Pada Tongkang di PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk.”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing 1 (I): Sri Purwantini, S.E,S.Pd, M.M, Pembimbing (II): Pranyoto, S.Pi, M,AP

*Remain cargo* adalah kondisi dimana muatan yang ada di dalam tongkang tidak selesai di bongkar seluruhnya pada kapal induk tujuan, kemudian terjadilah apa yang dinamakan muatan sisa. Selanjutnya tongkang yang berisi muatan sisa tersebut akan berlabuh pada area berlabuh. *Remain cargo* ini sangat berpengaruh terhadap *cycle time* sebuah armada. Ketika *cycle time* lebih lama daripada biasanya atau waktu yang telah ditargetkan, maka akan berpengaruh pada jumlah *trip* total sebuah armada dalam satu bulannya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apa saja dampak yang timbul akibat *remain cargo* dan bagaimana upaya untuk meminimalisir *remain cargo* tersebut.

Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah metode deskriptif kualitatif. Sumber data penelitian yang diambil dari data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data dengan observasi, wawancara, dan dokumentasi.

Dari hasil pembahasan dapat disimpulkan bahwa dampak yang timbul akibat *remain cargo* yang menyebabkan kegiatan *transshipment* terganggu sehingga menimbulkan kerugian pada kru kapal dan pemilik kapal adalah *cycle time* tidak sesuai target, kelebihan konsumsi bahan bakar, jumlah total *trip* sebuah armada berkurang hingga terjadinya pemotongan premi kru kapal. Upaya yang dilakukan oleh PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. untuk meminimalisir terjadinya *remain cargo* adalah menghimbau pengirim muatan untuk lebih memperhatikan rencana pemuatan milik kapal induk tujuan dan jadwal pemuatan tongkang dibuat sedemikian rupa sesuai dengan rencana pemuatan kapal induk dan kapasitas tongkang.

**Kata Kunci** : *Remain cargo*, *transshipment*, tongkang



## ABSTRACT

**Prabowo, Alvian**, NIT. 551811326734 K, 2022, “Upaya Penanganan *Remain Cargo* Pada Tongkang di PT. Mitrahahtera Segara Sejati Tbk.”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing 1 (I): Sri Purwantini, S.E,S.Pd, M.M, Pembimbing (II): Pranyoto, S.Pi, M,AP

Remain Cargo is a condition where the cargo in the barge is not completely unloaded at the destination mother vessel, then what is called the residual load occurs. Furthermore, the barge containing the residual cargo will be anchored in the anchorage area. Remain cargo is very influential on the cycle time of a fleet. When the cycle time is longer than usual or the time has been targeted, it will affect the total number of trips of a fleet in one month.

The research method used by the researcher is a qualitative descriptive method. Sources of research data taken from primary and secondary data. Data collection techniques with observation, interviews, and documentation.

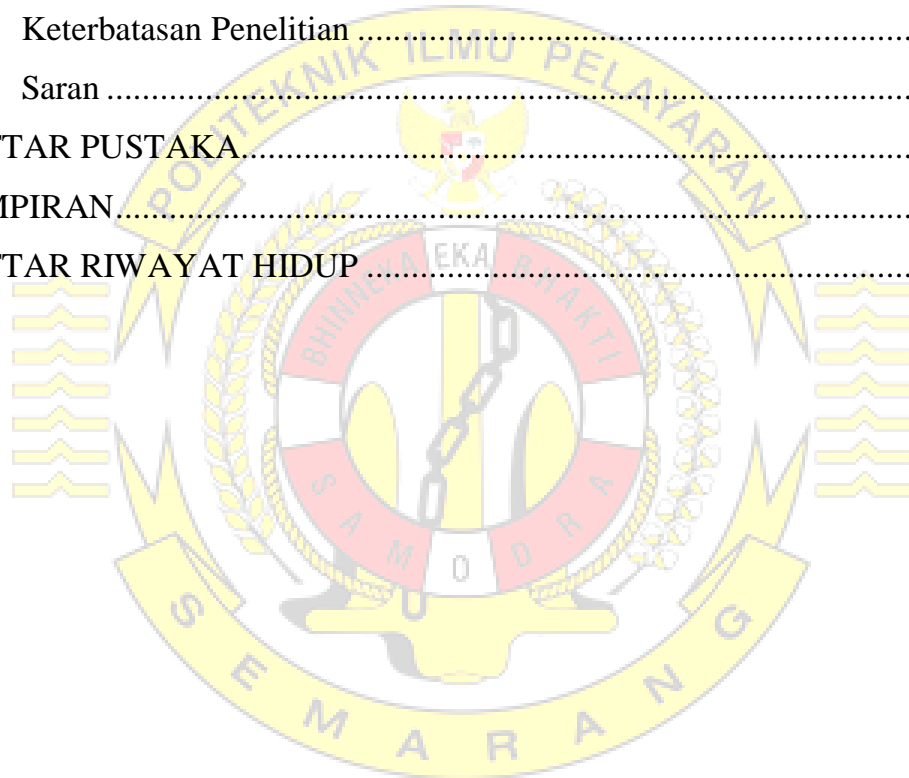
From the results of the discussion, it can be concluded that the impact that arises due to remain cargo which causes transshipment activities to be disrupted, causing losses to the ship's crew and ship owner is the cycle time is not on target, over fuel consumption, the total number of trips of a fleet is reduced until the crew premium cuts. Efforts made by PT. Mitrahahtera Segara Sejati Tbk. to minimize the occurrence of remain cargo is to urge pengirim muatans to pay more attention to the stowage plan of the destination mother vessel and the line up barge is made in such a way as to comply with the stowage plan and barge capacity.

**Keywords:** Remain cargo, transshipment, barge

## DAFTAR ISI

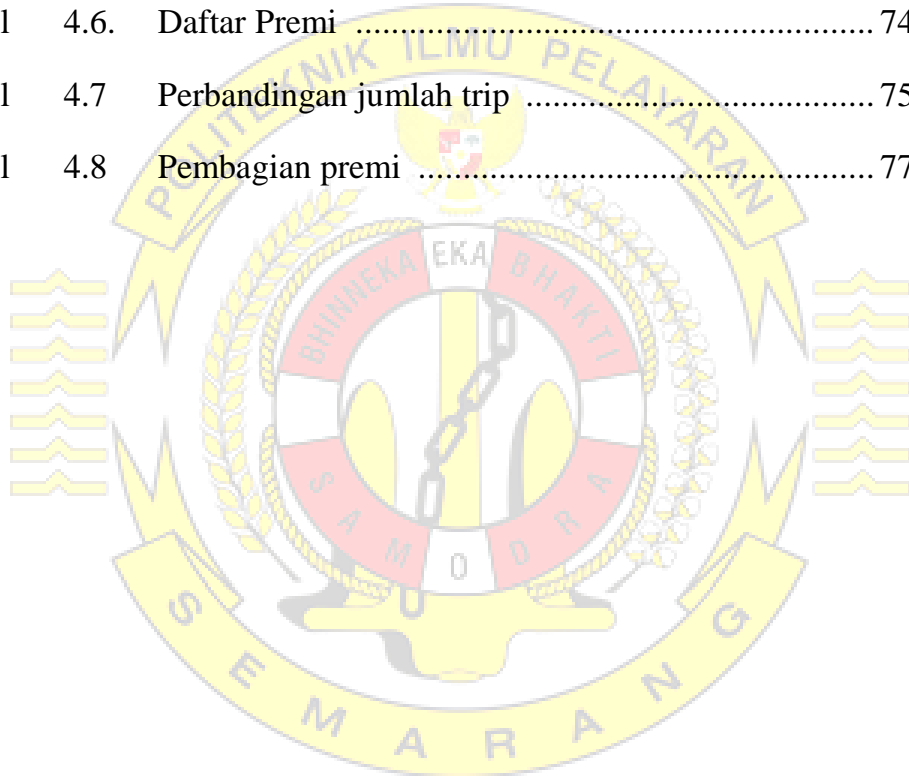
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PERNYATAAN .....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI .....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR .....	xiii
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Fokus Penelitian .....	4
C. Rumusan Masalah .....	4
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Penelitian.....	5
BAB II KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Penelitian .....	17
BAB III METODE PENELITIAN .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
A. Metode Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
B. Tempat Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
D. Teknik Pengumpulan Data .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
E. Instrumen Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
F. Teknik Analisis Data Kualitatif .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

G. Pengujian Keabsahan Data .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN .....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
B. Deskripsi Data.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
C. Temuan .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
D. Pembahasan Hasil Penelitian .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>88</b>
A. Simpulan .....	88
B. Keterbatasan Penelitian .....	90
C. Saran .....	90
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>92</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>95</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....</b>	<b>113</b>



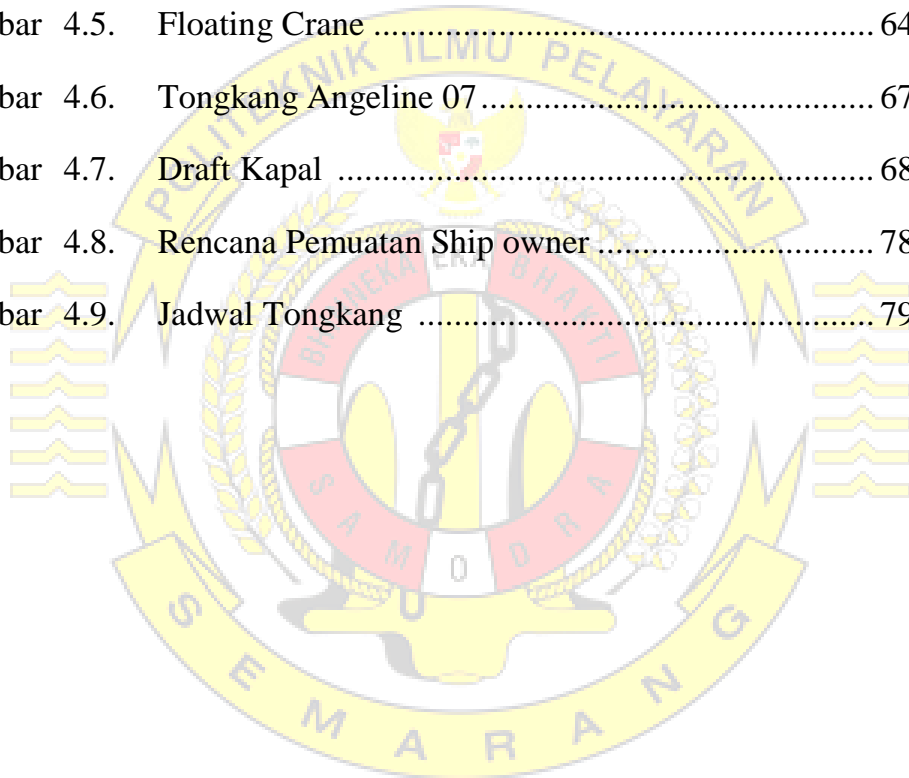
## DAFTAR TABEL

Tabel	4.1.	Daftar kapal <i>tug boat</i> PT.MBSS .....	53
Tabel	4.2.	Daftar Tongkang PT. MBSS .....	55
Tabel	4.3.	Daftar Indikator Pemotongan Premi .....	61
Tabel	4.4.	Daftar <i>Remain Cargo</i> Maret 2021 .....	65
Tabel	4.5.	Perbandingan Jumlah Trip .....	71
Tabel	4.6.	Daftar Premi .....	74
Tabel	4.7	Perbandingan jumlah trip .....	75
Tabel	4.8	Pembagian premi .....	77



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Kerangka Penelitian.....	19
Gambar 4.1.	Kantor PT.MBSS .....	45
Gambar 4.2.	Struktur Organisasi PT. MBSS.....	48
Gambar 4.3.	<i>Port Of Loading</i> (POL) .....	58
Gambar 4.4.	Proses Bongkar Muat .....	59
Gambar 4.5.	Floating Crane .....	64
Gambar 4.6.	Tongkang Angeline 07 .....	67
Gambar 4.7.	Draft Kapal .....	68
Gambar 4.8.	Rencana Pemuatan Ship owner .....	78
Gambar 4.9.	Jadwal Tongkang .....	79



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Pada saat melaksanakan proses bongkar muat banyak sekali kendala yang di hadapi. Menurut Murdiyanto et al., (2018) untuk kelancaran bongkar muat dari dan ke kapal, tentu perlu kesiapan kapal dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat sehingga proses bongkar muat berjalan lancar dan sesuai perencanaan, namun dalam pelaksanaan pembongkaran muat sering terjadi keterlambatan sehingga bongkar muat berlangsung lama.

Seperti salah satu kendala yang akan diangkat pada skripsi oleh peneliti sebagai topik yaitu muatan pada tongkang milik PT.Mitrabahtera Segara Sejati yang tidak selesai dibongkar pada Kapal induk tujuan, kemudian muatan sisa pada tongkang tersebut dibawa kembali oleh kapal *tug boat* kembali menuju tempat berlabuh atau tempat berlabuh sembari menunggu Kapal induk selanjutnya datang. Hal ini membuat berbagai pihak mengalami dampak karena muatan sisa yang tidak selesai dibongkar tersebut. Dampak yang di alami oleh pemilik kapal adalah total waktu yang ditempuh dalam satu *trip* atau *Cycle Time* akan menjadi lebih lama terutama pada saat menunggu waktu bongkar.

Jika *Cycle Time* lebih lama daripada waktu yang telah ditargetkan maka hal tersebut juga akan berdampak pada penggunaan bahan bakar kapal *tug boat* yang melebihi target penggunaan bahan bakar. Selanjutnya, jenis charter yang telah disepakati kedua belah pihak baik pengirim muatan dan pemilik kapal adalah *freight charter*, oleh karena itu jika sebuah armada tidak mencapai target jumlah pemuatan dalam satu bulan maka biaya sewa yang akan dibayarkan oleh pengirim muatan kepada pemilik kapal juga akan berkurang. Sedangkan dampak yang dirasakan oleh awak kapal adalah pemotongan premi yang diberikan oleh pemilik kapal karena jumlah *trip* kapal yang diawakinya tidak mencapai target dan premi juga bisa dipotong atau bahkan hangus jika pemakaian bahan bakar melebihi dari ketentuan kantor.

Sektor pelayaran di Indonesia menjadi salah satu penopang perekonomian negara. Dikarenakan Indonesia memiliki wilayah perairan yang lebih luas dibandingkan dengan daratan, oleh karena itu banyak perusahaan pelayaran yang memanfaatkan fenomena geografis tersebut dengan menyediakan transportasi laut yang terpadu.

Transportasi laut sangat dibutuhkan oleh sektor pertambangan untuk mengangkut hasil tambang dari tempat pengumpulan hasil tambang kepada konsumen baik domestik maupun internasional.

Disinilah transportasi laut sangat dibutuhkan perannya untuk membawa muatan dengan selamat, aman, lancar dan sesuai tujuan.

Batubara merupakan salah satu hasil tambang yang cukup banyak terdapat di Indonesia, pulau Kalimantan dan Sumatera menjadi pulau yang paling banyak menyimpan cadangan batubara, hal itu dibuktikan dengan banyaknya perusahaan pertambangan raksasa yang mengelola sumber daya alam tersebut. Seperti PT. Kideco Jaya Agung yang menjadi perusahaan tambang terbesar di Kalimantan Timur dan berada di urutan ketiga di Indonesia. Batubara adalah batuan yang terbentuk dari fosil-fosil makhluk hidup seperti hewan dan tumbuhan pada kurang lebih 340 juta tahun yang lalu.

Pada alur pengiriman batubara sampai di tangan konsumen baik domestik maupun internasional, moda transportasi laut dipilih oleh perusahaan pertambangan sebagai alat transportasi yang efektif dan efisien jika dipandang dari segi ekonomi dan bisnis. Selain menggunakan kapal curah atau *bulk carrier* dalam pengiriman hasil tambang batubara, pengiriman juga dapat menggunakan kapal tongkang atau *barge*.

Pengiriman hasil tambang batubara menggunakan kapal tongkang sangat efektif sekali digunakan dalam proyek *transshipment* atau *ship to ship* karena ukuran tongkang yang dapat melewati sungai dengan jarak tempuh yang tidak terlalu jauh.



Pada akhirnya, proposal pengajuan judul skripsi ini bertujuan untuk menambah informasi dan pengetahuan dalam proses penanganan muatan yang tidak selesai dibongkar agar tidak banyak kerugian yang ditimbulkan. Berdasarkan uraian di atas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul “**Upaya Penanganan *Remain Cargo* Pada Tongkang Di PT. Mitrahaftera Segara Sejati Tbk.**”

### **B. Fokus Penelitian**

Pada penelitian karya ilmiah ini, peneliti hanya berfokus mengenai bagaimana upaya PT. Mitrahaftera Segara Sejati Tbk. untuk menangani *Remain cargo* yang terjadi pada tongkang milik PT. Mitrahaftera Segara Sejati Tbk.

### **C. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang dan masalah yang telah diuraikan oleh peneliti di atas, maka perumusan masalah adalah sebagai berikut :

1. Apa saja dampak *Remain Cargo* pada tongkang di PT. Mitrahaftera Segara Sejati Tbk. ?
2. Bagaimana penanganan *Remain Cargo* pada tongkang di PT. Mitrahaftera Segara Sejati Tbk. ?

#### D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan khusus dari penelitian Penanganan *Remain Cargo* Pada Tongkang Di PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. antara lain:

1. Mengetahui dampak yang diakibatkan oleh *Remain Cargo* pada tongkang milik PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk.
2. Mengetahui penanganan *Remain Cargo* pada tongkang di PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. ?

#### E. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian yang telah diuraikan pada tujuan penelitian di atas, maka diharapkan memiliki manfaat baik secara langsung maupun tidak langsung, sehingga manfaat penelitian adalah sebagai berikut :

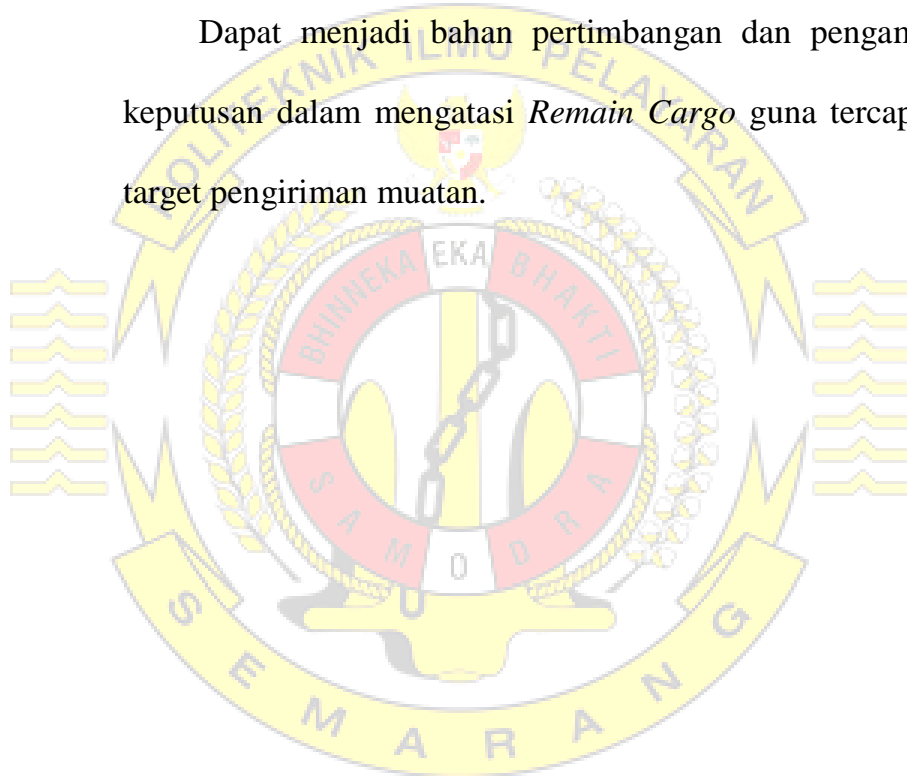
1. Manfaat Teoritis
  - a. Sebagai tambahan informasi bagi pembaca dan berharap menjadi masukan yang berguna bagi pengembangan sumber daya manusia dan personal guna menghadapi dunia kerja.
  - b. Hasil penelitian ini dapat bermanfaat guna memberikan sumbangan pemikiran ilmiah kepada Taruna Akademi Pelayaran serta dapat dijadikan referensi sebagai bahan ajar

guna meningkatkan aspek tentang manajemen angkutan laut yang efisien.

- c. Serta sebagai sumber dan referensi kepustakaan khususnya tentang manajemen angkutan laut dan sebagai acuan untuk penelitian selanjutnya supaya lebih baik.

## 2. Manfaat Praktis

Dapat menjadi bahan pertimbangan dan pengambilan keputusan dalam mengatasi *Remain Cargo* guna tercapainya target pengiriman muatan.



## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori dalam suatu penelitian adalah deskripsi sistematis dari teori dan hasil penelitian yang relevan dengan variabel yang diteliti, deskripsi teori berisi penjelasan tentang variabel yang diteliti melalui deskripsi yang mendalam dan lengkap dari berbagai referensi. Dalam menggali pembahasan dan pengetahuan tentang penanganan *remain cargo* pada armada PT.Mitrabahtera Segara Sejati, dirasa perlu untuk memberikan penjelasan atau uraian terkait istilah-istilah yang berkaitan dengan pembahasan skripsi, guna mempermudah dan menyempurnakan penelitian skripsi ini sehingga dapat menjawab rumusan masalah yang dikaji secara teoritis. Istilah yang digunakan antara lain :

##### 1. Upaya

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) kata upaya memiliki arti usaha, ikhtiar untuk memperoleh jalan keluar, mencapai suatu maksud, mencari jalan keluar. Dalam penyusunan skripsi ini, upaya yang dimaksud adalah cara atau usaha yang dilakukan oleh perusahaan dalam menekan jumlah *remain cargo* yang terjadi pada setiap armada yang dimilikinya.

## 2. *Remain cargo*

*Remain cargo* adalah kondisi dimana muatan yang ada di dalam tongkang tidak selesai di bongkar semuanya pada kapal induk tujuan, kemudian terjadilah apa yang dinamakan muatan sisa. Selanjutnya tongkang yang berisi muatan sisa tersebut akan berlabuh pada tempat berlabuh.

## 3. Tongkang (*Barge*)

Tongkang adalah sebuah kapal yang dirancang khusus hanya untuk dimuat, konstruksi kapal tongkang berbeda dengan kapal-kapal pada umumnya, dimana kapal tongkang tidak terdapat mesin penggerak. Sehingga untuk melakukan olah gerak, kapal tongkang biasanya digerakan oleh kapal tunda yaitu *Tug Boat*. Konstruksi tongkang cukup unik, lambung yang berbentuk datar dan bagian tengah yang kosong tidak ada konstruksi apapun, hal tersebut berfungsi supaya dapat memuat muatan secara maksimal. Penggunaan tongkang dalam proyek *transshipment* dinilai sangat efektif, karena ukuran kapal tongkang yang tidak terlalu besar dapat menyusuri alur sungai tertentu dimana terdapat pelabuhan muat didalamnya yang tidak dapat dijangkau oleh kapal besar atau Kapal induk karena *Draft* kapal yang terlalu dalam. Tetapi tidak sedikit juga kapal tongkang digunakan pada proyek *Long Towing* karena

lebih ekonomis. Kapal tongkang umumnya digunakan untuk memuat kayu log, batubara, nikel dan muatan curah lainnya

#### 4. Muatan

Menurut Yolanda Ulfa Sari (2014) cargo adalah semua barang yang dikirim melalui udara (pesawat terbang), laut (kapal) atau darat (truk kontainer) untuk diperdagangkan, baik antar wilayah atau kota di dalam negeri maupun antar negara (internasional) yang dikenal dengan istilah export import.

#### 5. Pemilik Kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 7 disebutkan bahwa “Pemilik Kapal adalah perseorangan, instansi pemerintah kementerian/lembaga, badan usaha milik negara dan badan hukum Indonesia yang telah memperoleh status badan hukum.

#### 6. Bongkar Muat

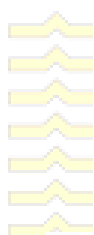
Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 60 Tahun 2014 pasal 2 ayat 1 dijelaskan bahwa kegiatan usaha bongkar muat barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan:

a. *Stevadoring*

*Stevadoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat atau alat bongkar lainnya.

b. *Cargodoring*

*Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan kemudian selanjutnya disusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.



c. *Receiving/Delivery*

*Receiving/Delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

## 7. *Transshipment*

. Menurut T.Chusnia (2003:2) Model transshipment adalah model transportasi yang memungkinkan dilakukannya pengiriman barang (komoditas) secara tidak langsung, dimana barang dari suatu

sumber dapat berada pada sumber lain atau tujuan lain sebelum mencapai tujuan akhirnya, Jadi suatu sumber sekaligus dapat berperan sebagai tujuan dan sebaliknya suatu tujuan dapat juga berperan sebagai sumber

Sistem *Transshipment* atau *Ship to Ship* dinilai sangat cocok untuk di terapkan pada berbagai tempat pertambangan seperti Kalimantan Selatan, Kalimantan Timur, Sulawesi dan beberapa daerah pertambangan di Sumatera. Karena sistem *Transshipment* relatif lebih rendah biaya daripada harus mendatangkan Kapal induk ke bibir pantai, alasan lainnya yaitu karena *draft* dan ukuran Kapal induk yang rata-rata cukup besar tidak dapat memasuki wilayah sungai yang biasanya memiliki kedalaman yang dangkal, fasilitas pelabuhan yang kurang memadai juga menjadi penyebab Kapal induk tidak bisa sandar pada *Jetty*.

Dari pengamatan peneliti, berikut adalah istilah-istilah yang digunakan dalam proses *Transshipment* yang dilakukan oleh PT. Mitrahahtera Segara Sejati Tbk. cabang Tanah Grogot, Kalimantan Timur.

a. *Jetty*

*Jetty* merupakan bangunan dermaga yang digunakan oleh kapal untuk sandar dan tambat. Dalam area *jetty* biasanya



terdapat banyak bangunan penunjang antara lain *mooring dolphin, fender, bollard, post security* dan lain sebagainya.

b. Terminal Batubara (*Coal Terminal*)

Setelah batubara diangkut menggunakan *hauling*, kemudian batubara dikumpulkan dalam suatu area yang luas dimana dalam area tersebut dekat dengan jetty dan juga lengkap dengan fasilitas penunjang seperti *conveyor, stock pile*, alat berat dan lain sebagainya, maka tempat itu dinamakan

Terminal batubara.

c. *Time Sheet*

*Time sheet* adalah sebuah data yang memuat segala bentuk aktivitas dari sebuah kapal dalam suatu proyek dalam 24 jam. *Time sheet* adalah acuan data dari perhitungan sebuah charter, pengawasan bahan bakar, perhitungan premi crew kapal dan penilaian efektifitas sebuah armada dalam suatu proyek.

d. *Port Of Loading (POL)*

Istilah *Port of Loading* memiliki arti yaitu pelabuhan asal muatan, biasanya lokasi *Port of Loading* letaknya tidak

jauh dari terminal batubara, supaya proses penanganan muatan dapat berjalan lebih efisien.

e. *Port Of Discharge* (POD)

*Port Of Discharge* (POD) sebuah area dimana muatan dibongkar pada tujuan sesuai *charter party*. Pelabuhan bongkar tidak selalu diartikan pada sebuah kawasan pelabuhan, dalam proyek *transshipment* atau *ship to ship*, pembongkaran muatan terjadi di tengah laut dengan dibantu oleh *Floating Crane* jika sebuah Kapal induk tidak memiliki *Crane* untuk melakukan bongkar muat.

f. *Full Away*

*Full Away* adalah kondisi dimana sebuah kapal sedang melakukan perjalanan menuju suatu tujuan, baik itu menuju pelabuhan muat atau menuju pelabuhan bongkar.

g. Tempat Berlabuh

Ketika kapal sedang menunggu antrian untuk dibongkar atau dimuat, maka kapal tersebut harus menunggu di sebuah area yang aman dari aktivitas bongkar muat supaya tidak mengganggu maneuvering kapal yang sedang melakukan

bongkar muat. Tempat berlabuh biasanya terdapat pada teluk yang tidak jauh dari kawasan pelabuhan.

h. *Alongside*

*Alongside* adalah posisi dimana sebuah kapal yang membawa muatan sudah berada pada samping kanan atau kiri Kapal induk dalam proyek *Transshipment*.

i. *Sailling load*

Kondisi dimana sebuah kapal sedang melakukan sebuah pelayaran dengan membawa muatan menuju *Port Of Discharge (POD)*.

j. *Sailling Empty*

Kondisi dimana sebuah kapal sedang melakukan sebuah pelayaran dengan sedang tidak membawa muatan menuju *Port Of Loading (POL)*.

k. *Cycle Time*

Total waktu yang dibutuhkan suatu armada dalam suatu trip. Cycle time terhitung ketika sebuah kapal telah melakukan *cast off* dari pelabuhan muat.

## 8. Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 disebutkan bahwa “ Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan / atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusaha yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan / atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Berdasarkan fungsi pokoknya pelabuhan dibagi menjadi 3 yaitu sebagai berikut :

### a. Pelabuhan Utama

Pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan / atau barang, serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

### b. Pelabuhan Pengumpul

Pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan / atau barang, serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

### c. Pelabuhan Pengumpan

Pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan / atau barang, serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

Berdasarkan kegunaannya, pelabuhan dibagi menjadi 2 yaitu sebagai berikut :

#### a. Pelabuhan Laut

Pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan / atau angkutan penyebrangan yang terletak di laut atau di sungai.

#### b. Pelabuhan Sungai dan Danau

Pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai dan danau yang terletak di sungai dan danau.

#### 9. Batubara

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2020 tentang perubahan atas Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara Pasal 1 Ayat 3 disebutkan bahwa “Batubara adalah endapan senyawa organik karbonan yang terbentuk secara alamiah dari sisa tumbuhan. Sedangkan Pertambangan Batubara adalah Pertambangan endapan karbon yang terdapat di dalam bumi, termasuk bitumen padat, gambut dan batuan aspal yang disebutkan dalam Pasal 5 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2020.

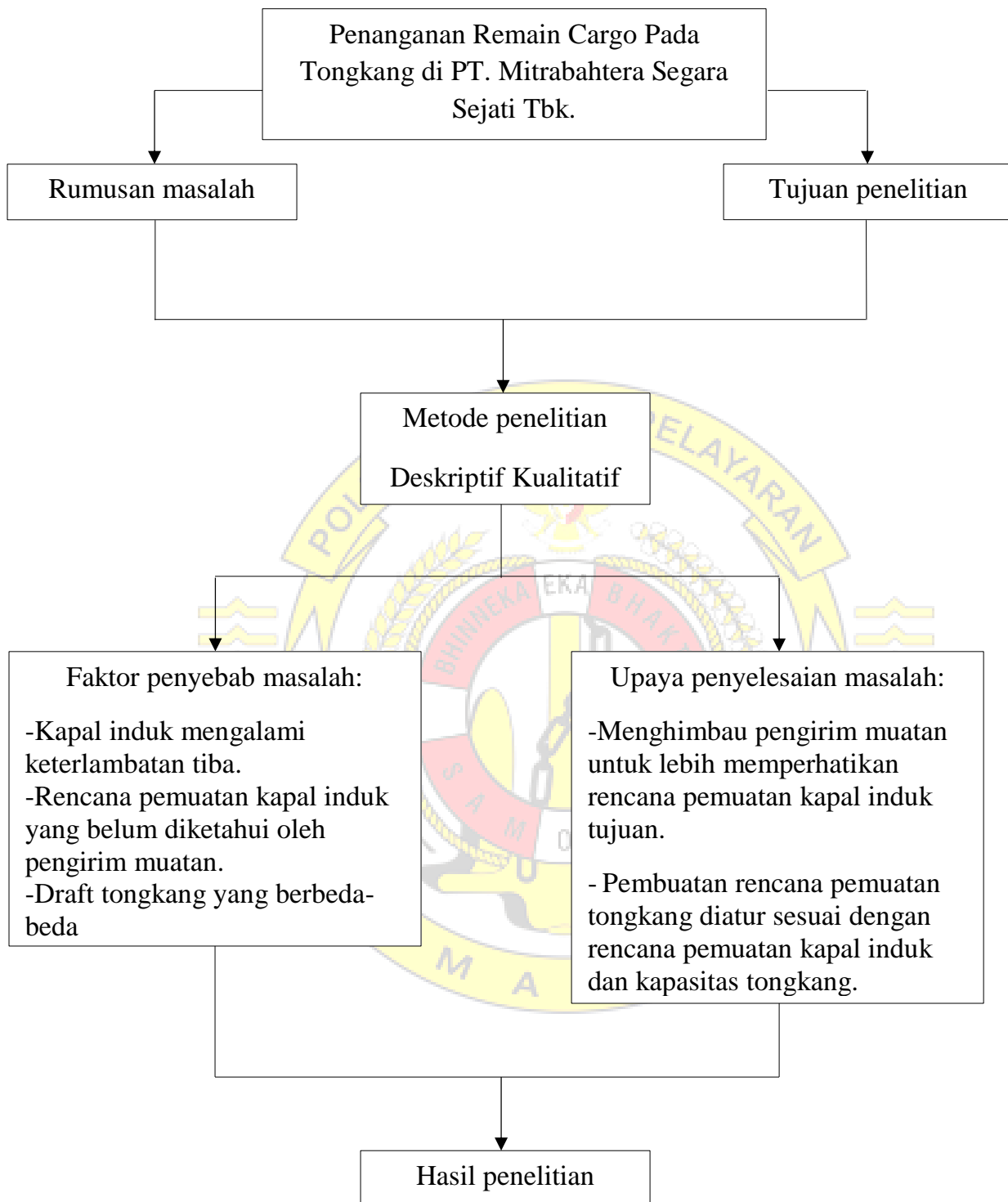
#### **B. Kerangka Pikir Penelitian**

Kerangka pikir penelitian adalah rangkaian pemikiran yang menggunakan pendekatan sistematis untuk menerapkan berbagai model konseptual tentang bagaimana teori terhubung dengan komponen yang diidentifikasi sebagai masalah dalam topik penelitian.

Untuk memahami substansi informasi dalam penelitian ini, dibuatlah bagan sederhana sebagai dasar atau kerangka penelitian

setelah mempelajari dan mengkaji definisi beberapa kata yang termasuk dalam judul. Peneliti telah membuat kerangka penelitian berupa diagram pada gambar kerangka pikir penelitian.





Gambar 2.1. Kerangka Penelitian



## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya, maka dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut :

#### 1. Dampak terjadinya *remain cargo* pada tongkang di PT.

**Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. sehingga menimbulkan kerugian pada berbagai pihak adalah :**

##### a. Kerugian yang dialami pemilik kapal

##### 1) *Cycle time* akan lama

Waktu putaran yang dibutuhkan suatu armada untuk melakukan satu trip dalam proses *transshipment* akan berlangsung lebih lama dari yang yang sudah ditargetkan sebelumnya terutama pada proses menunggu bongkar karena harus menunggu kapal induk selanjutnya tiba di teluk Adang untuk melakukan bongkar muat.

##### 2) Kelebihan konsumsi bahan bakar

Konsumsi bahan bakar suatu bahan bakar akan melebihi target yang telah ditetapkan jika sebuah armada mengalami *remain cargo*. Hal tersebut terjadi karena pengaruh dari banyaknya perintah olah gerak yang dilakukan sebuah armada ketika berlabuh di teluk Adang,

kemudian pengaruh mesin bantu sebagai pembangkit listrik di atas kapal juga memakai bahan bakar dalam setiap harinya.

b. Kerugian yang dialami kru kapal

1) Jumlah trip kapal mengalami penurunan

Ketika sebuah kapal mengalami *remain cargo*, maka jumlah total trip dalam satu bulan akan mengalami penurunan. Sehingga kru kapal akan memperoleh premi atau bonus yang kurang maksimal.

2) Pemotongan premi

Pemotongan premi untuk kru kapal diakibatkan oleh kelebihan konsumsi bahan bakar karena banyaknya perintah olah gerak di teluk Adang dan juga digunakan untuk mengoperasikan mesin bantu untuk pembangkit listrik kapal pada setiap harinya.

**2. Upaya yang dilakukan oleh PT. Mitrahaftera Segara Sejati**

**Tbk. untuk meminimalisir terjadinya *remain cargo* yakni :**

a. Menghimbau pengirim muatan untuk lebih memperhatikan rencana pemuatan milik kapal induk tujuan.

Rencana pemuatan sangat penting dalam perencanaan bongkar muat. Ketika rencana pemuatan sudah jelas diketahui oleh pengirim muatan, maka pihak pengirim muatan dengan

mudah membuat perencanaan bongkar muat yang kemudian akan diberikan kepada pemilik kapal supaya dapat meminimalisir terjadinya *remain cargo*.

- b. Pembuatan rencana pemuatan tongkang sedemikian rupa sesuai dengan rencana pemuatan.

Rencana pemuatan tongkang dibuat oleh pengirim muatan dengan mempertimbangkan berbagai aspek seperti kapasitas tongkang dan jumlah muatan yang dimuat, sehingga dapat meminimalisir muatan yang masih tersisa dalam sebuah tongkang.

## **B. Keterbatasan Penelitian**

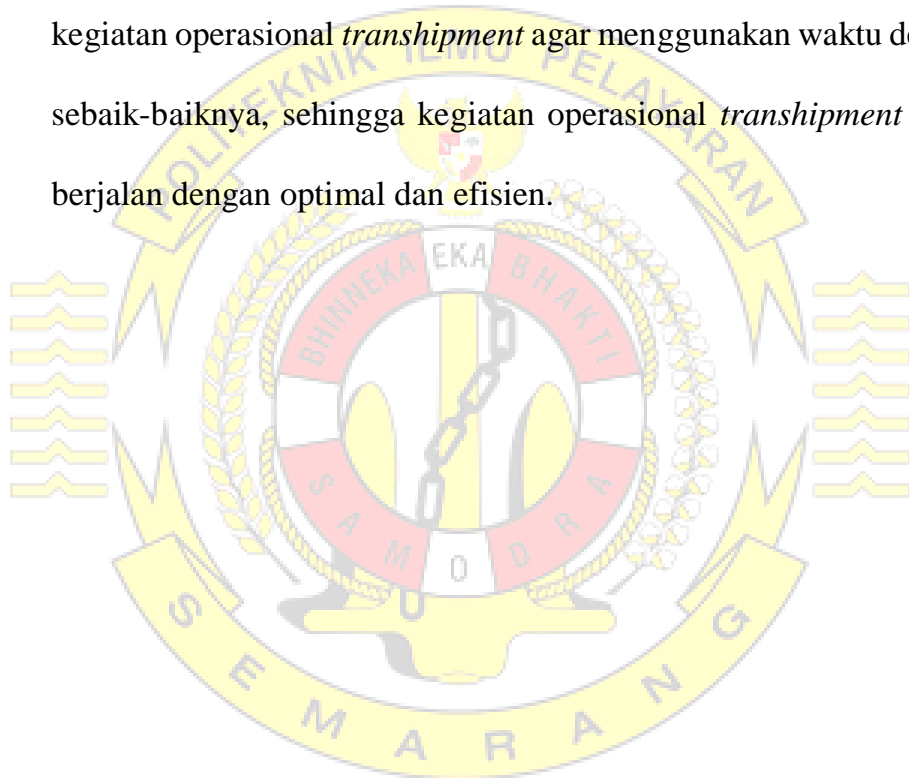
Berdasarkan pengalaman peneliti saat melaksanakan praktek darat di PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. masih terdapat beberapa masalah yang masih dapat diteliti oleh penelitian selanjutnya seperti pengaruh jatah bahan bakar kapal terhadap kelancaran operasional sebuah kapal, permasalahan premi dengan kinerja kru kapal dan alat keselamatan kapal.

## **C. Saran**

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan peneliti di atas, maka peneliti memberikan saran sebagai berikut :

1. Hendaknya kru selalu berkoordinasi dengan pihak jetty mengenai jumlah total muatan yang sudah dimuat di dalam tongkang.

2. Sebaiknya perusahaan pemilik kapal memberi pengarahan kepada kru kapal untuk memberikan pelaporan yang jelas dan rinci jika terjadi *remain cargo* supaya tidak terjadi kesalah pahaman antara kru kapal dan pihak kantor terkait penjualan bahan bakar secara illegal.
3. Sebaiknya pihak operator jetty dan kru kapal yang tergabung dalam kegiatan operasional *transhipment* agar menggunakan waktu dengan sebaik-baiknya, sehingga kegiatan operasional *transhipment* dapat berjalan dengan optimal dan efisien.



## DAFTAR PUSTAKA

Sumiyati, S., & Murdiyanto, L. (2018). Strategi komunikasi pemasaran pariwisata untuk meningkatkan kunjungan wisatawan di Pantai Suwuk Kabupaten Kebumen. *WACANA: Jurnal Ilmiah Ilmu Komunikasi*, 17(2), 171-180.

KBBI (2016). Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). Arti kata Upaya.

KBBI (2016). Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). Arti kata Penanganan.

Sari, Y. U. (2014). Penanganan Export Import Cargo Maskapai Garuda Indonesia Di PT Gapura Angkasa Bandar Udara Ahmad Yani Semarang. *Jurnal Ground Handling*, 1(2).

KBBI (2016). Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). Arti kata Sisa.  
Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 7.

Indra, W. (2019). Optimalisasi Pelayanan Dokumen Bongkar Muat Jenis Tumbuhan Di Karantina Tumbuhan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Karya Tulis.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 60 Tahun 2014 pasal 2 ayat 1

Chusnia, T. (2003). Aplikasi Transshipment Pada Pendistribusian Produk. *Jurnal Teknik Industri*, 4(2), 50-60.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan Bab I Ketentuan Umum Pasal 1

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2020 tentang perubahan atas Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara Pasal 1 Ayat 3.

Pasal 5 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2020.

Kurniullah, A. Z., Revida, E., Hasan, M., Tjiptadi, D. D., Saragih, H., Rahayu, P. P., ... & Hidayatulloh, A. N. (2021). Metode Penelitian Sosial. Yayasan Kita Menulis.

Subagyo, P. A. (2010). Pragmatik kritis: paduan pragmatik dengan analisis wacana kritis. *Jurnal Linguistik Indonesia*, 28(2), 177-187.

Marâ, H., Priyanto, W., & Damayani, A. T. (2019). Pengembangan media pembelajaran tematik ular tangga berbagai pekerjaan. *Mimbar PGSD Undiksha*, 7(3).

Nasution, A. E., Putri, L. P., & Lesmana, M. T. (2019, October). Analisis pengaruh harga, promosi, kepercayaan dan karakteristik konsumen terhadap keputusan pembelian konsumen pada 212 mart di kota medan. In *Prosiding Seminar Nasional Kewirausahaan* (Vol. 1, No. 1, pp. 165-173).

Ersan, E., Marli, S., & Uliyanti, E. Pengaruh Model Mind Mapping Terhadap Hasil Belajar Ilmu Pengetahuan Sosial Siswa Di Sekolah Dasar. *Jurnal Pendidikan Dan Pembelajaran Khatulistiwa*, 8(3).

Maulana, A. (2018). Analisis perbandingan kinerja keuangan Perbankan Syariah di Asean melalui pendekatan islamicity performance index (Bachelor's thesis, Jakarta: Fakultas Ekonomi dan Bisnis UIN Syarif Hidayatullah).

Santoso, A. T. (2014). Analisis Kesalahan Dalam Menyelesaikan Soal Cerita Pada Materi Persamaan Dan Fungsi Kuadrat Yang Berkaitan Dengan Bangun Datar Ditinjau Dari Minat Belajar Siswa Kelas X Sma Negeri 5 Surakarta Tahun Ajaran 2010/2011.

Damayanti, E. (2018). Peran Gaya Kepemimpinan dan Pengambilan Keputusan dalam Upaya Menentukan Karyawan Baru Lulus Training di PT. XXX Galaxy Mall Surabaya.

Siyoto, S., & Sodik, M. A. (2015). Dasar metodologi penelitian. literasi media publishing.

A'yuni, S. M. Q. (2019). Analisa Open Door Policy Turki terhadap krisis kemanusiaan Pengungsi Suriah Tahun 2011-2019 (Doctoral dissertation, UIN Sunan Ampel Surabaya)

## LAMPIRAN

### Hasil Wawancara

#### Wawancara I

Wawancara dengan narasumber yang peneliti lakukan untuk mengetahui persentasi pemotongan premi jika target tidak tercapai :

Narasumber : Staf *bunker* PT.Mitrabahtera Segara Sejati Tbk.

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Peneliti :“Selamat pagi pak, mohon ijin mengganggu waktunya sebentar.”

Narasumber :”Selamat pagi det, iya det ada perlu apa.”

Peneliti :“Apakah ada kebijakan dari perusahaan jika sebuah kapal berhasil mencapai target dalam pengiriman muatan?”

Narasumber :“Oh ada det, dalam perusahaan ini pemberian bonus pada kru kapal yang berhasil mencapai target dalam pengiriman muatan dinamakan premi .”

Peneliti :“Siap bapak, lantas apa saja pak pertimbangan perusahaan dalam memberikan premi kepada kru kapal?”

Narasumber :” Pemberian premi trip didasarkan pada penggunaan bahan bakar yang tidak boleh melebihi jatah, waktu *sailing time* yang



harus tembus sehingga tidak menimbulkan *demmurage* dan jumlah muatan yang diangkut tidak boleh kurang dari batas minimal kapasitas tongkang.”

Peneliti : “Siap bapak, lantas apakah ada pemotongan premi pak jika tidak mencapai target pengiriman muatan?”

Narasumber : “Ada det, Dari 3 syarat tadi memiliki nilai yang berbeda, pemakaian bahan bakar memiliki nilai paling tinggi 50%, *sailing time* 40%, dan muatan 10%”

Peneliti : “Siap pak, saya ingin bertanya satu lagi, berapa jatah bahan bakar setiap armada untuk melakukan sebuah pelayaran dalam satu trip nya?”

Narasumber : “Kita memberikan jatah bahan bakar setiap tripnya sesuai dengan tenaga mesin setiap kapal, kapal bertenaga 2000 HP kita kasih 2000 liter atau 2 ton, 2200 HP kita kasih 2200 liter atau 2,2 ton, dan kapal 2400 HP kita kasih 2400 liter atau 2,4 ton, *Chief Engineer* setiap hari melaporkan *ROB (Report of Bunker)* dimana jika penggunaan bahan bakar per trip melebihi jatah yang diberikan maka premi trip akan hangus sebesar 50% seperti yang sudah saya jelaskan tadi.”

Peneliti :“ siap terimakasih pak atas informasi dan waktunya pak.

Tanah Grogot, 14 Maret 2021



Ikhsan Kurniawan

## Wawancara II

Wawancara dengan narasumber yang peneliti lakukan untuk mengetahui dampak terjadinya *remain cargo* pada tongkang di PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk :

Narasumber : *Site Manager* Capt. Tomy Firmansyah

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Peneliti :“Selamat siang capt, mohon ijin mengganggu waktunya sebentar.”

Narasumber :”Selamat siang det, iya det ada perlu apa?”

Peneliti :“Mohon ijin capt, saya mau bertanya apa saja dampak yang timbul terjadinya *remain cargo* pada tongkang?”

Narasumber :“Oh ada det, ketika terjadi *remain cargo* maka total waktu yang dibutuhkan untuk menempuh suatu trip akan semakin lama terutama waktu yang dibutuhkan ketika menunggu waktu

bongkar atau ketika kapal di posisi berlabuh menunggu proses bongkar pada kapal induk selanjutnya yang belum tiba pada area bongkar muatan di teluk Adang. Ketika *cycle time* lebih lama daripada biasanya atau waktu yang telah ditargetkan, maka akan berpengaruh pada jumlah trip total sebuah armada dalam satu bulannya. Hal tersebut membuat pemilik kapal merugi, dikarenakan pemuatan kargo tidak dapat berjalan secara maksimal, sebab jumlah trip yang sedikit akan menghasilkan jumlah total kargo yang dimuat sedikit pula.”

Peneliti : “Jadi *remain cargo* ini sangat berpengaruh ya capt. Pada proses *transshipment* di tanah grogot ini?”

Narasumber :”Betul sekali kamu det!”

Peneliti : “ siap terimakasih atas informasi dan waktunya capt.”

Narasumber :”iya sama sama det.”

Tanah Grogot, 05 November 2021



Site Manager Capt. Tomy Firmansyah

### Wawancara III

Wawancara dengan narasumber yang peneliti lakukan untuk mengetahui penyebab kelebihan konsumsi bahan bakar pada kapal milik PT.

Mitrabahtera Segara Sejati Tbk. :

Narasumber : Nakhoda TB. Entebe Star 26 – BG. Angeline 219-07

Capt. Budi Setyawan

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Peneliti : “Selamat pagi capt, mohon ijin mengganggu waktunya sebentar.”

Narasumber : “Selamat pagi det, iya det ada perlu apa.”

Peneliti : “Mohon ijin pak, saya mau bertanya penyebab kelebihan konsumsi bahan bakar pada kapal milik PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk pada *transshipment* Tanah Grogot?”

Narasumber : “Oh iya det, penggunaan bahan bakar yang melebihi batas tidak hanya disebabkan oleh keadaan mesin induk yang sedang mengalami kerusakan, tetapi bisa disebabkan karena ketika berlabuh di teluk Adang pihak pengirim muatan selalu memerintahkan kapal yang sedang berlabuh disana (teluk Adang) untuk melakukan berbagai macam olah gerak seperti *shifting, assist, towing floating crane*. Kemudian penggunaan

mesin bantu juga berpengaruh kepada penggunaan bahan bakar yang berlebih karena terlalu lama berlabuh di teluk Adang. Pihak pengirim muatan telah menetapkan batasan bahwa hanya akan memerintahkan sebuah armada untuk melakukan olah gerak di teluk Adang sebanyak 3 (tiga) kali pergerakan baik itu *assist, towing, maupun shifting.*”

Peneliti : “Siap capt. lantas bagaimana jika di teluk Adang tidak ada kapal lagi yang berlabuh selain kapal yang sudah mendapat perintah olah gerak dari pengirim muatan? ”

Narasumber :”Nah itu masalahnya det, hal tersebut bisa berubah jika tidak ada lagi kapal yang sedang berlabuh di teluk Adang, maka mau tidak mau sebuah kapal yang sudah melebihi batas olah gerak akan melaksanakan olah gerak.”

Peneliti : “Siap capt., terimakasih atas informasi dan waktunya”

Narasumber :”Iya det, kembali kasih.”

Tanah Grogot, 14 November 2021



Nakhoda TB. Entebe Star 26 –

BG. Angeline 219-07

## LAMPIRAN 2

Timesheet 2021 - Excel (Product Activation Failed)

NO	SHIPPER	TB	BG	SET	TRU	POJ	POD	INV	ROUTE	DGO_PLAN	DGO_LOAD	TA_THICT	BDOVM_U	TA_JETTY	ASIDE_POJ	COMML_LOAD
207	3 COTRANS	SL 003	BAH 301	SL 003 - BAH 301	1	TMCT	Adang Bay	HC FORWARD	TMCT - Adang Bay	8,000.00	8,146.00			31/21 14:30	30/21 3:00	30/21 3:00
208	3 COTRANS	SL 003	BAH 301	SL 003 - BAH 301	2	TMCT	Adang Bay	SWEET IRINA	TMCT - Adang Bay	8,000.00	8,308.00			30/21 8:15	30/21 19:55	30/21 10:1
209	3 COTRANS	SS 002	ANG 005	SS 002 - ANG 005	1	TMCT	Adang Bay	HC FORWARD	TMCT - Adang Bay	7,500.00	7,686.00			20/21 13:40	31/21 18:40	31/21 18:4
210	3 COTRANS	SS 002	ANG 005	SS 002 - ANG 005	2	TMCT	Adang Bay	PUTRI KIRANA	TMCT - Adang Bay	7,500.00	7,741.00			30/21 11:30	30/21 16:15	30/21 16:2
320	3 COTRANS	ES 068	FIN 081	ES 068 - FIN 081	1	TMCT	Adang Bay	HC FORWARD	TMCT - Adang Bay	7,500.00	7,500.00	20/21 12:50	20/21 14:15	20/21 14:20	31/21 14:45	31/21 14:4
321	3 COTRANS	ES 068	FIN 081	ES 068 - FIN 081	2	TMCT	Adang Bay	GLOBAL UNITY	TMCT - Adang Bay	7,500.00	7,500.00			34/21 23:40	30/21 6:00	30/21 6:1
326	3 COTRANS	ES 062	FIN 078	ES 062 - FIN 078	1	TMCT	Adang Bay	TURMALIN	TMCT - Adang Bay	7,500.00	7,338.00			20/21 5:20	31/21 19:45	31/21 19:4
342	3 COTRANS	MP 018	BEK 000	MP 018 - BEK 000	1	TMCT	Adang Bay	EVER PROGRESS	TMCT - Adang Bay	11,800.00	11,991.00			20/21 23:30	31/21 9:45	31/21 9:4
343	3 COTRANS	ES 021	FIN 070	ES 021 - FIN 070	1	TMCT	Adang Bay	PORT CANTON	TMCT - Adang Bay	7,500.00	7,711.00			30/21 18:30	30/21 19:50	30/21 19:4
344	3 COTRANS	MS 063	FIN 105	MS 063 - FIN 105	1	TMCT	Adang Bay	EVER PROGRESS	TMCT - Adang Bay	11,800.00	11,915.00			20/21 17:30	31/21 19:00	31/21 19:0
345	3 COTRANS	MS 060	FIN 108	MS 060 - FIN 108	1	TMCT	Adang Bay	HENG MAO	TMCT - Adang Bay	11,800.00	11,893.00			20/21 8:30	31/21 8:30	31/21 8:3
346	3 COTRANS	ES 021	FIN 070	ES 021 - FIN 070	2	TMCT	Adang Bay	CRIMSON KNIGHT	TMCT - Adang Bay	7,500.00	7,504.00			30/21 15:50	30/21 21:25	30/21 21:2
347	3 COTRANS	ES 030	BAH 302	ES 030 - BAH 302	1	TMCT	Adang Bay	HC FORWARD	TMCT - Adang Bay	8,000.00	8,026.00			31/21 15:55	31/21 22:50	31/21 23:1
348	3 COTRANS	ES 067	FIN 083	ES 067 - FIN 083	1	TMCT	Adang Bay	HC FORWARD	TMCT - Adang Bay	7,500.00	7,786.00			30/21 0:20	30/21 7:30	30/21 7:3
349	3 COTRANS	ES 061	ANG 007	ES 061 - ANG 007	1	TMCT	Adang Bay	EVER PROGRESS	TMCT - Adang Bay	7,500.00	7,516.00			30/21 18:20	34/21 1:50	34/21 2:1
350	3 COTRANS	ES 062	FIN 078	ES 062 - FIN 078	2	TMCT	Adang Bay	PUTRI SEATI	TMCT - Adang Bay	7,500.00	7,882.00			30/21 13:40	30/21 23:00	30/21 23:0
351	3 COTRANS	ES 069	FIN 095	ES 069 - FIN 095	1	TMCT	Adang Bay	PUTRI KIRANA	TMCT - Adang Bay	7,500.00	7,516.00			20/21 17:25	30/21 12:35	30/21 12:4
352	3 COTRANS	MP 018	BEK 000	MP 018 - BEK 000	2	TMCT	Adang Bay	TURMALIN	TMCT - Adang Bay	11,800.00	11,916.00			30/21 12:00	30/21 20:25	30/21 20:2
353	3 COTRANS	MP 026	FIN 101	MP 026 - FIN 101	1	TMCT	Adang Bay	TURMALIN	TMCT - Adang Bay	11,800.00	12,003.00			30/21 18:45	30/21 0:20	30/21 0:2
354	3 COTRANS	MC 005	BAH 306	MC 005 - BAH 306	1	TMCT	Adang Bay	PUTRI KIRANA	TMCT - Adang Bay	8,000.00	8,286.00			30/21 17:00	30/21 15:00	30/21 15:0
355	3 COTRANS	MC 006	FIN 095	MC 006 - FIN 095	1	TMCT	Adang Bay	PUTRI KIRANA	TMCT - Adang Bay	7,500.00	7,516.00			30/21 18:40	30/21 0:00	30/21 0:0
356	3 COTRANS	MY 202	FIN 091	MY 202 - FIN 091	1	TMCT	Adang Bay	TURMALIN	TMCT - Adang Bay	7,500.00	7,538.00			30/21 3:25	30/21 12:00	30/21 12:0
357	3 COTRANS	MY 202	FIN 091	MY 202 - FIN 091	2	TMCT	Adang Bay	PUTRI KIRANA	TMCT - Adang Bay	7,500.00	7,559.00			30/21 21:30	34/21 3:30	34/21 3:3
359	3 COTRANS	MS 060	FIN 108	MS 060 - FIN 108	2	TMCT	Adang Bay	SARAH S	TMCT - Adang Bay	11,800.00	11,924.00			30/21 8:30	30/21 13:50	30/21 13:5
SUMMARY										41,500.00	41,922.00			0,000.00	0,000.00	0,000.00

READY

Time Sheet Transhipment Tanah Grogot 2021

## LAMPIRAN 3



**PT. COTRANS ASIA**

ISO 9001 & 14001 Certified Company by Certification Register Ltd.



**Mine Site**  
Tanah Grogot, Tanah Merah  
Kabupaten Paser, Kalimantan Timur  
Phone : (0543) 25232/33, (0543) 2714001  
Fax : (0543) 25230

**Head Office**  
Jl. MT. Haryono No. 77 RT. 033  
Batu Ampar, Balikpapan Utara, Kalimantan Timur  
Phone : (0542) 860029  
Fax : (0542) 860030

## SURAT KETERANGAN BARANG

No : 1387 / TRS-RRC / VII / 2022

Bersama ini kami kirimkan beberapa material milik :

Shipper : PT. KIDECO JAYA AGUNG  
Alamat : Tanah Grogot, Tanah Merah-Kabupaten Paser, Kalimantan Timur

Adapun barang yang kami kirim adalah dengan keterangan sebagai berikut :

Jenis barang : BATU BARA  
Jumlah muatan : 8,301 MT  
Penarik : TB. ENTEBE STAR 69  
Pengangkut : BG. FINACIA 98  
Penerima : MV. PACIFIC W  
Diberikan di : Tanah Merah Coal Terminal (TMCT)  
Pada tanggal : 11 JULY 2022

Demikian Surat keterangan ini kami buat selaku Pelaksana Transshipment PT.COTRANS ASIA di Teluk Adang & Surat Keterangan ini Hanya berlaku untuk kegiatan pemuatan batu bara milik PT. KIDECO JAYA AGUNG di Area Teluk Adang.

Tanah Merah, 11 JULY 2022




Acknowledge Receipt the document  
by or on behalf of ship's master



Dipindai dengan CamScanner

Surat Keterangan Barang (SKB)

	<b>DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT</b>		
	<b>KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS II TANA PASER</b>		
Jl. Pelabuhan Desa Pondong Kabupaten Paser Kode Pos – 76211	Telp : 0543 – 21040 FAX : SMS Center :	TLX : Email : kuptpanahgrogot@gmail.com Home Page :	

---

**SURAT PERSETUJUAN OLAH GERAK KAPAL**

Nomor : AL.820 / 152 / 14 / UPP.Tpr-2022

Dasar :

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Peraturan Bandar 1925;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian;
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 77 Tahun 2018 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.

Yang Bertanda Tangan dibawah ini : .....

**SYAHBANDAR TANA PASER**

Berdasarkan Surat Permohonan dari Perusahaan: PT. BAHARI TIRTA JAYA, Nomor : 85 / BTJ-TPR / TMCT / VII / 2022, tanggal : 09 JULI 2022, Perihal : Permohonan Penerbitan Surat Ijin Olah Gerak Kapal.

Dengan ini memberikan persetujuan kepada kapal tersebut di bawah ini :

Nama Kapal	: TB. ENTEBE STAR 69 / .....	TK: FINACIA 98 .....
Nakhoda	: ADIYAT RISWAN .....	
Jenis Kapal	: Kapal Tunda (Tug Boat) / .....	Tongkang (Barge) .....
Bendera	: Indonesia .....	
Isi Kotor (GT)	: 263 GT / .....	3481 GT .....
Pemilik / Agent	: PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI .....	
Untuk Bergerak dari	: .....	

===== TERSUS PT.KIDECO JAYA AGUNG ke ALP ADANG BAY =====


Keperluan : Untuk Melakukan Kegiatan Transshipment BatuBara Milik PT.KIDECO JAYA AGUNG dan tidak berlaku lagi setibanya kapal di TERSUS PT.KIDECO JAYA AGUNG TMCT Tanah Merah.

Persetujuan ini diberikan untuk maksud dan tujuan diatas dengan ketentuan sebagai berikut :

- Radio VHF harus stand by pada channel 14 / 16;
- Tidak mengganggu alur masuk dan keluar kapal;
- Tidak mengganggu kelancaran kegiatan kapal lainnya;
- Memasang semboyan sosok benda/penerangan sesuai ketentuan yang berlaku;
- Diawasi dengan cukup sesuai ketentuan;
- Kegiatan hanya di Daerah Lingkungan kerja (DLKr) & Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) Pelabuhan sampai dengan di Area Loading Point (ALP) Adang Bay;
- Tidak menimbulkan pencemaran;
- Dokumen kapal harus tetap berada di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Tana Paser;
- Memenuhi semua peraturan dan ketentuan yang berlaku di lingkungan kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tana Paser;
- Apabila terjadi hal-hal yang merugikan pihak lain, maka menjadi tanggung jawab Pemilik Kapal / Nakhoda / Agen Kapal.

Nota Persetujuan ini berlaku untuk 1 (satu) kali kegiatan, mulai dari Tanggal 11 JULI 2022 s/d Selesai.

DIKELUARKAN DI : TANA PASER  
 PADA TANGGAL : 11 JULI 2022



**MUHAMMAD HADI**  
 Penata Muda (III/a)  
 NIP. 19771019 200912 1 002

**Catatan :**

- Nota Persetujuan ini harus berada di atas kapal;

Dipindai dengan CamScanner

Surat Persetujuan Olah Gerak Kapal



<b>KEMENTERIAN PERHUBUNGAN</b>		
<b>DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT</b>		
<b>KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS II TANA PASER</b>		
Jl. Pelabuhan Desa Pondong Kabupaten Paser Kode Pos - 76211	Telp : 0543 - 21040 FAX : SMS Center :	TLX : Email : kupptanahrogot@gmail.com Home Page :

---

**SURAT PERSETUJUAN KEGIATAN ALIH MUAT DIPERAIRAN PELABUHAN**  
 Nomor : AL.028 / 54 / 4 / UPP.Tpr-2022

Dasar : 1. UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;  
 2. Peraturan Bandar 1925 Pasal 4 ayat (1), Pasal 5 ayat (1) dan (2);  
 3. Peraturan Pemerintah RI Nomor : 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan;  
 4. Peraturan Pemerintah RI Nomor : 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian;  
 5. Peraturan Pemerintah RI Nomor : 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan;  
 6. Peraturan Pemerintah RI Nomor : 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.

Sehubungan Surat Perusahaan Pelayaran : PT. BAHARI TIRTA JAYA, Nomor: 85 / BTJ-TPR / TMCT / VII / 2022, tanggal 06 JULI 2022, Perihal : Permohonan Persetujuan Alih Muat Diperairan Pelabuhan.

Dengan ini memberikan persetujuan untuk melakukan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan kepada:

Nama kapal	: TB. ENTEBE STAR 69 / .....TK. FINACIA-98.....
Isi Kotor (GT)	: 263 GT / .....3481.GT.....
Bendera	: Indonesia.....
Pemilik / Agen	: PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI.....
Jenis Barang/Muatan	: BATUBARA.....
Jumlah Muatan	: 8,301 MT.....
Pemilik Barang	: PT. KIDECO JAYA AGUNG.....
Kegiatan	: Alih Muat Ship To Ship (STS) BatuBara milik PT Kideco Jaya Agung.....
Lokasi	: Area Loading Point (ALP) Adang Bay PT. Kideco Jaya Agung.....


Persetujuan Alih Muat ini diberikan dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Dilarang melakukan kegiatan bongkar/muat selain batu bara milik PT.Kideco Jaya Agung;
2. Dilarang melakukan gerakan kapal keposisi lain tanpa izin Syahbandar kecuali dalam keadaan darurat;
3. Dilarang mempekerjakan seseorang dikapal dalam tugas dan jabatan selain ABK yang telah di siji on pada kapal tersebut diatas;
4. Dokumen kapal harus tetap berada di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Tana Paser;
5. Agar memperhatikan keselamatan kapal dan lingkungan maritim serta ketertiban selama kegiatan berlangsung;
6. Nakhoda dan/atau ABK kapal harus segera memberitahukan kepada Syahbandar apabila kondisi kapal atau bagian dari kapal dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal;
7. Apabila ada kondisi kapal atau bagian dari kapal yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal serta surat dan sertifikat yang habis masa berlakunya maka nota persetujuan ini tidak berlaku;
8. Setelah selesai melaksanakan kegiatan agar melaporkan ke Syahbandar;
9. Segala sesuatu yang timbul akibat kegiatan ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab PT.Kideco Jaya Agung selaku Pengelola Tersus / Pemilik Kapal / Nakhoda / Agen Kapal.

Nota Persetujuan ini berlaku untuk 1 (satu) kali kegiatan, mulai dari Tanggal 11 JULI 2022 s/d Selesai.

DIKELUARKAN DI : TANA PASER  
 PADA TANGGAL : 11 JULI 2022

A.n KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA  
 PELABUHAN KELAS II TANA PASER



**DEVIKA SURYA ATMOKO**  
 NIP. 19850629 2009 12 1 006

**Catatan :**  
 - Nota Persetujuan ini harus berada di atas kapal;

Dipindai dengan CamScanner

Surat Persetujuan Kegiatan Alih Muat Diperairan Pelabuhan

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS II TANA PASER**

Jl. Pelabuhan Desa Pondong Kabupaten Paser Kode Pos – 76211	Telp : 0543 – 21040 FAX : SMS Center :	TLX : Email : kupplanahgrogot@gmail.com Home Page :
---	--	---

---

**NOTA PENGAWASAN KEGIATAN BONGKAR / MUAT BARANG BERBAHAYA**

Nomor : AL.603/ 2022 / 16 / UPP.Tpr-2022

Dasar :

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim;
3. Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 tentang Pengesahan *Internasional Convention on The Safety of Life at Sea 1974*;
4. Keputusan Presiden Nomor 46 Tahun 1986 tentang Pengesahan *Internasional Convention for The Prevention of Pollution From Ships 1973* Beserta Protokol;
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 17 Tahun 2000 tentang Pedoman Penanganan Bahan/Barang Berbahaya Dalam Kegiatan Pelayaran Di Indonesia, sebagaimana telah dirubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 02 Tahun 2010;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 77 Tahun 2018 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan;
8. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : UM. 48/4/2-01 tentang Pedoman Pelaksanaan Penanganan Bahan/Barang Berbahaya Di Seluruh Pelabuhan Di Indonesia;
9. Surat PT. BAHARI TIRTA JAYA, Nomor. 85 / BTJ-TPR / TMCT / VII /2022 , Tanggal 09 JULI 2022 perihal Permohonan Pengawasan Bongkar / Muat Barang Berbahaya.


Sesuai hasil pemeriksaan/penelitian pada Dokumen kapal yang disampaikan, maka diberikan Pengawasan Bongkar/Muat Barang Berbahaya kepada :

Nama Kapal	: TB. ENTEBE STAR 69 / TK. FINACIA 98
Isi Kotor (GT)	: 263 GT / 3481 GT
Bendera	: Indonesia
Nakhoda	: ADIYAT RISWAN
Milik / Agen	: PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI
Lokasi Bongkar / Muat	: ALP Adang Bay
Bongkar Muatan dari / ke	: TK.FINACIA 98 / MV. PACIFIC W
Jenis dan Jumlah Barang	: BATU BARA & 8.301 MT
Pemilik Barang	: PT. KIDECO JAYA AGUNG

Untuk MEMUAT barang berbahaya dengan mengikuti petunjuk-petunjuk umum yang terdapat dibelakang surat ini yang diberi tanda . petunjuk-petunjuk penanganan barang berbahaya.

Nota Persetujuan ini berlaku untuk 1 (satu) kali kegiatan, mulai dari Tanggal 11 JULI 2022 s/d Selesai.

DIKELUARKAN DI : TANA PASER  
TANGGAL : 11 JULI 2022.



**MULLAH SUNUSI, SH**  
Penata Muda (I/IIa)  
NIP. 19771019 200912 1 002

Catatan :  
Selama kegiatan pemuatan berlangsung, Nota tersebut harus berada di atas kapal.

Tembusan :  
1. Direktur PT. KIDECO JAYA AGUNG;  
2. Arsip.

Dipindai dengan CamScanner

## Nota Pengawasan Kegiatan Bongkar Muat Barang Berbahaya

**DAFTAR AWAK KAPAL**  
**CREW LIST**

NAMA KAPAL : TB. ENTEBE STAR 69  
 BENDERA KAPAL : INDONESIA  
 ISI KOTOR : 263 GT  
 PELABUHAN ASAL : TMCT  
 PELABUHAN TUJUAN : ADANG BAY  
 PEMILIK KAPAL : PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI

NO.	NAMA	JABATAN	IJAZAH	KETERANGAN
1.	ADIYAT RISWAN	NAKHODA	ANT-IV Manajemen	R. INDONESIA
2.	ARI SISWANTO	MUALIM - I	ANT-IV Manajemen	R. INDONESIA
3.	ARBI LISTYO	MUALIM - II	ANT - III	R. INDONESIA
4.	KIKI PRIANTO TAMBUN	KKM	ATT-III Manajemen	R. INDONESIA
5.	EKO BUDI PRASETYO	MASINIS - II	ATT-IV Manajemen	R. INDONESIA
6.	RIZCHI YOGA PRADANA	MASINIS - III	ATT - III	R. INDONESIA
7.	MUIS	JURU MUDI	RAASD	R. INDONESIA
8.	SULPIKAR. B	JURU MUDI	RAASD	R. INDONESIA
9.	RENGGA MOKODOMPIT	JURU MUDI	RAASD	R. INDONESIA
10.	MUHAMMAD AKBAR	JURU MASAK	RFPWER	R. INDONESIA

JUMLAH CREW = 10 (SEPULUH ORANG TERMASUK NAKHODA)

PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI

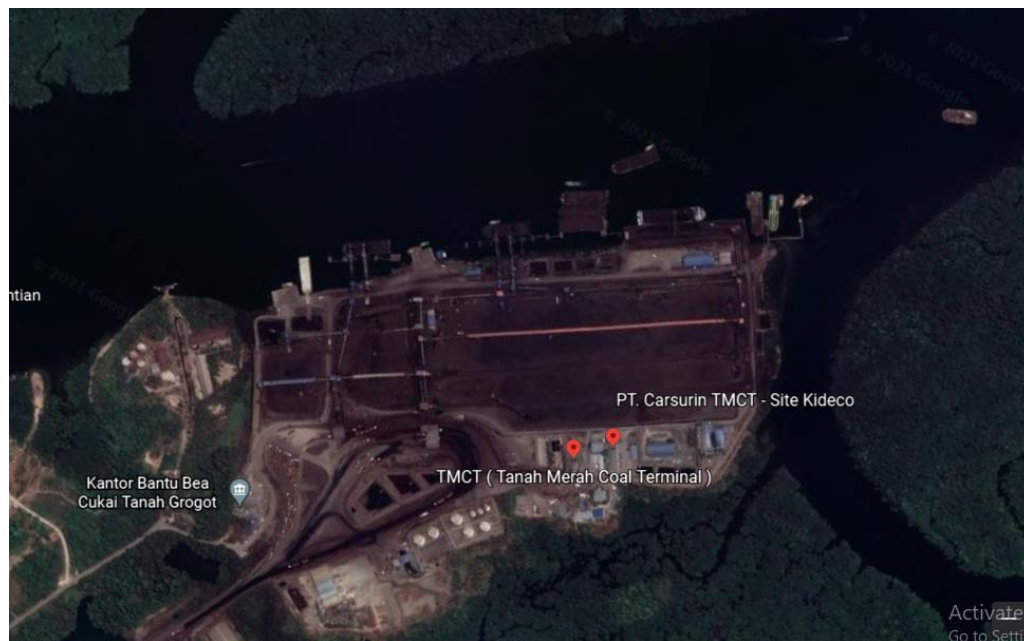
**Capt. Tomy Firmansyah M.Mar**  
Site Manager

Tana Paser, 11 Juli 2022

PT. MITRABAHTERA SEGARA SEJATI  
TB. ENTEBE STAR 69  
**ADIYAT RISWAN**  
Nahkoda

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DAN TRANSPORTASI  
Kantor Wilayah Kalimantan Tengah  
Kantor Unit Pelabuhan Paser  
Paser, Kalimantan Tengah  
**ABDUL KADIR SUNUSI, SH**  
Kepala Mada

## LAMPIRAN 4

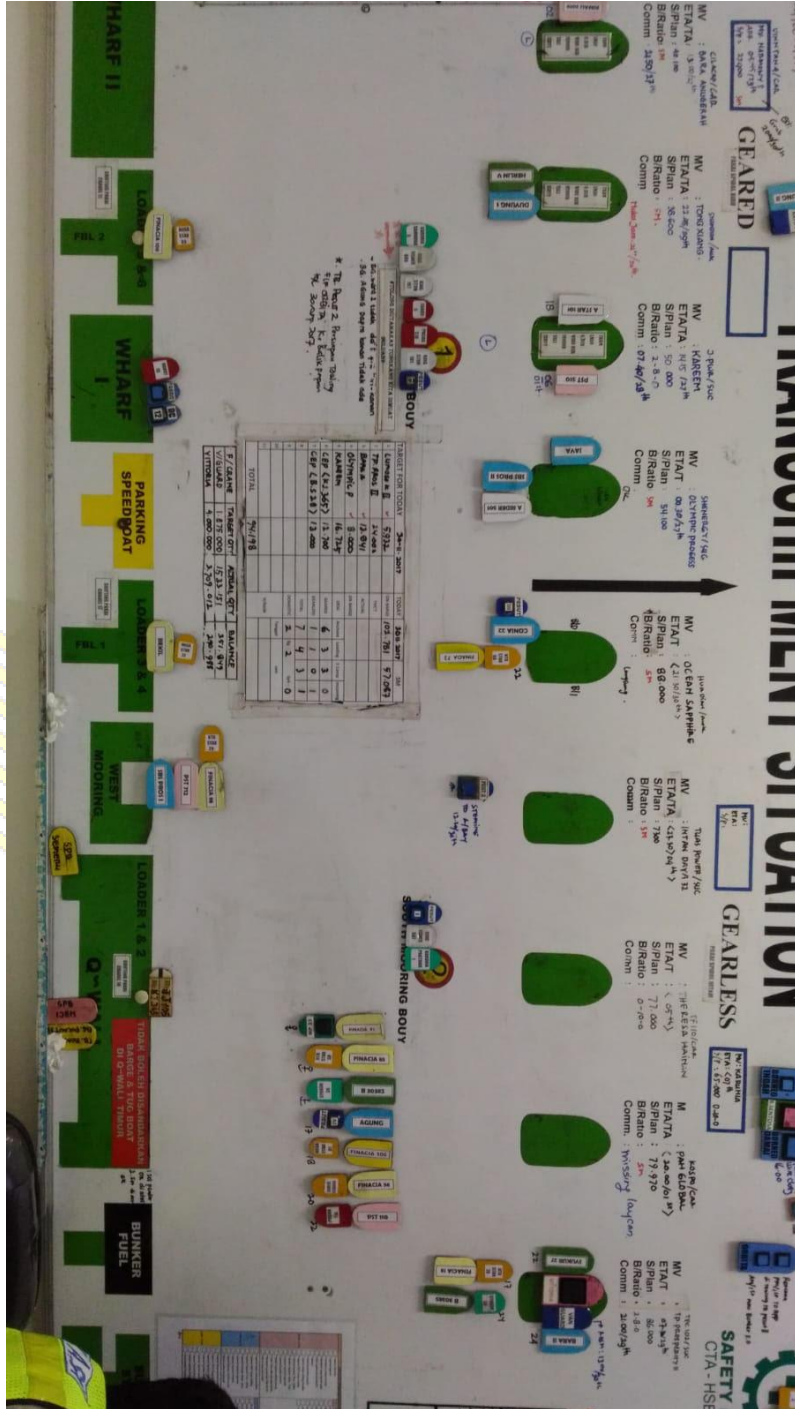


Tanah Merah Coal Terminal (TMCT)



Tanah Merah Coal Terminal (TMCT)

LAMPIRAN 5



Loading plan



*Waiting loading*



*Commence loading*



**LAMPIRAN 6**

Gudang PT. Mitrabahtera Segara Sejati cabang Tanah Grogot





**LAMPIRAN 7**

Perawatan mesin

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama Lengkap : Alvian Prabowo
2. Tempat / Tanggal Lahir : Boyolali, 9 Juli 2000
3. NIT : 551811326734 K
4. Alamat Asal : Perumahan The Daarra B19, Ungaran Timur,  
Kab. Semarang
5. Agama : Islam
6. Jenis kelamin : Laki-Laki
7. Golongan darah : B
8. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : Suryo Tri Prabowo
  - b. Ibu : Siti Koriah
9. Alamat : Perumahan PT. KLR, Kota Waringin Timur,  
Kalimantan Tengah

## 10. Riwayat Pendidikan

- a. SD : SDN Surodadi, Tahun (2006-2012)
- b. SMP : SMP N 2 Boyolali, Tahun (2012-2015)
- c. SMA : SMA Negeri 2 Ungaran, Tahun (2015-2018)

11. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, Tahun (2018-2022)

## 12. Pengalaman Pratek Darat

- a. Perusahaan Pelayaran : PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk.
- b. Masa Praktek : 19 Agustus 2020 - 24 Juli 2021

