



ANALISIS PERHITUNGAN *DAILY REPORT FUEL OIL* TB. KAILI I GUNA MENINGKATKAN KINERJA BONGKAR MUAT DI PT. BARUNA DIRGA DHARMA SAMARINDA

SKRIPSI

Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran Pada

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

IRFAN ARIEF WIBAWA

561911337479K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
TAHUN 2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

**“ANALISIS PERHITUNGAN *DAILY REPORT FUEL OIL* TB. KAILI I
GUNA MENINGKATKAN KINERJA BONGKAR MUAT DI PT. BARUNA
DIRGA DHARMA SAMARINDA”**

Disusun Oleh

IRFAN ARIEF WIBAWA
NIT. 561911337479 K

Telah Di Setujui Dan Di Terima, Selanjutnya Dapat Di Ujikan di Depan Dewan
Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 13 Juli 2023

Dosen Pembimbing I
Materi


Purwantono, S.Psi, M.Pd.

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19661015 199703 1 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan


Moh. Zaenal Arifin, S.ST, M.M

Penata (III/c)
NIP. 19760309 201012 1 002

Mengetahui/Menyetujui

Ketua Program Studi TALK Diploma IV


Dr. Nur Rohmah, S.E, M.M

Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “ANALISIS PERHITUNGAN *DAILY REPORT FUEL OIL* TB. KAILI I GUNA MENINGKATKAN KINERJA BONGKAR MUAT DI PT. BARUNA DIRGA DHARMA SAMARINDA ” karya,

Nama : IRFAN ARIEF WIBAWA

NIT : 561911337479K

Program Studi : TALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : FAJAR TRANSELASI, S. Tr., M.A.P
Penata (III/c)
NIP. 19760310 201012 1 001

Penguji II : PURWANTONO, S.Psi, M.Pd..
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661015 199703 1 002

Penguji III : WAHJU WIBOWO, S. Sos., M. Psi., M. Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19710102 199803 1 003

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. TRI CAHYADI, M.H, M.Mar
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19730704 1998031 001

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Irfan Arief Wibawa

NIT : 561911337479 K

Skripsi dengan judul “**Analisis Perhitungan *Daily Report Fuel Oil* TB.**

**Kaili I Guna Meningkatkan Kinerja Bongkar Muat Di PT. Baruna Dirga
Dharma Samarinda“**

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

Semarang, 13 Juli 2023



IRFAN ARIEF WIBAWA

561911337479 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

- ❖ “Selalu mengingat ALLAH SWT dalam berbagai kemudahan dan kesulitan yang diberikan”.
- ❖ “Selalu bersyukur atas rahmat ALLAH SWT berikan kepada kita”.
- ❖ “ALLAH SWT yang menilai bahwa kamu mampu, maka jangan putus asa”.

Persembahan:

1. Orang tua penulis, Bapak Muhtar Arifin dan Ibu Siti Shofiah
2. Semua saudara, keluarga dan orang-orang terdekat penulis
3. Sahabat-sahabat yang mensupport saya dalam mengerjakan skripsi dan beribadah
4. Semua jajaran staf PT. Baruna Dirga Dharma Samarinda yang telah membantu saya dalam praktek darat.
5. Keluarga Besar Solo Raya

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas barakat dan karuniannya, penulis dapat menyelesaikan tugas akhir atau skripsi ini sebagai salah satu persyaratan kelulusan dan untuk mendapatkan gelar Sarjana Sains Terapan. Dalam skripsi ini penulis mengambil judul :”**ANALISIS PERHITUNGAN *DAILY REPORT FUEL OIL* TB. KAILI I GUNA MENINGKATKAN KINERJA BONGKAR MUAT DI PT. BARUNA DIRGA DHARMA SAMARINDA**”

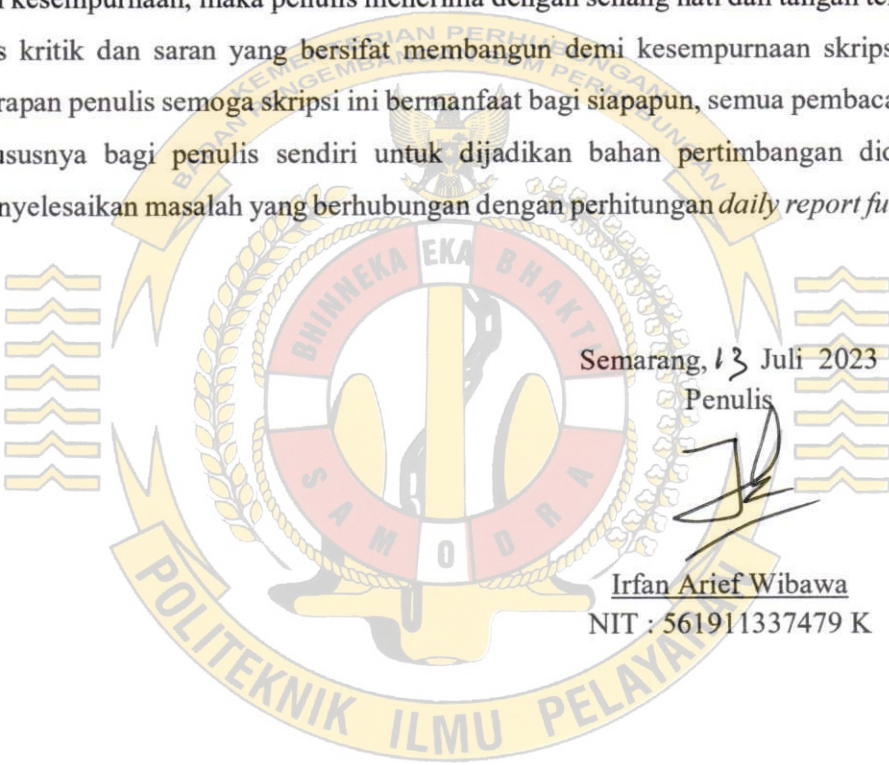
Atas terselesainya skripsi ini tidak lupa penulis menghaturkan terimakasih yang sebesar-besarnya atas segala dukungan, arahan dan bimbingannya. Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan terimakasih kepada semua pihak baik secara langsung maupun tidak langsung yang membantu dalam penyusunan skripsi.

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H, M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E, M.M., selaku Ketua Jurusan Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Purwantono, S.Psi, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak Moh. Zaenal Arifin, S.ST, M.M, selaku dosen pembimbing metodologi penulisan.
5. Bapak dan ibu dosen atas perhatian, kesabaran dan tanggung jawabnya dalam menyampaikan materi dan bimbingannya, serta seluruh karyawan staf civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Bapak Muhtar Arifin dan Ibu Siti Shofiah selaku orang tua saya yang selalu memberi dukungan doa dan kasih sayang yang tiada tara.
7. Kakakku Eka Wahruriyanti dan mbak Dewi Hasna Ambarwati yang telah memberikan dukungan moral dan material kepada penulis.
8. Novi Tri Wulandari selaku kekasih saya yang selalu menemani dan selalu memberikan semangat
9. Teman – teman senasib dan seperjuangan kelas K VIII E, serta angkatan LVI yang selalu memberikan semangat.

10. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebut satu persatu yang memberikan saran dan motifasi demi terselesainya penulisan skripsi ini.

Penulis tidak dapat membalas segala budi baik mereka dan tiada yang dapat penulis persembahkan kepada mereka selain doa dan ucapan terimakasih. Semoga amal dan jasa baik mereka mendapatkan balasan yang berlipat dari Tuhan Yang Maha Esa. Dalam penulisan skripsi ini disusun berdasarkan pengalaman melaksanakan praktek darat dan arahan dari semua pihak, referensi, buku perpustakaan, buku kepelabuhanan angkutan laut dan dari berbagai sumber.

Penulis menyadari dalam penulisan skripsi ini masih banyak kekurangan dan kesempurnaan, maka penulis menerima dengan senang hati dan tangan terbuka atas kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Harapan penulis semoga skripsi ini bermanfaat bagi siapapun, semua pembaca, dan khususnya bagi penulis sendiri untuk dijadikan bahan pertimbangan didalam menyelesaikan masalah yang berhubungan dengan perhitungan *daily report fuel oil*.



Semarang, 13 Juli 2023

Penulis

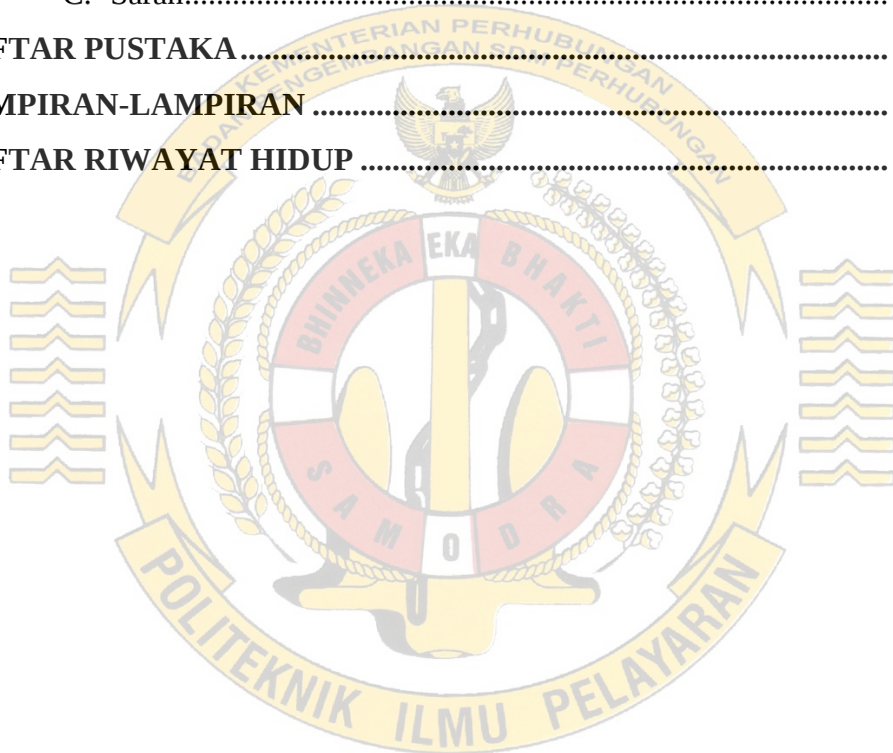
Irfan Arief Wibawa

NIT : 561911337479 K

DAFTAR ISI

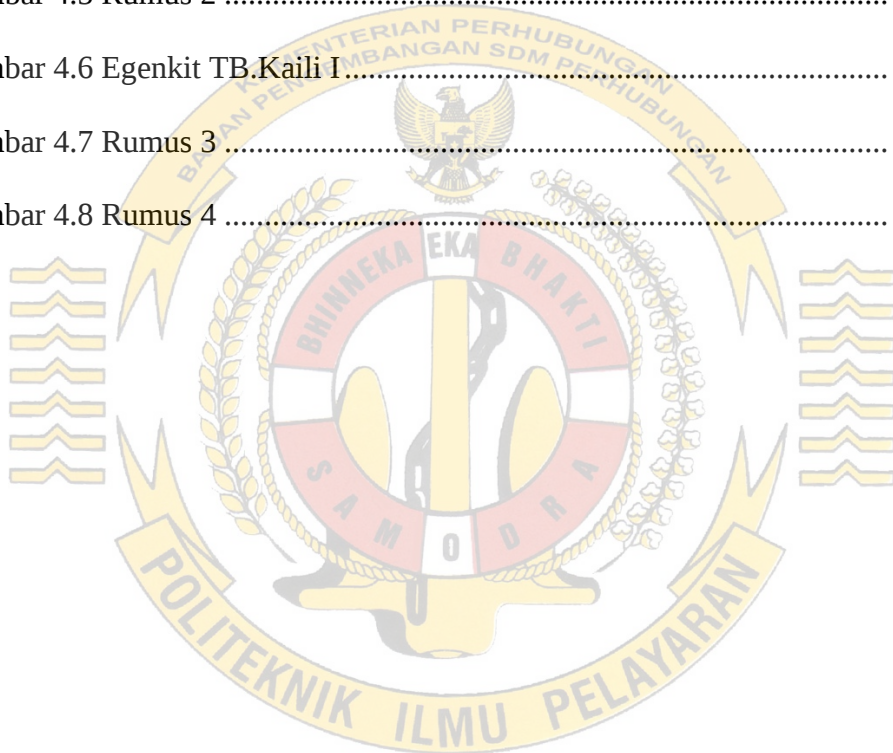
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
DAFTAR TABEL	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
ABSTRAC.....	xv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian.....	3
C. Rumusan Masalah	3
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	4
BAB II KAJIAN TEORI	8
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian	16
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	18
A. Metode Penelitian.....	18
B. Tempat Penelitian.....	20
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	20
D. Teknik Pengumpulan Data	23
E. Instrumen Penelitian.....	26
F. Teknik Analisis Data	28
G. Pengujian Keabsahan Data.....	30

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASANA.....	33
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	33
B. Deskripsi Data.....	36
C. Temuan.....	45
D. Pembahasan Hasil Penelitian	47
BAB V PENUTUP.....	63
A. Simpulan	63
B. Keterbatasan Masalah	63
C. Saran.....	63
DAFTAR PUSTAKA.....	66
LAMPIRAN-LAMPIRAN	68
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	78



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir	15
Gambar 4.1 PT. Cipta Krida Bahari Cabang Samarinda.	33
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Baruna Dirga Dharma Samarinda	40
Gambar 4.3 TB. Kaili I	41
Gambar 4.4 Rumus I	54
Gambar 4.5 Rumus 2	56
Gambar 4.6 Egenkit TB.Kaili I	58
Gambar 4.7 Rumus 3	59
Gambar 4.8 Rumus 4	60



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Skrip Wawancara.....	67
Lampiran 2 Skrip Wawancara.....	69
Lampiran 3 Skrip Wawancara.....	71
Lampiran 4 Bukti Wawancara	73
Lampiran 5 Surat Laut	74
Lampiran 6 Spesifikasi Kapal	76
Lampiran 7 <i>Crewlist</i>	77
Lampiran 8 <i>Safety Meeting</i>	78
Lampiran 9 <i>Ships Particulars</i> TB.Kaili I.....	79
Lampiran 10 Circular Penetapan Table <i>Fuel Consumption</i>	80
Lampiran 11 <i>Daily Report</i> Tb.Kaili I.....	81
Lampiran 12 <i>Circular</i> Batasan Penggunaan <i>Fuel Oil</i>	82

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Perbandingan dengan peneliti terdahulu	32
Tabel 4.2 Ship <i>Particular</i> TB.Kaili I	42



ABSTRAKSI

Wibawa, Irfan Arief, NIT. 561911337479 K 2023, “*Analisis Perhitungan Daily Report Fuel Oil Guna Meningkatkan Kinerja Bongkar Muat Di PT. Baruna Dirga Dharma Samarinda*”, Skripsi Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Purwantono, S.Psi, M.Pd., Pembimbing II: Moh. Zaenal Arifin. SST, M.M.

Perkembangan minyak bumi semakin berkembang dengan pesat pada zaman globalisasi ini. Akan tetapi seiring dengan hal tersebut cadangan minyak bumi menurun. Minyak bumi termasuk ke sumber daya alam yang tidak dapat diperbaharui dan sumur – sumur yang ada semakin tidak produktif akibatnya produksi minyak bumi menurun. Permasalahan diatas menyebabkan dampak yang cukup besar bagi beberapa perusahaan, salah satunya adalah PT. Baruna Dirga Dharma yang melayani penyewaan kapal, hal ini dikarenakan menurunnya cadangan minyak dunia menyebabkan naiknya nilai pasar minyak dunia sebagai bahan bakar yang digunakan untuk kapal. Hal ini menyebabkan *cost* yang harus dikeluarkan perusahaan semakin tinggi PT. Baruna Dirga Dharma harus melakukan analisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menemukan solusi untuk menekan *cost* yang dikeluarkan. Hal ini bertujuan untuk menjaga perusahaan dari kebangkrutan sebagai dampak dari profit yang diterima tidak sebanding dengan pengeluaran yang dikeluarkan oleh perusahaan.

Metode yang digunakan untuk melakukan penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan penggunaan perhitungan *fuel oil* dan disesuaikan dengan *daily report fuel oil* sebagai sarana untuk mengawasi pemakaian *fuel oil* TB. Kaili I. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara triangulasi data yaitu melakukan penggabungan dari wawancara, observasi, dan dokumentasi. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan mencatat *daily report* operasional yang dilaporkan oleh pihak kapal. Wawancara peneliti dilakukan untuk mendapatkan informasi lebih mendalam mengenai *daily report* operasional serta mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi masalah tersebut. Dari hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa terjadi perbedaan antara *daily report* dengan *loog book* egenkit di kapal TB. Kaili I. Dari hasil analisis terdapat selisih sebesar 112 liter

Bila terjadi ketidaksesuaian dalam pemakaian *fuel oil* karena tidak diawasi dengan benar maka akan berdampak terhadap naiknya biaya operasional kapal yang menyebabkan kerugian materiil perusahaan dan akan mempengaruhi profit perusahaan. Upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya ketidaksesuaian tersebut ialah melakukan pengecekan dan evaluasi terhadap *daily report* operasional secara teliti, melakukan *stock opname* setiap 3 bulan, serta melakukan kalibrasi ulang agar dapat berfungsi dengan baik dan hasilnya maksimal.

Kata Kunci : laporan , *fuel oil*, *daily report* operasional

ABSTACT

Wibawa, Irfan Arief, NIT. 561911337479 K 2023, "Analysis of Fuel Oil Daily Report Calculations to Improve Loading and Unloading Performance at PT. Baruna Dirga Dharma Samarinda", Diploma IV Program Thesis, Marine and Port Transportation Administration Study Program, Semarang Shipping Polytechnic, Advisor I: Purwantono, S.Psi, M.Pd., Supervisor II: Moh. Zaenal Arifin. SST, M.M.

The development of petroleum is growing rapidly in this globalization era. However, along with this, oil reserves decreased. Crude oil is included in non-renewable natural resources and the existing wells are increasingly unproductive as a result of decreasing oil production. The problems above have had a significant impact on several companies, one of which is PT. Baruna Dirga Dharma, which serves boat rentals, this is because the decline in world oil reserves has caused an increase in the world oil market value as fuel used for ships. This causes the cost to be incurred by the company to be higher PT. Baruna Dirga Dharma must conduct an analysis of the problems that occur and find solutions to reduce costs incurred. This aims to protect the company from bankruptcy as the impact of the profit received is not proportional to the expenses incurred by the company.

The method used to conduct this research uses a qualitative descriptive method by describing the use of fuel oil calculations and adjusted for fuel oil daily reports as a means to monitor the use of TB fuel oil. Kaili I. Data collection techniques were carried out by means of data triangulation, namely combining interviews, observations, and documentation. Data collection techniques are carried out by recording daily operational reports reported by the ship. Researcher interviews were conducted to obtain more in-depth information regarding operational daily reports and to find out the efforts made to overcome these problems. The results obtained show that there is a difference between the daily report and the log book of the agent on the TB ship. Kaili I. From the results of the analysis there was a difference of 112 liters

If there is a discrepancy in the use of fuel oil because it is not properly monitored, it will have an impact on increasing ship operating costs which will cause material losses for the company and will affect the company's profit. Efforts are being made to prevent these discrepancies from occurring by carefully checking and evaluating operational daily reports, conducting stock taking every 3 months, and recalibrating so that it can function properly and achieve maximum results.

Keywords: reports, fuel oil, operational daily reports

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia sebagai negara maritim di dunia memiliki lebih dari 17.000 (tujuh belas ribu) pulau yang membentang dari garis lintang 6° LU - 11° LS dan garis bujur 95° BT - 141° BT serta Indonesia diapit oleh dua benua yaitu Asia dan Australia serta dua samudera Pasifik dan Hindia. Indonesia juga memiliki sumber daya alam dapat diperbaharui dan tidak dapat diperbaharui, serta Indonesia memiliki salah satu potensi dalam melakukan pembangunan perekonomian yaitu memiliki masyarakat dalam jumlah besar. Batu bara, nikel, minyak bumi merupakan salah satu sumber daya alam yang saat ini tengah berkembang pesat di Indonesia.

Perkembangan minyak bumi semakin berkembang dengan sangat pesat pada zaman globalisasi ini. Akan tetapi seiring dengan hal tersebut cadangan minyak bumi menurun. Minyak bumi termasuk ke sumber daya alam yang tidak dapat diperbaharui dan sumur-sumur yang ada semakin tidak produktif akibatnya produksi minyak bumi menurun. Negara-negara di kawasan asia tenggara, seperti Indonesia, Kamboja, Papua Nugini, Brunei Darussalam, Myanmar, dan Bhutan, Melakukan eksplorasi perminyakan secara besar-besaran baik, *onshore and offshore* untuk pembangunan. Eksplorasi minyak bumi merupakan salah satu industri dimuat.

PT. Baruna Dirga Dharma melayani penyewaan kapal khususnya *Tug and Barge* dengan rute atau trayek seluruh Indonesia. PT. Baruna Dirga Dharma sebagai perusahaan di bidang pelayaran yang merupakan anak

perusahaan PT.Cipta Krida Bahari (entitas dari PT. ABM Investama). Berkaitan dengan menurunnya cadangan minyak dunia dan naiknya nilai pasar minyak dunia sebagai bahan bakar yang digunakan untuk kapal. Seiring berjalanya waktu hal tersebut sedikit banyak berdampak pada PT. Baruna Dirga Dharma yang merupakan perusahaan yang melayani penyewaan kapal. Hal tersebut dapat dilihat dari pendapatan yang didapatkan PT. Baruna Dirga Dharma mengalami penurunan.

Akibat dari sumber cadangan minyak dunia yang semakin turun adalah harga jual minyak didunia yang semakin naik. Hal ini menyebabkan *cost* yang harus dikeluarkan perusahaan semakin tinggi PT. Baruna Dirga Dharma harus melakukan analisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menemukan solusi untuk menekan *cost* yang dikeluarkan. Hal ini bertujuan untuk menjaga perusahaan dari kebangkrutan sebagai dampak dari *profit* yang diterima tidak sebanding dengan pengeluaran yang dikeluarkan oleh perusahaan.

Uraian tersebut mendasari peneliti untuk melakukan analisis terhadap kesesuaian perhitungan *daily report fuel oil* TB. KAILI I di PT. Baruna Dirga Dharma Cabang Samarinda dengan penggunaan yang sebenarnya dan dampak apa saja yang menyebabkan ketidaksesuaian perhitungan tersebut sehingga mempengaruhi kinerja bongkar muat. Peneliti mengambil judul “ANALISIS PERHITUNGAN *DAILY REPORT FUEL OIL* TB. KAILI I GUNA MENINGKATKAN KINERJA BONGKAR MUAT DI PT. BARUNA DIRGA DHARMA SAMARINDA”

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini adalah mengidentifikasi konsentrasi sebagai pedoman kegiatan penelitian untuk mencari dan mengumpulkan berbagai informasi, serta sebagai pedoman untuk melakukan diskusi atau analisis. Dari situlah, penelitian dapat memperoleh hasil yang sesuai dengan harapan dan juga memiliki tujuan membatasi studi penelitian kualitatif. Pembatasan tersebut diharapkan dapat membantu memilah data penelitian yang relevan. Penelitian ini mengamati permasalahan dalam perhitungan *daily report fuel oil* di TB. KAILI I guna meningkatkan kinerja bongkar muat ketika praktik di PT. Baruna Dirga Dharma, Samarinda, Kalimantan Timur. Adapun fokus penelitian ini yaitu menganalisis mengenai kesesuaian perhitungan *daily report fuel oil* TB.KAILI dengan keadaan yang sebenarnya diatas kapal guna meningkatkan kinerja bongkar muat.

C. Rumusan Masalah

Uraian diatas menjelaskan pentingnya perhitungan dan pengawasan pemakaian *fuel oil* pada TB. KAILI I dengan *daily report*, hingga peneliti merasa perlu adanya rumusan masalah yang bertujuan agar dapat lebih dipahami serta fokus kepada arah berusaha mendapatkan pemecahan dari pokok permasalahan tersebut. Berikut merupakan masalah yang nantinya akan menjadi bahasan oleh peneliti di dalam penelitian ini yang di dasari dari suatu hal yang pernah diperoleh oleh peneliti ketika praktik di PT. Baruna Dirga Dharma Samarinda.

Rumusan Masalah dalam penelitian ini :

1. Apa dampak yang diperoleh perusahaan apabila perhitungan *daily report fuel oil* di atas kapal tidak dilakukan dengan tepat ?
2. Bagaimana pelaksanaan perhitungan *daily report fuel oil* TB. Kaili I untuk meningkatkan kinerja bongkar muat di PT. Baruna Dirga Dharma Samarinda ?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan peneliti melakukan penelitian adalah untuk :

1. Mengetahui dampak yang diperoleh perusahaan apabila perhitungan *daily report fuel oil* di atas kapal tidak dilakukan dengan tepat ?
2. Mengetahui pelaksanaan perhitungan *daily report fuel oil* TB. Kaili I untuk meningkatkan kinerja bongkar muat di PT. Baruna Dirga Dharma Samarinda ?

E. Manfaat Hasil Penelitian

Berikut merupakan tujuan dan maksud dari peneliti dalam menulis penelitian ini dan peneliti berharap penelitian ini dapat memberikan pengaruh yang baik bagi pihak – pihak, seperti :

1. Manfaat Secara Teoritis :
 - a. Melatih peneliti dalam menuliskan hasil penelitian, mencurahkan isi pikiran, dan cara berpendapat dengan bahasa deskriptif serta dapat dipertanggungjawabkan di lain hari.

b. Sebagai dasar peneliti dalam memperoleh saran dan masukan serta bukti fisik pengalaman baru peneliti yang selanjutnya dapat dimanfaatkan ketika memasuki dunia kerja di masa depan. Peneliti juga menjadikan penelitian ini sebagai pembanding antara ilmu teori yang diperoleh di kampus dengan ilmu praktek yang di dapatkan ketika kegiatan praktek.

2. Manfaat Secara Praktis:

Penelitian ini dapat berguna sebagai bentuk keikutsertaan atau kontribusi nyata yang dapat memberikan masukan pada proses pemahaman analisis perhitungan *daily report fuel oil* TB.KAILI I guna meningkatkan kinerja bongkar muat di PT. Baruna Dirga Dharma Samarinda.

Manfaat tersebut antara lain :

a) Bagi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

- 1) Peneliti berharap penelitian ini dapat dijadikan bahan untuk mengembangkan ilmu pengetahuan di kemudian hari dan menambah wawasan bagi taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- 2) Menambah pengetahuan dan khasanah dari lapangan kerja
- 3) Menambah perbendaharaan perpustakaan akademi khususnya Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

4) Peneliti berharap penelitian ini dapat membantu peningkatan kualitas atau mutu akademi kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

b) Bagi PT.Baruna Dirga Dharma

1) Menjadi sarana mencegah tindak kecurangan yang dilakukan oleh *crew* kapal dalam perhitungan *daily report* terhadap pemakaian *fuel oil* diatas kapal TB.

KAILI I

2) Menjadi sarana untuk tindak pengawasan dan pengontrolan semua yang dilakukan *crew* kapal diatas kapal TB. KAILI I

3) Menjadi saran untuk menekan biaya operasional kapal melalui pengawasan pemakaian *fuel oil* diatas kapal

c) Bagi *crew* kapal

Peneliti berharap penelitian ini nantinya dapat menambah pengetahuan dan informasi tentang perhitungan *daily report fuel oil*. Hal ini menjadi sarana bagi bagi *crew* kapal tersebut untuk mempunyai kepribadian yang loyal kepada perusahaan dan agar kinerja dari *crew* kapal lebih baik dan *professional*. Kemudian harapan dari peneliti kedepanya secara tidak langsung dapat membentuk karakter *crew* tersebut menjadi lebih baik dan profesional agar dapat bersaing di era globalisasi seperti sekarang ini.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Analisis Data

Pengertian analisis data sebagai upaya mencari dan menata secara sistematis catatan hasil observasi, wawancara, dan lainnya untuk meningkatkan pemahaman peneliti tentang kasus yang diteliti dan menyajikannya sebagai temuan bagi orang lain. Sedangkan untuk meningkatkan pemahaman tersebut analisis perlu dilanjutkan dengan berupaya mencari makna. (Ahmad Rijali, 2018 : 81)

Sedangkan menurut Kurniawan (2015) dalam linguistik, analisis atau analysis (analisa) adalah studi tentang bahasa untuk memeriksa secara mendalam struktur bahasa. Analisis bisa di artikan sebagai kajian yang dilaksanakan terhadap sebuah bahasa guna meneliti struktur bahasa tersebut secara mendalam. Wiradi (Kurniawan, 2015) mengungkapkan, analisis merupakan sebuah aktivitas yang memuat kegiatan memilah, mengurai, membedakan sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan menurut kriteria tertentu lalu dicari ditaksir makna dan kaitannya.

2. *Daily report* (Laporan Harian)

Dalam bahasa Indonesia *daily report* berarti laporan harian yang mana laporan sendiri dalam bahasa Indonesia bermakna laporan, letusan, dapat juga melaporkan. Menurut kamus bahasa inggris oxford

laporan adalah pernyataan hasil investigasi atau masalah apa pun yang memerlukan informasi pasti dan dibuat untuk membantu orang lain. Keraf (2001 : 284) menyampaikan bahwa laporan adalah penyampaian tanggungjawab yang dilakukan oleh penulis yang ditujukan untuk seseorang maupun lembaga dalam bentuk paparan informasi. Selaras dengan penjelasan diatas, Soegito (dalam Wardani 2008) menjelaskan bahwa laporan merupakan bentuk penyampaian informasi secara tertulis disertai dengan data-data dan fakta yang mendukung.

Data – data tersebut harus disusun dengan tepat untuk mendapatkan akurasi yang terpercaya dan tidak sukar dipahami. Sedangkan *daily* dalam bahasa indonesia memiliki makna harian, tiap hari, serta sehari – hari. Maka dari itu dapat disimpulkan *daily report* adalah suatu laporan harian yang berisi tentang informasi, masalah, data terkait yang disusun dengan rapi, tertata, serta sistematis sehingga dapat dibaca dan dipahami oleh seseorang atau suatu badan sehingga dapat dianalisa untuk pengambilan keputusan.

Daily report adalah laporan dari semua kegiatan yang ada di atas kapal sejak kapal pertama muat barang di POL (*Port of Loading*) atau pelabuhan awal muat sampai barang di bongkar di POD (*Port of Discharge*) atau pelabuhan bongkar atau akhir, dari pelabuhan muat sampai dengan pelabuhan bongkar atau secara *ship to ship*. *Daily report* juga berisi tentang semua kegiatan di atas kapal seperti hal nya laporan

pemakaian *fuel oil*, pemakaian *fresh water*, kecepatan rata – rata kapal, waktu operasi mesin kapal, bunker, laporan cuaca, hingga *crew list*.

3. *Fuel Oil* (Bahan Bakar)

Adalah suatu materi dasar dari bahan yang dapat diproses untuk menghasilkan energi dan dapat menggerakkan sesuatu. Dalam hal ini *fuel oil* menyimpan zat kalor atau energi panas yang dapat di manipulasi dan dapat dilepaskan. Pada umumnya *fuel oil* digunakan oleh masyarakat untuk melakukan proses pembakaran (combustion atau reaksi oksidasi) di mana *fuel oil* melepaskan panas setelah reaksi antara *fuel oil* dengan oksidator (oksigen di udara). Ada beberapa proses lain untuk melepaskan *fuel oil* dan energi seperti reaksi nuklir dan reaksi eksotermal. Hidrokarbon berasal dari senyawa hidro dan karbon yang tersusun dari atom hidrogen dan atom karbon. Hidrokarbon sendiri merupakan senyawa yang paling sering digunakan manusia dalam kehidupan sehari – hari, seperti bensin, solar, metana, etanol, dan lain sebagainya. *Fuel oil* lain yang biasa digunakan seperti logam radioaktif yang banyak digunakan di bidang industri untuk uji kualitas produk, deteksi fungsi atau kerusakan mesin industri. Untuk mempermudah peneliti dalam melakukan pengumpulan dan penganalisaan data, maka dari itu peneliti membuat paparan tentang definisi dari operasional, serta menyematkan beberapa istilah – istilah kerap disebutkan dalam penelitian ini, antara lain sebagai berikut :

a. Awak kapal

Awak kapal adalah orang yang dipekerjakan atau lebih tepatnya orang yang bekerja di atas kapal yang diberikan tugas dan wewenang oleh pemilik atau operator di atas kapal yang telah ditetapkan tugas dan jabatannya dalam buku siji.

b. Cuaca

Cuaca merupakan keadaan atau suatu fenomena bisa juga perubahan terjadi di suatu tempat serta bersifat dinamis dalam waktu singkat, yang menunjukkan perubahan aktivitas di atmosfer seperti panas matahari, mendung, hujan, hingga badai.

c. Mesin utama

Definisi umum tentang mesin utama atau main engine ini yakni mesin yang berfungsi sebagai penggerak utama dalam proses pembangkitan tenaga penggerak kapal, baik berjalan ke depan maupun ke belakang, penggerak utama ini dapat berbentuk mesin uap maupun mesin diesel. Sementara itu, terdapat mesin diesel sebagai alat pembakaran di dalam mesin itu sendiri. Pembakaran menggunakan panas kompresi untuk penyalaan dan membakar bahan bakar yang telah diinjeksikan ke dalam ruang bakar. Sedangkan mesin uap ialah mesin yang terdiri dari turbin uap dan merupakan mesin pembakaran diluar mesin motor (eksternal), dengan cairan yang terpisah dari hasil pembakaran.

4. Pengertian Kapal

Menurut Kitab Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 pasal 1 butir 36 tahun 2008 tentang pelayaran (2008:6) : Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut pasal 310 Kitab Undang-undang Hukum Dagang Republik Indonesia 1847 buku II (2006:60) : “Kapal laut adalah semua kapal yang digunakan untuk pelayaran dilaut atau diperuntukan untuk itu”.

Menurut COLREG 1972 (Collision Regulation 1972) (2003:6) aturan 3A adalah : Kata “Kapal” mencakup setiap jenis kendaraan air, termasuk kapal tanpa benaman (Displacement) dan pesawat terbang laut, yang digunakan sebagai sarana angkut air.

5. Pengertian Bongkar muat

Kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang-barang dari atas kapal dengan menggunakan *crane* dan *sling* kapal ke daratan terdekat di tepi kapal, yang lazim disebut dermaga, kemudian dari dermaga menggunakan lori, *forklift*, dimasukan dan ditata ke dalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh syahbandar pelabuhan. Sementara kegiatan muat adalah kegiatan yang sebaliknya. Operasi bongkar muat dari/ke kapal.

Menurut Rasyid *et all* (2016) Penyelenggara Bongkar Muat sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 60 Tahun 2014 adalah kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang mekanismenya meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* dan dilaksanakan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk bongkar muat. Penyelenggara bongkar muat di pelabuhan dilaksanakan dengan menggunakan peralatan bongkar muat yang telah memiliki layak operasi, menjamin keselamatan kerja, dan dilaksanakan oleh tenaga kerja yang wajib memiliki sertifikat kompetensi.

Bongkar muat mempunyai tiga kegiatan pokok yaitu :

a. *Stevedoring*

Adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/tuck atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk kedalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan crane kapal atau crane darat

b. *Cargodoring*

Adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala didermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.

c. *Receiving/Delivery*

Pekerjaan memindahkan barang dari timbunan tempat penumpukan digudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan dipintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

B. Kerangka Penelitian

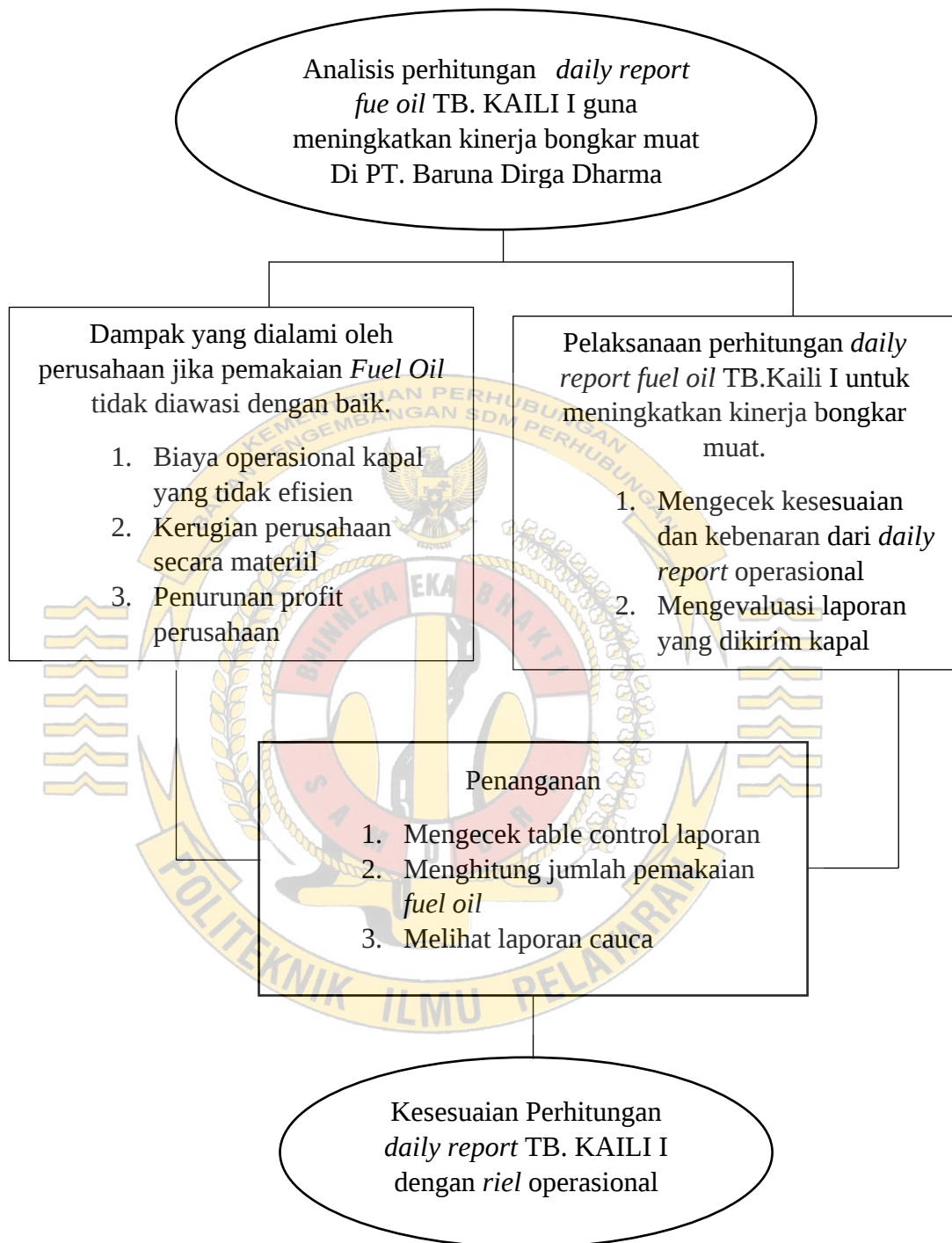
Pada kerangka penelitian ini peneliti berusaha menganalisis permasalahan yang dihadapi dengan analisis singkat, padat, jelas, dan upaya penyelesaian serta tentang bagaimana hal yang dilakukan oleh PT. Baruna Dirga Dharma melakukan perhitungan pemakaian *fuel oil* pada TB. KAILI I agar menciptakan kondisi yang lebih baik antara pemakaian *fuel oil* dengan tidak sesuai *daily report* operasional. Proses berpikir adalah analisa terhadap permasalahan yang peneliti lakukan untuk mengatasi permasalahan dengan pemecahan tepat. Proses penelitian ini lahir pengalaman seseorang yang tersimpan dalam memori dengan rasa sanksi akan sesuatu dan memperoleh ketetapan yang setelah itu lahirlah suatu permasalahan tersebut.

Di dalam suatu permasalahan tentunya membutuhkan suatu solusi dan pemecahan. Untuk mendapatkan suatu solusi dan pemecahan masalah, maka dibutuhkan proses penyelidikan terhadap dua indikator yakni *knowledge* dan *information* yang diperoleh, secara teliti, tepat, dan benar sesuai dengan kaidah penelitian, sehingga penelitian dapat menarik kesimpulan yang dapat dipertanggungjawabkan.

Proses berpikir manusia normal yang dipaparkan oleh Moh. Nazir, (2011:54) sudah seharusnya disertai berbagai pertimbangan unsur logis – analitis. Proses berpikir tersebut memiliki urutan sebagai berikut :

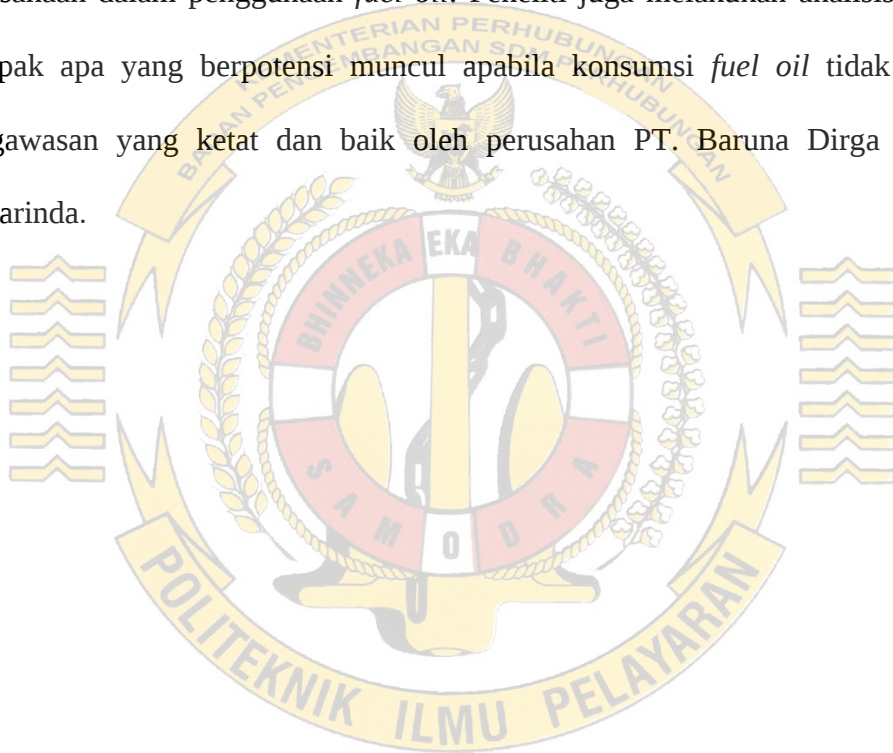
- a. Terdapat rasa kritis, baik kritis dalam memahami sifat, adaptasi terhadap suatu alat, maupun kritis terhadap sesuatu yang terjadi tanpa prediksi
- b. Rasa kritis itu kemudian akan didefinisikan sebagai rumusan masalah dalam kegiatan penelitian.
- c. Timbul suatu kemungkinan pemecahan yang berupa gambaran, hipotesis, solusi, atau bias teori.
- d. Ide atau gagasan pemecahan masalah diuraikan sesuai pemikiran melalui pembentukan implikasi dengan jalan mengumpulkan bukti - bukti berupa data.
- e. Menguatkan hasil dari penelitian disertai dengan bukti nyata gagasan – gagasan yang dituliskan, serta mampu memberi kesimpulan dalam bentuk keterangan maupun percobaan tertentu.

Berikut adalah bagan kerangka penelitian yang digambarkan oleh peneliti :



Gambar 2. 1 Kerangka Pikir

Berpedoman pada kerangka pikir di halaman sebelumnya, peneliti memaparkan gambaran umum tentang penjelasan dari perhitungan *daily report* operasional sebagai bentuk sarana pengawasan konsumsi *fuel oil* serta akibat yang akan diperoleh perusahaan jika pemakaian *fuel oil* tidak sesuai dengan *ships particular* yang ditetapkan oleh kantor. Pengawasan kesesuaian perhitungan *daily report fuel oil* TB. KAILI I memiliki fungsi untuk meminimalkan resiko kerugian perusahaan dalam penggunaan *fuel oil*. Peneliti juga melakukan analisis tentang dampak apa yang berpotensi muncul apabila konsumsi *fuel oil* tidak disertai pengawasan yang ketat dan baik oleh perusahaan PT. Baruna Dirga Dharma Samarinda.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang peneliti lakukan di PT. Baruna Dirga Dharma Cabang Samarinda, analisis perhitungan *daily report fuel oil* TB. Kaili I, dan pembahasan yang telah peneliti uraikan pada Bab IV “Analisis Perhitungan *Daily Report Fuel Oil* TB. Kaili I guna meningkatkan kinerja bongkar muat PT. Baruna Dirga Dharma”. Peneliti memberikan cara melakukan perhitungan *fuel oil*. Peneliti dapat mengambil simpulan sebagai berikut :

1. Dampak yang dialami oleh perusahaan apabila pelaksanaan pengawasan perhitungan *fuel oil* diatas kapal tidak dilakukan dengan baik, maka biaya operasional akan naik. Perusahaan juga akan mengalami kerugian secara materi dan nantinya profit yang didapat oleh perusahaan akan menurun. Jika hal ini terjadi terus menerus perusahaan akan mengalami kebangkrutan atau pailit.
2. Pelaksanaan perhitungan *daily report fuel oil* TB. Kaili I untuk meingkatkan kinerja bongkar muat di PT. Baruna Dirga Dharma Samarinda Sebagai berikut :

- a. Mengoreksi *daily report* operasional yang diterima kapal

Crew kapal diwajibkan mengirimkan *daily report* kepihak perusahaan setiap harinya dan diolah, dikoreksi oleh divisi operasional dan dilaporkan kepada manajemen perusahaan.

b. Mengecek kebenaran *daily report* operasional yang dilaporkan

Mengecek kebenaran *daily report* operasional dilakukan dengan cara membandingkan antara *daily report* operasional dengan laporan *egenkit* atau log operasi harian.

B. Keterbatasan Penelitian

Peneliti menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif serta menggunakan data, yaitu data primer yang dilakukan dalam melakukan penelitian. Peneliti memperoleh data – data tersebut melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi ketika peneliti melakukan penelitian di PT. Baruna Dirga Dharma Cabang Samarinda. Dalam melaksanakan penelitian peneliti memiliki keterbatasan meliputi subjektifitas yang ada pada peneliti.

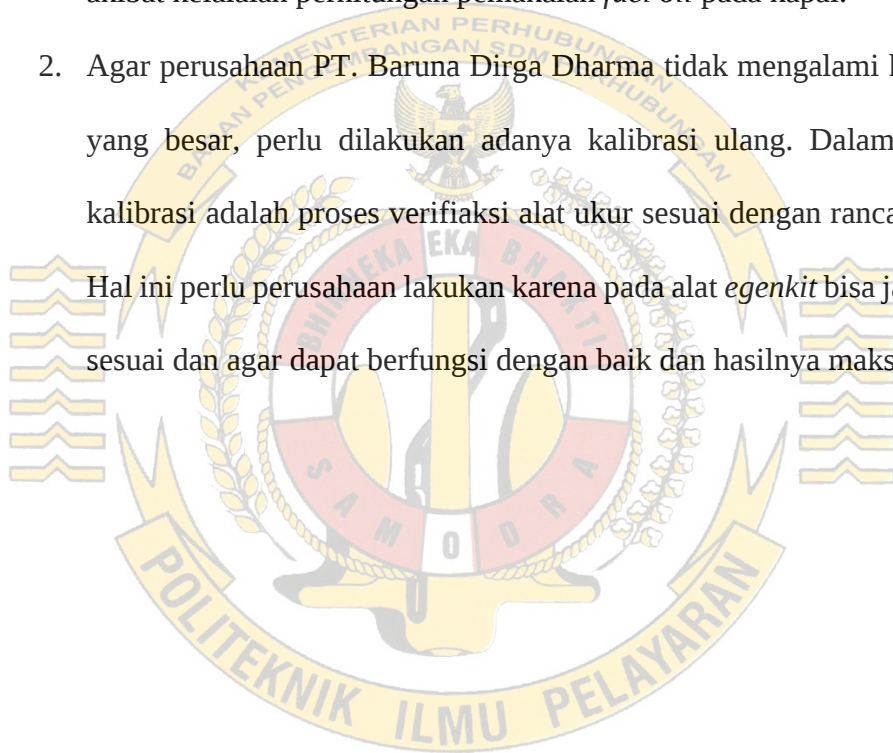
Kecenderungan untuk bias (masih ada jawaban lain) masih tetap ada. Hal tersebut dikarenakan peneliti bergantung pada interpretasi peneliti hasil yang diperoleh dari data tersebut. Oleh karena itu untuk menguranginya peneliti melakukan triangulasi data, seperti triangulasi sumber untuk menguji validitas data, triangulasi teknik untuk menguji kredibilitas data, dan triangulasi waktu penelitian. Hal ini peneliti lakukan untuk mengurangi bias dengan cara menggabungkan sumber data yang ada dengan teknik yang dilakukan, cara teknik pengumpulan data untuk keperluan pengecekan dan juga pembandingan terhadap suatu data.

C. Saran

Peneliti telah melakukan penelitian, banyak hal yang terjadi pada saat peneliti melakukan penelitian. Disini peneliti akan memberikan saran yang

sedikit bnyak dapat berguna bagi semua pihak yang terlibat, seperti PT. Baruna Dirga Dharma, crew kapal, serta pembaca. Saran dari peneliti adalah sebagai berikut:

1. Sebaiknya PT. Baruna Dirga Dharma melakukan *stock opname* pada pemakaian *fuel oil*. Saran dari peneliti agar *stock opname* dilakukan setiap 3 bulan. Hal ini dilakukan untuk mencegah kerugian perusahaan akibat kelalaian perhitungan pemakaian *fuel oil* pada kapal.
2. Agar perusahaan PT. Baruna Dirga Dharma tidak mengalami kerugian yang besar, perlu dilakukan adanya kalibrasi ulang. Dalam hal ini kalibrasi adalah proses verifikasi alat ukur sesuai dengan rancangannya. Hal ini perlu perusahaan lakukan karena pada alat *egenkit* bisa jadi tidak sesuai dan agar dapat berfungsi dengan baik dan hasilnya maksimal.



DAFTAR PUSTAKA

- Anggito, A., & Setiawan, J. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sukabumi: CV Jejak (Jejak Publisher).
- Bogdan, R. C., & Biklen, S. K. (1982). *Qualitative Research For Education: An Introduction To Theory And Methods*. New York: Pearson.
- Budiman, A. A. (2022). *Optimalisasi Daily Report Operasional Pada Pemakaian Bahan Bakar Tb. Kaili Vi Pt. Baruna Dirga Dharma*. Semarang: Skripsi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Gulo, Y. (2000). Analisis Efek Pengungkapan Sukarela dalam Laporan Tahunan Terhadap Cost of Equity Capital Perusahaan. *Jurnal Bisnis Dan Akuntansi*, 2(1), 45–62.
- Jonathan, S. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif Dan Kualitatif*. Jakarta: Graha Ilmu.
- Keraf, G. (2001). *Tata Bahasa Indonesia*. Ende-Flores: Nusa Indah Media.
- Koentjaraningrat. (1983). *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: Gramedia Pustaka.
- Kurniawan, A. (2015). 13 Pengertian Analisis Menurut Para Ahli di Dunia. Retrieved July 25, 2023, from www.gurupendidikan.com/1-pengertian-analisis-menurut-para-ahli-di-dunia/
- Liza, Y. A. (2017). *Efektivitas Penggunaan Daily Operation Report Guna Mengawasi Pemakaian Fuel Oil di "FOS GEMINI" PT. Fast Offshore Indonesia*. Semarang: Skripsi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Moleong, L. J. (2006). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Moleong, L. J. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Nazir, M. (2011). *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Novia, P. P. (2020). *Optimalisasi Penggunaan Daily Operation Report Guna mengawasi Jumlah Muatan "SPOB SEAGULL 201" PT.Odyssey Shipping Lines*. Semarang: Skripsi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Nugrahani. (2014). *Metode Kualitatif Dalam Bidang Bahasa Indonesia*. Malang: Yayasan Asih Asah Asuh.
- Prastowo, A. (2010). *Menguasai Teknik-teknik Koleksi Data Penelitian. Kualitatif*. Yogyakarta: Diva Press.

- Rasyid, R. (2016). *Penyelenggara Bongkar Muat*. Yogyakarta: Deepublish.
- Rijali, A. (2019). Analisis Data Kualitatif. *Alhadharah: Jurnal Ilmu Dakwah*, 17(33), 81–95.
- Riyanto, Y. (2010). *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Surabaya: Penerbit SIC.
- Stewart, C. J., & Cash, W. B. (2012). *Interviewing: Principles and Practices*. New York: Thomson Wardsworth Inc.
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2016). *Metodologi Penelitian Manajemen* (5th ed.). Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif: Untuk Penelitian Yang Bersifat: Eksploratif, Enterpretif, Interaktif dan Konstruktif*. Bandung: Alfabeta.
- Sukandarrumidi. (2002). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Sukardi, H. M. (2021). *Metodologi Penelitian Pendidikan: Kompetensi Dan Praktiknya (Edisi Revisi)*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Widoyoko, E. P. (2012). *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*. Yogyakarta: Deepublish.
- Yusuf, A. M. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif & Penelitian Gabungan*. Jakarta: Prenada Media.

LAMPIRAN 1

HASIL WAWANCARA

Hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti pada saat praktek darat di PT. Baruna Dirga Dharma Samarinda dengan narasumber *manager* PT. Baruna Dirga Dharma Samarinda, sebagai berikut :

Nama : Akhmad Mutofik

Jabatan : Manager PT. Baruna Dirga Dharma East Indonesia

Transkrip Wawancara :

Peneliti : Mohon izin bapak, apa yang dimaksud dengan *daily report operation* menurut bapak ?

Narasumber : *Daily report operation* adalah laporan yang dikirimkan oleh crew kapal kepada pihak perusahaan. Laporan tersebut berisi tentang pemakaian *fuel oil*, sisa *fuel oil*, serta poin – poin lain dengan form yang ditentukan perusahaan. Laporan tersebut harus dikirim setiap hari jam 8 pagi, untuk kita olah, kita cek, dan kita evaluasi untuk dilaporkan kepada manajemen perusahaan.

Peneliti : Bagaimana dengan log operasi harian atau egenkit?

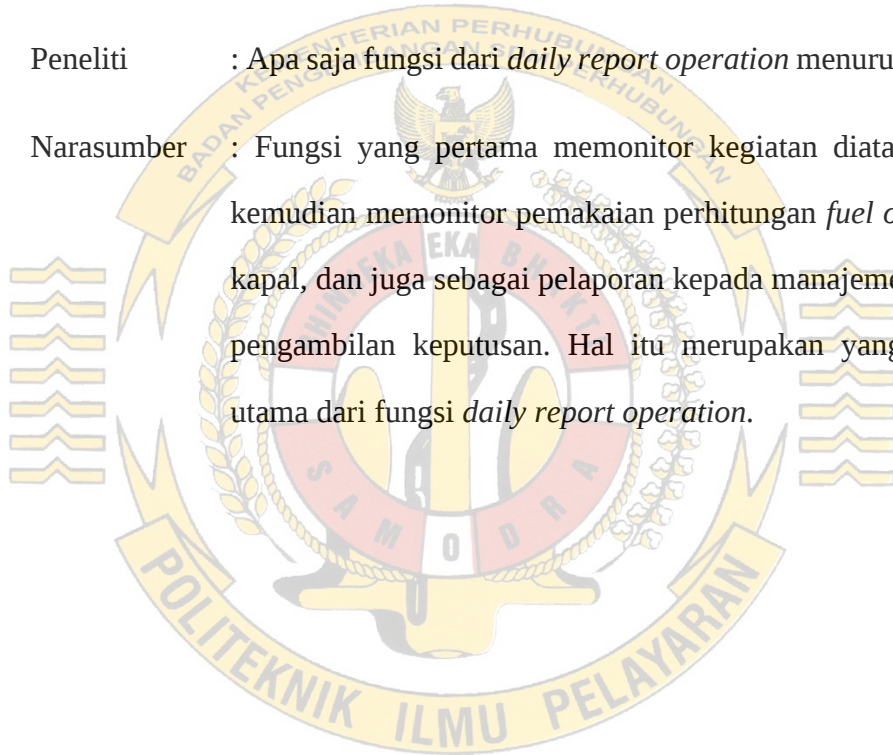
Narasumber : Kalau *egenkit* itu alat yang digunakan untuk menghitung minyak atau *fuel oil* yang keluar dari tangki. Hasil dari alat tersebut adalah penggunaan minyak yang keluar, *running hour* mesin hingga total penggunaan mesin.

Peneliti : Apa alasan pemakaian perhitungan *fuel oil* diatas kapal perlu diawasi

Narasumber : Sekarang apabila *fuel oil* diatas kapal, pastinya akan menimbulkan kecurangan oleh *crew* kapal, akan tetapi hal tersebut bukan mengarah kepada kecurangan *crew*. Akan tetapi lebih ke efektif dan efisien pemakaian *fuel oil*, agar perusahaan dapat mendapatkan keuntungan yang maksimal.

Peneliti : Apa saja fungsi dari *daily report operation* menurut bapak?

Narasumber : Fungsi yang pertama memonitor kegiatan diatas kapal, kemudian memonitor pemakaian perhitungan *fuel oil* diatas kapal, dan juga sebagai pelaporan kepada manajemen untuk pengambilan keputusan. Hal itu merupakan yang paling utama dari fungsi *daily report operation*.



LAMPIRAN 2

HASIL WAWANCARA

Nama : Gusri Yedi

Jabatan : *Port Captain* PT. Baruna Dirga Dharma

Transkrip Wawancara :

Peneliti : Izin bertanya bapak bagaimana cara pengawasan pemakaian perhitungan *fuel oil* yang dilakukan oleh divisi operasional

Narasumber : Pertama memonitor *daily report operation* kemudian mengolah data, dan mengoreksi data tersebut. Hal ini perlu kita lakukan karena langsung dilaporkan kepada manajemen. Nantinya berkaitan erat dengan keuntungan perusahaan

Peneliti : Apakah cuaca dapat mempengaruhi pemakaian *fuel oil* ?

Narasumber : Cuaca dapat mempengaruhi karena pemakaian *fuel oil* tidak stabil dikarenakan cuaca tersebut. Misalnya seperti ini, cuaca dilaut sangat tidak menentu seperti badai yang menyebabkan mesin kapal bekerja lebih untuk menghasilkan tenaga yang lebih. Tentunya dibutuhkan *fuel oil* yang lebih banyak pula.

Peneliti : Izin bapak, bagaimana cara untuk mengatasi *daily report operation* yang tidak sesuai dengan pemakaian yang sesungguhnya

Narasumber : Mengecek *daily report* tersebut, kemudian membandingkan dengan egenkit, setelah itu melihat laporan cuaca apakah cuaca cerah atau buruk pada hari tersebut. Kemudian melihat kesesuaian laporan tersebut.



LAMPIRAN 3

HASIL WAWANCARA

Nama : Irmanto Pongmanapa

Jabatan : Masinis 2 TB. Kaili I

Transkrip Wawancara :

Peneliti : Asalamualaikum selamat malam bass, maaf mengganggu waktunya

Narasumber : Waalaikumsalam, gimana dek?

Peneliti : Izin bas untuk mewawancarai untuk menunjang data skripsi saya bass. Apakah bas berkenan untuk meluangkan waktunya

Narasumber : Iya dek, ini lagi santai aja kebetulan kapal juga selesai sandar

Peneliti : Siap bas,terimakasih atas waktunya telah berkenan saya wawancarai untuk menunjang data skripsi saya bass. Izin bertanya bas untuk pertanyaan yang pertama. Apakah perhitungan fuel oil diatas kapal sudah sesuai dengan yang ditetapkan oleh kantor?

Narasumber : Perhitungan pemakaian *fuel oil* di atas kapal sudah sesuai yang ditetapkan oleh kantor, karena perhitungan tersebut sudah ditetapkan dan disetujui oleh *technical superintendent* dari kantor

Peneliti : Siap bas, untuk pertanyaan yang kedua. Apakah faktor cuaca dapat dapat mempengaruhi pemakaian *fuel oil* diatas kapal bas?

Narasumber : Iya cuaca juga dapat mempengaruhi pemakaian fuel oil contohnya saat ombak, dapat menambah beban sehingga mempengaruhi dari putaran mesin induk (RPM) karena laju kapal melawan arus dari ombak tersebut terus menerus

Peneliti : Siap bas, selanjutnya pertanyaan yang ketiga. Bagaimana cara perhitungan *daily report fuel oil* diatas kapal bas?

Narasumber : Perhitungan *daily report* dilakukan setiap 24 jam sekali, atau 12 jam dengan cara mengambil jurnal dari flowmeter pemakaian *main engine* dan generator, setelah itu flowmeter tersebut dimasukan kedalam rumus perhitungan dari kantor, setelah mendapatkan hasilnya, ROB hari kemarin akan dikurangi oleh pemakaian hari ini

Peneliti : Siap bas, untuk pertanyaan yang keempat. Bagaimana pendapat anda apabila perhitungan *fuel oil* diatas kapal tidak sesuai yang ditetapkan oleh kantor?

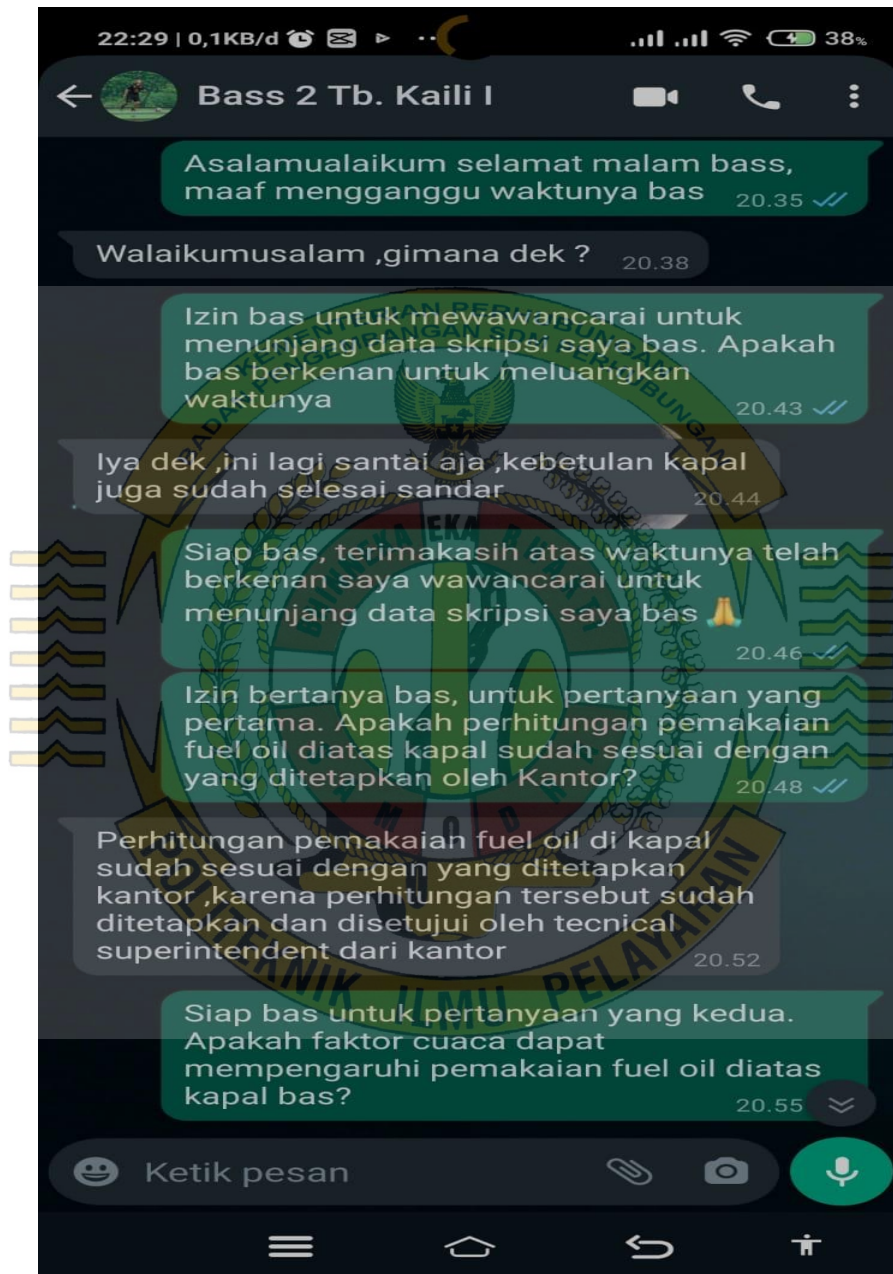
Narasumber : Saya akan menghubungi kantor untuk berdiskusi tentang *daily report* , saling menghitung pemakaian *fuel oil* untuk mendapatkan perhitungan yang telah disetujui oleh pihak kantor dan kapal

Peneliti : Baik bas, terimakasih atas informasinya dan terimakasih telah meluangkan waktunya untuk saya wawancarai

Narasumber : Oke dek sama-sama

LAMPIRAN 4

BUKTI WAWANCARA



LAMPIRAN 5

SURAT LAUT TB.KAILI I



SURAT LAUT

NO. PK. 205/4044/SL-PM/DK-13

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58
Permenhub Nomor PM 13 Tahun 2012

REPUBLIK INDONESIA

Yang bertanda tangan di bawah ini Direktur Perkapalan dan Kepelautan
menyatakan bahwa : Kapal Motor Tunda

NAMA KAPAL	TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
KAILI I	YDA 3065	BATAM	2012 PPm No. 2135/L

UKURAN P X L X D (M)	TONASE KOTOR (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBANGUNAN	NOMOR IMO
23.68 X 8.00 X 3.65	192	58	2011	-

PENGGERAK UTAMA	MEREK TK/TW	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING- BALING
MESIN	YANMAR 2 X 829 HP	BAJA	SATU	DUA

Milik PT. BARUNA DIRGA DHARMA berkedudukan di JAKARTA SELATAN
memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan
perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera
Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun
mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan
muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan
perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.

Tanda Selar : GT, 192 No. 3753/PPm

Diterbitkan di : Jakarta
Pada tanggal : 20 Agustus 2013

Didaftarkan dalam Register Surat Laut

No. Urut : 74

No. Halaman : 117

Buku Register : XXVI

An. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
U. b.
KEPALA SUBDIT PENGUKURAN, PENDAFTARAN
KAPAL



ZAHARA S. N. TRA, ST., MM
Pembina (IV/a)
0618 198903 1 002

DKP1-02

0003595

Dipindai dengan CamScanner

SURAT LAUT
No. Urut :
No. Halaman :

HALAMAN PENGUKUHAN ENDORSEMENT

1. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : BANJARMASIN Port of : Tanggal : 23 SEPTEMBER 2014 Date : Nomor : 461/IX/KSOP.BJM-14 Number : KABID STATUS : KAPAL Harbour Master KAPAL Capt. YURI L. RONI, M. Mar Penata Tk. I (III/d) NIP. 19670704 1998071 001	2. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : BANJARMASIN Port of : Tanggal : 16 OKTOBER 2015 Date : Nomor : 094/X/KSOP.BJM-15 Number : KABID STATUS : KAPAL Harbour Master KAPAL ZAINUDDIN, M. Mar. E, M. Si Penata Tk. I (III/d) NIP. 19720718 200212 1001
3. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : BANJARMASIN Port of : Tanggal : 07 OKTOBER 2016 Date : Nomor : 945/X/SL/KSOP.BJM-16 Number : KABID STATUS : KAPAL Harbour Master KAPAL ZAINUDDIN, M. Mar. E, M. Si Penata Tk. I (III/d) NIP. 19720718 200212 1001	4. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : BANJARMASIN Port of : Tanggal : 16 OKTOBER 2017 Date : Nomor : 1006/X/SL/KSOP.BJM-17 Number : KABID STATUS : KAPAL Harbour Master KAPAL ZAINUDDIN, M. Mar. E, M. Si Penata Tk. I (III/d) NIP. 19720718 200212 1001
5. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : KINTAP Port of : Tanggal : 18 Agustus 2018 Date : Nomor : PK.205/06/VIIT/ETP.Ktp-18 Number : Syahbandar Harbour Master ETP.E.16298297	6. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : KINTAP Port of : Tanggal : 12 JULI 2019 Date : Nomor : KAM.203/11/UPP.Ktp-19 Number : Syahbandar Harbour Master ETP.E.16192471
7. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : KSOP SAMARINDA Port of : Tanggal : 06 AUG 2020 Date : Nomor : Number : Syahbandar Harbour Master ANDY VALENTINO, ST PENATA TK. I (III/C) NIP. 19800427 200712 1 003	8. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : KSOP SAMARINDA Port of : Tanggal : 02 AUG 2021 Date : Nomor : Number : Syahbandar Harbour Master ILHAM AKBAR, M. H. PENATA TK. I (III/C) NIP. 19790606 201012 1 002
9. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : KSOP SAMARINDA Port of : Tanggal : 01 AUG 2022 Date : Nomor : Number : Syahbandar Harbour Master ASRIYAH, S. PENATA TK. I (III/C) NIP. 19751018 200312 1 002	10. Pengukuhan Endorsement Pelabuhan : Port of : Tanggal : Date : Nomor : Number : Syahbandar Harbour Master

LAMPIRAN 6

SPESIFIKASI TB. KAILI I



SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969) INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969) NO. : 3753 / PPM

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.
Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the government of the Republic of Indonesia

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Tempat Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tanggal *) <i>* Date</i>
KAILI I	YDA. 3065	BATAM	18 - 07 - 2011.

* Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (Psl 2 (6)), atau tanggal dimana kapal mengalami perubahan atau perombakan besar (Psl. 3(2)(b)).

* *Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (article 2 (6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of major character (article 3 (2) (b)), as appropriate.*

UKURAN-UKURAN POKOK *MAIN DIMENSIONS*

Panjang (pasal 2 (8)) <i>Length (article (2)(8))</i>	Lebar (Peraturan 2(3)) <i>Breadth (Reg. 2(3))</i>	Ukuran dalam terbesar di tengah kapal hingga Geladak teratas. (Peraturan 2(2)) <i>Moulded Depth amidships to upper Deck (Regulation 2(2))</i>
23,68 Meter	8,00 Meter	3,65 Meter

ISI KAPAL ADALAH : *THE TONNAGES OF THE SHIP ARE :*

TONASE KOTOR <i>GROSS TONNAGE</i>	192
TONASE BERSIH <i>NET TONNAGE</i>	58

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal 1969.
This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Nomor dan tanggal pengesahan : PK.202 / 12 / 17 / DK - 12 TANGGAL : 01 MARET 2012 .

Dikeluarkan di BATAM Tanggal 20 DESEMBER 2011. 20
Issued at date

An. MENTERI PERHUBUNGAN
Ob. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
An. KEPALA KANTOR PELABUHAN
KABID KESYAHBANDARAN

JON KENEDI M. Eng. M.M.
Penktu Tk - I (III/d)

LAMPIRAN 7 CREW LIST TB. KAILI I



PT. ALFA TRANS RAYA

DAFTAR AWAK KAPAL (CREW LIST)

NAMA KAPAL
JENIS KAPAL

: KAILI I
: TUG BOAT (TB)

CRT / PK : 192 / 2 x 750 HP
BENDERA : INDONESIA

No	NAMA	JABATAN	SERTIFIKAT/HAZAH		BUKU PELAUT		NOMOR PKL
			TINGKAT	NO	NO	EXPIRE	
1	HASRI	NAHKODA	ANT III - M	6200089943 M 30416	E 027879	19-Oct-22	PKL 002/ATR/SMD-I/21
2	RIDWAN	MUALIM - I	ANT IV	6200398936 N 40219	G 063461	31-May-24	PKL 093/ATR/SMD-XII/21
3	SUPRIYANTO	MUALIM - II	ANT III	6211738505 N 30321	F 158197	03-Aug-23	PKL 073/ATR/SMD-XI/21
4	IRMANTO PONGMANAPA	KKM	ATT II	6200398909 T 20416	G 063166	30-Mar-24	PKL 089/ATR/SMD-XII/21
5	MUHAMMAD AKBAR	MASINIS - II	ATT III - M	6201477468 S 32418	F 306463	30-Dec-22	PKL 083/ATR/SMD-XI/21
6	RULY CHAIRUL FAHMI	MASINIS - III	ATT III	6211713512 T 32419	F 092715	13-Dec-22	PKL 033/ATR/SMD-IV/21
7	AMAL	JURU MUJDI	RATINGS	6211859289330420	F 159404	17-Jan-24	PKL 054/ATR/SMD-VII/21
8	ARIS BUTTU MA'DIKA	JURU MUJDI	RATINGS	6201698921340617	F 201318	25-Feb-22	PKL 050/ATR/SMD-VII/21
9	MUHAMMAD YUSRI ARSID	JURU MINYAK	RATINGS	6201339176420717	F 294946	07-Nov-22	PKL 084/ATR/SMD-XI/21
10	IWAN	JURU MASAK	RATINGS	6201308214340610	F 111989	30-Apr-23	PKL 003/ATR/SMD-I/22

Jumlah ABK 10 Orang Termasuk Nahkoda

MENGETAHUI
KASI KESELAMATAN BERLAYAR
PENYAGAAN DAN PATROLI

PT. Alfa Trans Raya

Samarinda, 21 Januari 2022



21 JAN 2022

Diah R. Permatasari
Staff Operation P&S

Capit SLAM...
Penata Tk. I...
NIP. 19671001 3920 1 001

LAMPIRAN 8
FOTO SAFETY MEETING



LAMPIRAN 9

SHIP'S PARTICULARS TB. KAILI I

SHIP PARTICULAR	
GENERAL DESCRIPTION	
Name of Vessel	TB KAILI I
Call Sign	YDA 3065
IMO Number	9651242
Selar Number	3753 / PPM
Port Of Registry	Batam
Builder	PT Palma Progress Shipyard
Build Of Year	2011
Class	BKI & Rina
Owner	PT Baruna Dirga Dharma
DIMENSION	
Length Overall	26.00 M
LW.L	23.85 M
Beam Moulded	8.00 M
Depth Moulded	3.65 M
Draught Design	3.10 M
G.R.T	191 T
N.R.T	58 T
TANK CAPACITY	
Fuel Oil Tank	134.00 M ³
Fresh Water Tank	50.00 M ³
Ballast Water Tank	50.00 M ³
MACHINERY	
Main Engine Port Side	Yanmar 6 A YM / WET 829 PS / 1900 Rpm
Serial Number	WET - 2227
Gearbox	Yanmar YXH 240 L - 6.95 : 1 Ratio
Main Engine Starboard Side	Yanmar 6 A YM / WET 829 PS / 1900 Rpm
Serial Number	WET - 2228
Gearbox	Yanmar YXH 240 L - 6.95 : 1 Ratio
Auxellary Engine Port Side	Mitsubishi 59 KW
Engine Type	S4K - 21908
Serial Number	MH 001952
Auxellary Engine Starboard Side	Mitsubishi 59 KW
Engine Type	S4K - 21907
Serial Number	MH 001952

Dipindai dengan CamScanner

LAMPIRAN 10

CIRCULAR PENETAPAN TABLE FUEL CONSUMPTION

HP 085393984982

CIRCULAR / EDARAN

No : L-080/BDD-Bunati/VI/2021
Tanggal : 28 Juni 2021
Kepada : Nahkoda & KKM
Judul : Penetapan pemakaian BBM & Bonus Long Towing

Sehubungan dengan kondisi perekonomian global yang sudah mulai tidak kondusif serta mempertimbangkan harga batubara yang semakin turun sehingga perusahaan harus bisa melakukan inisiatif - inisiatif dalam rangka efisiensi biaya operasional supaya perusahaan bisa terus bertahan di kondisi sulit, management memutuskan untuk menetapkan pemakaian bahan bakar kapal saat melakukan kegiatan long towing sebagai berikut:

Tongkang Bermuatan
ME : 85 Ltr/Jam
AE : 3.5 Ltr/Jam
FW : 3 KL / hari, tambah 1 KL setelah bongkar/muat

Tongkang Kosong
ME : 65 Ltr/Jam
AE : 3.5 Ltr/Jam
FW : 3 KL / hari, tambah 1 KL setelah bongkar/muat

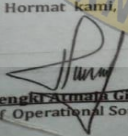
Adapun target yang harus dicapai untuk pencairan bonus sbb:

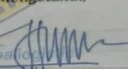
Target Waktu - Jarak			Target Waktu - Jarak		
Range Jarak	Waktu (Jam)	Waktu (Hari)	Range Jarak	Waktu (Jam)	Waktu (Hari)
246 - 255	71	3.0	376 - 385	109	4.5
256 - 265	74	3.1	386 - 395	111	4.6
266 - 275	77	3.2	396 - 405	114	4.8
276 - 285	80	3.3	406 - 415	117	4.9
286 - 295	83	3.5	416 - 425	120	5.0
296 - 305	86	3.6	426 - 435	123	5.1
306 - 315	89	3.7	436 - 445	126	5.3
316 - 325	91	3.8	446 - 455	129	5.4
326 - 335	94	3.9	456 - 465	131	5.5
336 - 345	97	4.0	466 - 475	134	5.6
346 - 355	100	4.2	476 - 485	137	5.7
356 - 365	103	4.3	486 - 495	140	5.8
366 - 375	106	4.4	496 - 505	143	6.0

Melakukan perhitungan insentif berdasarkan waktu pelayaran inter island nominal insentif adalah IDR 15.000.000 / TRV. Jika tidak mencapai target yang ditetapkan maka nilai insentif diatas akan dipotong sesuai dengan jumlah kelebihan fuel dengan harga sesuai pembelian diawal. Dengan diterbitkan circular ini secara otomatis menggugurkan PM/OFC-04. Demikian circular ini dibuat untuk dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab dan akan direvisi kemudian apabila diperlukan.

Bunati, 28 Juni 2021
Mengetahui,

Hormat kami,


Hengki Atunah Ginting
Head of Operational South Kalimantan


Akhmad Mutofik
Deputi Div Head of P & S Operational East

Angsana Office

LAMPIRAN 11

DAILY REPORT TB.KAILI I

DAILY REPORT KAILI I / MOANA I					
Date		22-Dec-21			
Voyage		progress 1			
Long Towing		-			
Total Assist		-			
Running Free		-			
Return Cargo		-			
Time		08.00 WITA (GMT + 08.00)			
Location		muara berau			
Position		Latitude		S	
		Longitude		E	
Steaming Time 24 Hrs				Hrs	
Total Steaming Time				Hrs	
Distance Running 24 Hrs				NM	
Total Distance Running				NM	
Distance To Go				NM	
Speed 24Hrs				Knot	
Reason		-			
Total Average Speed				Knot	
Course		-			
RPM		P			
		S			
Last Port		jembayan			
Next Port		muara berau			
E T A		Date	25-Dec-21		
		Hours	2:00		
ROB		HSD	5,950	Ltrs	
		LO ME / AE	492	Ltrs	
		Hyd Oil	-	Ltrs	
		FW	32	Ton	
Wind Direction		0			
Sky		Rain			
Sea Condition		Sea			
Temperature Air/ Sea		-			
Barometer		-			
Crew On Board		10			
Running Hours		ME P	19037.7	0.6	382.6
		ME S	19022.8	0.5	381.6
		AE P	39289	12	84
		AE S	39611	12	156
Consumption		HSD ME P	363680	19	
		HSD ME S	363801	16	
		HSD AE P			84
		HSD AE S			
		HSD Lain - Lain			Ltrs
					Ltrs
					Ltrs
					Ltrs
		LO 40			119
		HO 10			Ltrs
		FW			3
Supplied		HSD			Ltrs
		LO 40			Ltrs
		HO			Ltrs
		FW			Ton
Start Voyage		Location Arrival			
		Date Arrival			
		Time Arrival			
		ROB HSD Arrival			

LAMPIRAN 12

CIRCULAR BATASAN PENGGUNAAN FUEL OIL



Member of ABM Group

CIRCULAR

No : 001/ BDD – OPS/IV/2021
 Date : 25 April 2021
 To : Nakhoda & Chief Engineer Kapal PT. Baruna Dirga Dharma
 From : Management PT.BDD
 Subject : Pengganti PM /OFC-04 Fuel Consumption Insentif Area Samarinda tahun 2019- MHU TRV
 Penetapan Fuel Consumption area Samarinda-MHU TRV 2021

Kepada ,
 Nakhoda Kapal – TB.KAILI-I,KAILI-II,KAILI-III,KAILI-V,KAILI-VI
 Beroperasi di Samarinda dan sekitarnya

Dengan hormat,
 Berdasarkan keputusan Management PT. BDD, Tentang Standarisasi Pemakaian Bahan bakar kapal yang beroperasi di wilayah Samarinda sekitarnya dan Circular ini diterbitkan sebagai Pengganti table Fuel di PM/OFC-04 Insentif area samarinda 2019,dengan keputusan sebagai berikut :

Penetapan Table fuel Consumption

Shipment Days	AE 3,5 Ltr/Hr	Lain Lain	Consumption ME per voyage MHU-TRV SAMARINDA						Average fuel consumption M/E
			TRV SAMARINDA – MUARA BERAU			TRV SAMARINDA – BALIKPAPAN			
			HP 1500-1600	Total	RH/TRV	HP 1500-1600	Total	RH/TRV	
7	588	400	5.093 Liter	6.081 Liter	85-90 JAM/ TRV	5598 Liter	6586 Liter	88-95 JAM/ TRV	60-63 Ltr / Jam
8	672	400	5.093 Liter	6.165 Liter		5598 Liter	6670 Liter		
9	756	400	5.093 Liter	6.249 Liter		5598 Liter	6754 Liter		
10	840	400	5.093 Liter	6.333 Liter		5598 Liter	6838 Liter		
11	924	400	5.093 Liter	6.417 Liter		5598 Liter	6922 Liter		
12	1008	400	5.093 Liter	6.501 Liter		5598 Liter	7006 Liter		
13	1092	400	5.093 Liter	6.585 Liter		5598 Liter	7090 Liter		
14	1176	400	5.093 Liter	6.669 Liter		5598 Liter	7174 Liter		
15	1260	400	5.093 Liter	6.753 Liter		5598 Liter	7258 Liter		

No	Activity	Pergerakan yang di izinkan
1	Alongside Process to Jety	Manouver Moring body/tambatan to jety muat
2	Loading Process	Manouver saat pemuatan/reposition
3	Cast Off From Jety	Manouver Pergerakan dari jety muat ke tambatan
5	Sailing To Muara Berau	Berlayar dari POL to POD
6	Alongside Process To MV	Manouver Moring buoy to MV/ jety Bongkar
7	Discharging Process	Manouver saat Pembongkaran/reposition
8	Cast Off From MV	Manouver Pergerakan dari MV Muat ke Moring buoy
9	Sailing To Samarinda	Berlayar dari POD to POL
10	Bunker Fw & Fuel	Intruksi dari Ops-Site Samarinda

Selain pergerakan diatas tidak diijinkan kecuali dalam keadaan Emergency dan untuk keselamatan berlayar dengan "persetujuan perwakilan Ops - Site Samarinda"

Demikian standarisasi ini dibuat untuk dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab dan dapat direvisi dikemudian hari apabila diperlukan.

Ditetapkan di,
 Samarinda, 25 April 2021



BARUNA coal/logistics
 Akhmad Mulya
 Head of Port & Ship Operation
 East Indonesia

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Irfan Arief Wibawa
 Tempat/tgl lahir : Sukoharjo, 07 Oktober 1999
 NIT : 561911337479 K
 Agama : Islam
 Alamat Asal : Rejosari Rt 01/03, Lorog,
 Tawang Sari, Sukoharjo



Pekerjaan : Taruna PIP Semarang

Orang Tua

Nama Ayah : Muhtar Arifin
 Pekerjaan : Purnawirawan Polri
 Nama Ibu : Siti Shofiah
 Pekerjaan : Pensiunan PNS
 Alamat : Rejosari Rt 01/03, Lorog, Tawang Sari, Sukoharjo

Riwayat Pendidikan

1. SD Negeri Kateguhan 02 (2006-2012)
2. SMP Negeri 1 Tawang Sari (2012-2015)
3. SMK Muhammadiyah 1 Sukoharjo (2015-2018)
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang 2019 - Sekarang

Pengalaman Praktek Darat

Perusahaan : PT. Baruna Dirga Dharma Samarinda
 PT. Inkor Dunia Samudera





