



**ANALISIS KETERLAMBATAN KEGIATAN  
TRANSHIPMENT BATUBARA PADA BG. KAPUAS 312  
DI PT. ADIDAYA AKBAR BERKARYA, BUNATI  
KALIMANTAN SELATAN**

**SKRIPSI**

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh**

**MUHAMMAD HAIDAR ALI HAKIM**  
**NIT. 561911337464 K**

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

**ANALISIS KETERLAMBATAN KEGIATAN TRANSHIPMENT  
BATUBARA PADA BG. KAPUAS 312 DI PT. ADIDAYA AKBAR  
BERKARYA, BUNATI KALIMANTAN SELATAN**

DISUSUN OLEH:  
**MUHAMMAD HAIDAR ALI HAKIM**  
NIT. 561911337464 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 29 Juli 2023

Dosen Pembimbing I  
Materi



**Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19850731 200812 2 002

Dosen Pembimbing II  
Penulisan



**Dr. MUH. HARLIMAN SALEH, M.Pd.**  
Penata Tingkat I(III/d)  
NIP. 19711102 199903 1 001

Mengetahui  
KETUA PROGRAM STUDI TALK



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

**PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI**

“ANALISIS KETERLAMBATAN KEGIATAN *TRANSHIPMENT*  
BATUBARA PADA BG. KAPUAS 312 DI PT. ADIDAYA AKBAR  
BERKARYA, BUNATI Kalimantan SELATAN” karya :

Nama : Muhammad Haidar Ali Hakim

NIT : 561911337464 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Selasa, tanggal ...01... Agustus 2023

Semarang, 01 Agustus 2023

**Panitia Ujian**

Penguji I

**Dr. NUR ROCHMAH, S.E., M.M.**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji II

**Dr. LATIFA IKASARI, S.Psi, M.Pd.**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19850731 200812 2 002

Penguji III

**PRITHA KURNIASIH, M.Sc.**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19810413 200604 2 002

Mengetahui  
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

**Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar.**  
Pembina Tk I, (IV/b)  
NIP. 19730704 199803 1 001

## HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Muhammad Haidar Ali Hakim

NIT : 561911337464 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Analisis keterlambatan kegiatan *transshipment* batubara pada BG. Kapuas 312 di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan”

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

Semarang, 01 Agustus 2023  
Yang membuat pernyataan,



**MUHAMMAD HAIDAR ALI HAKIM**  
NIT. 561911337464 K

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

### Moto:

1. “Apapun yang menjadi takdirmu, akan mencari jalannya tuk menemukanmu” (Ali bin Abi Thalib).
2. “Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya” (QS Al Baqarah:286).
3. “Angin tidak berhembus untuk menggoyangkan pepohonan, melainkan menguji kekuatan akarnya” (Ali bin Abi Thalib).

### Persembahan:

1. Segala perjuangan saya hingga titik ini saya persembahkan khusus untuk Ibu Rismiati, Bapak Abdul Hakim, Kakak dan Adik saya, yang selalu memberi dukungan serta doa yang menguatkan saya.
2. Kasta Galangan B2 yang memberikan tempat ternyaman dan rekan-rekan Taruna angkatan LVI yang telah bersama-sama menjalani pendidikan dengan penuh semangat di PIP Semarang.
3. Almamaterku PIP Semarang dan juga pada juniorku, terimakasih atas bantuannya selama ini.

## PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga penulisan ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

penulisan ini mengambil judul “Analisis permasalahan *transshipment* batubara di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penulisan selama praktik darat di PT. Jangkar Bahurekso Beribadat.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan penulisan ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Capt.Tri Cahyadi, M.H.,M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E, M.M., selaku Ketua Jurusan Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

3. Ibu Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Dr. Muh. Harliman Saleh, M.Pd selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Pimpinan beserta karyawan perusahaan PT. Jangkar Bahurekso Beribadat yang telah memberikan kesempatan serta telah memberikan membimbing dan membantu penulis selama melaksanakan penulisan dan praktik.
6. Ibu dan Bapak tercinta, serta orang-orang yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada penulis selama penulisan skripsi ini.
7. Semua pihak dan rekan-rekan saya angkatan LVI yang telah memberikan motivasi dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata penulis berharap agar penulisan ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang,.....

Penulis

**MUHAMMAD HAIDAR ALI HAKIM**  
**NIT. 561911337464 K**

## ABSTRAKSI

**Hakim, Muhammad Haidar Ali.** 561911337464 K. 2022. “ *Analisis keterlambatan kegiatan transshipment batubara pada BG. Kapuas 312 di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd Pembimbing II: Dr. Muh. Harliman Saleh, M.Pd.

Kegiatan *transshipment* batubara yang terjadi di Bunati *anchorage* pada tanggal 28 April 2022 tidak berjalan dengan semestinya dikarenakan adanya kekurangan muatan yang disebabkan oleh beberapa faktor seperti rusaknya *conveyor belt* yang mengakibatkan tumpahnya muatan batubara, cuaca buruk yang menyebabkan gelombang sehingga terdapat kesulitan dalam membaca *draft* kapal, dan adanya kekeroposan bagian tongkang. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui Permasalahan *Transshipment* Batubara di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif deskriptif. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui studi pustaka, studi dokumentasi, dan wawancara. Teknik keabsahan data dengan teknik triangulasi sumber.

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan faktor penyebab terjadinya keterlambatan kegiatan *transshipment* batubara pada BG. Kapuas 312 yaitu telah terjadi kerusakan pada *conveyor belt* yang menyebabkan tumpahnya batubara disaat proses pemuatan serta adanya kekeroposan bagian tongkang yang menyebabkan muatan berkurang pada saat membongkar muatan. Upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya permasalahan *transshipment* batubara pada saat proses pemuatan di MV. MODEST SW yaitu dengan melakukan pemeliharaan dan pengecekan berkala terhadap *conveyor belt* dan pemeliharaan cat dengan menggunakan lapisan anti karat untuk mencegah terjadinya keropos pada tongkang. Perusahaan pemilik *floating crane* dan pemilik armada BG. Kapuas 312 sebaiknya melakukan pengecekan dan perawatan secara rutin terhadap armada untuk mencegah terjadinya masalah dari armada.

**Kata Kunci:** *Transshipment*, kekurangan muatan, kerusakan *conveyor belt*, tongkang keropos.



## **ABSTRACT**

**Hakim, Muhammad Haidar Ali.** 561911337464 K. 2022. “*Analisis Keterlambatan kegiatan Transshipment Batubara pada BG. Kapuas 312 di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan*”. Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Management, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Supervisor I: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd Supervisor II: Dr. Muh. Harliman Saleh, M.Pd.

*The activities of coal transshipment that occurred in Bunati anchorage on April 28th, 2022, did not run necessarily due to the lack of load caused by several factors, such as the damage of the conveyor belt that resulted in the spill of the coal load, the bad weather, and difficulties in reading the draft of the ship that make it hard to determine the total load that is loaded onto the ship. part that causes the load to decrease at the time of the journey to the loading point at Bunati anchorage. This study aims to find out the problem of coal transshipment in PT. Adidaya Akbar, Bunati, Southern Kalimantan.*

*The research method used is descriptive qualitative method. Sources of research data obtained from primary data and secondary data. Data collection techniques through literature study, documentation, and interviews. Data validity technique with source triangulation technique.*

*Based on the results of the study, it can be concluded that the factors causing coal transshipment problems during the loading process on the MV. Modest SW is that there has been damage to the conveyor belt which causes spillage of coal during the loading process and the porousness of the barge parts which causes the load to decrease when unloading. Efforts were made to prevent coal transshipment problems during the loading process on the MV. MODEST SW is by conducting regular maintenance and checking of the conveyor belt and maintenance of paint by using an anti-rust coating to prevent porous barges. The company that owns the floating crane and the owner of the BG. Kapuas 312 should conduct regular checks and maintenance for its fleet to prevent problems from occurring.*

**Keywords:** *Transshipment, underloading, conveyor belt damage, porous barge.*

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI .....	viii
<i>ABSTRACT</i> .....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN .....	xiv
<b>BAB I. PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian .....	3
C. Rumusan Masalah .....	3
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	4
<b>BAB II. KAJIAN TEORI.....</b>	<b>6</b>
A. Deskripsi Teori.....	6
B. Kerangka Penelitian.....	27
<b>BAB III. METODOLOGI.....</b>	<b>28</b>

A. Metode Penelitian.....	28
B. Tempat Penelitian.....	29
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan .....	30
D. Teknik Pengumpulan Data.....	32
E. Instrumen Penelitian.....	35
F. Teknik Analisis Data Penelitian.....	39
G. Pengujian Keabsahan Data.....	42
<b>BAB IV. HASIL PENELITIAN.....</b>	<b>43</b>
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	43
B. Deskripsi Data .....	45
C. Temuan.....	54
D. Pembahasan Hasil Penelitian .....	55
<b>BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>63</b>
A. Simpulan.....	63
B. Keterbatasan Penelitian.....	65
C. Saran.....	66

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Kisi-kisi studi dokumentasi.....	38
Tabel 3.2 Kisi-kisi studi Pustaka.....	39
Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu .....	43



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Proses kegiatan <i>transshipment</i> di laut terbuka.....	8
Gambar 2.3.	<i>Fender</i> Kapal.....	11
Gambar 2.3.	<i>Crane</i> Kapal .....	11
Gambar 2.4.	Wheel loader .....	12
Gambar 2.5.	Tali Tross.....	13
Gambar 2.6.	Batuan Antrasit.....	14
Gambar 2.7.	Batuan <i>Bituminus</i> .....	15
Gambar 2.8.	Batuan <i>Lignite</i> .....	16
Gambar 2.9.	Batuan <i>peat</i> .....	16
Gambar 2.10	<i>Jetty</i> pemuatan batubara.....	19
Gambar 2.11	MV. MODEST SW .....	20
Gambar 2.12	Tongkang Kapuas 312.....	22
Gambar 2.13	Kerangka Penelitian .....	27
Gambar 4.1	Kantor perusahaan PT. Adidaya Akbar Berkarya <i>site</i> Satui .....	47
Gambar 4.2.	Bunati Anchorage.....	48
Gambar 4.3	TB. Duta Kapuas 10.....	49
Gambar 4.4	BG. Kapuas 312.....	51
Gambar 4.5	MV. MODEST SW .....	52
Gambar 4.6	SPB BG.Kapuas 312 .....	54
Gambar 4.7	Tumpahan muatan batubara .....	56
Gambar 4.8	Gelombang menyulitkan pembacaan <i>draft</i> kapal.....	57
Gambar 4.9	Bagian <i>sideboard</i> tongkang mengalami kekeroposan.....	59

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Hasil Wawancara 1 .....	66
Lampiran 2	Hasil Wawancara 2.....	67
Lampiran 3	Hasil Wawancara 3.....	68
Lampiran 4	SPB <i>Tugboat</i> .....	69
Lampiran 5	SPB Tongkang.....	70
Lampiran 6	<i>Shipping Instruction</i> .....	71
Lampiran 7	<i>Bill of lading</i> .....	72
Lampiran 8	<i>Cargo Manifest</i> .....	73
Lampiran 9	Surat Kebenaran Dokumen.....	74
Lampiran 10	<i>Draft Survey</i> .....	75
Lampiran 11	Lembar Hasil Verifikasi .....	76
Lampiran 12	<i>Ship Particular Tugboat</i> .....	77
Lampiran 13	<i>Ship Particular Tongkang</i> .....	78
Lampiran 14	Proses <i>transhipment</i> batubara.....	79
Lampiran 15	<i>Sideboard</i> tongkang keropos .....	80
Lampiran 16	<i>Conveyor belt</i> tanpa pelindung samping .....	81
Lampiran 17	Gelombang tinggi saat proses <i>initial</i> .....	82
Lampiran 18	PMKU PT. JBB .....	83
Lampiran 19	Daftar Riwayat Hidup.....	84

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Mekanisme pengangkutan batubara dari *jetty* adalah mulanya berawal dari tongkang lalu tongkang tersebut berjalan ke laut lepas dengan bantuan kapal tunda. Setelah sampai di laut lepas, dari tongkang dilakukan *transfer* muatan ke kapal besar atau *Bulk Carrier*. Proses ini sendiri dinamakan kegiatan *transshipment*. Menurut Suryadi dan Setyawan (2023), *transshipment* adalah aktivitas pemindahan barang ataupun muatan yang dilakukan di tengah laut dari kapal ke kapal (*ship to ship*). Kegiatan *transshipment* ini sudah umum digunakan dalam pemuatan batubara khususnya ke kapal besar karena mengingat betapa mudahnya mengangkut batubara melalui kegiatan *transshipment* ini.

Dalam proses kegiatan *transshipment* ini, peneliti menemukan satu permasalahan saat dilakukan pembongkaran muatan pada BG. Kapuas 312. Permasalahan tersebut ditemukan pada saat peneliti melaksanakan praktek darat sebagai agent di PT. Jangkar Bahurekso Beribadat. Pada saat itu, BG. Kapuas 312 yang sejatinya melakukan pembongkaran muatan terhadap satu vessel, muatan ini terbagi ke dua vessel karena untuk memenuhi kuota muatan dari salah satu vessel tersebut. Berangkat dari permasalahan ini peneliti mencoba menganalisis terkait keterlambatan kegiatan *transshipment* batubara pada BG. Kapuas 312 di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan.

Saat ini kegiatan *transshipment* sedang ramai dilakukan terutama di daerah Kalimantan Selatan yang pada dasarnya adalah sumber terbesar penghasil

batubara di Indonesia. Selain untuk sumber tenaga pembangkit listrik, batubara juga mempunyai manfaat yang banyak untuk kehidupan sehari-hari antara lain yaitu menghasilkan produk gas, membantu industri produk semen, industri kertas, industri farmasi dan mendukung industri produk baja. Pada 2021, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) memproyeksikan cadangan batubara Indonesia masih sekitar 37,6 miliar ton. Sumber cadangan batubara tersebut tersebar di seluruh wilayah Indonesia, dengan provinsi-provinsi yang memiliki cadangan terbesar antara lain Kalimantan Timur, Sumatera Selatan, dan Kalimantan Selatan. Dalam penjualan batubara ke luar negeri, kapal-kapal asing yang mempunyai *draft* kapal terlalu dalam tidak bisa langsung sandar ke *jetty*, maka dari itu dibutuhkan kegiatan *transshipment* untuk memperlancar proses pengangkutan batubara.

PT. Adidaya Akbar Berkarya merupakan perusahaan pertambangan batubara yang lokasinya berada di Banjarmasin, Kalimantan Selatan. Perusahaan ini bergerak di usaha pertambangan batubara dan target pasarnya adalah *supply* ke domestik dan internasional. Dalam memenuhi *supply* ke internasional, pembeli atau *buyer* tidak bisa langsung mengangkut dengan cara langsung ke *jetty*, melainkan dengan cara *transshipment* dari kapal ke kapal.

Beberapa penelitian terdahulu mempunyai kesamaan dengan peneliti terkait dengan penelitian yang diteliti yaitu mengenai permasalahan yang timbul pada saat proses *transshipment* batubara. Seperti yang telah dilakukan penelitian oleh La Ode Ahmad Syarwan dan Bayu Dwi Setyawan, peneliti tersebut membahas keterlambatan proses bongkar muat batubara yang



disebabkan oleh beberapa faktor. Adapun perbedaan dengan penelitian terdahulu di skripsi ini adalah jika di penelitian terdahulu memfokuskan pembahasan tentang upaya atau tindakan yang dilakukan saat adanya permasalahan *transshipment* batubara, di penelitian ini lebih ke menganalisis untuk mengetahui faktor permasalahan yang menyebabkan terjadinya keterlambatan proses bongkar muatan pada BG. Kapuas 312.

## **B. Fokus Penelitian**

Ruang lingkup dan batasan masalah dapat dilakukan dengan terarah dan sesuai harapan. Maka peneliti membahas tentang faktor keterlambatan yang terjadi ketika proses *transshipment* batubara yang berlangsung di wilayah Bunati, Kalimantan Selatan.

## **C. Rumusan Masalah**

Sesuai dengan topik penelitian ini, maka ada beberapa permasalahan yang akan diteliti sebagai berikut:

1. Apa faktor penyebab terjadinya keterlambatan kegiatan *transshipment* batubara pada BG. Kapuas 312 di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan?
2. Bagaimana dampak dari keterlambatan kegiatan *transshipment* tersebut di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya keterlambatan kegiatan *transshipment* batubara pada BG. Kapuas 312 di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan?

#### D. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan uraian masalah peneliti, berikut adalah tujuan penelitian:

1. Untuk mengetahui faktor penyebab terjadinya keterlambatan kegiatan *transshipment* pada BG. Kapuas 312 di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan
2. Untuk mengetahui dampak dari keterlambatan kegiatan *transshipment* pada BG. Kapuas 312 di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan guna mencegah keterlambatan kegiatan *transshipment* pada BG. Kapuas 312 di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan

#### E. Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat dari penelitian yang dilakukan yaitu sebagai berikut:

- a. Bagi Peneliti
- b. Melalui penelitian ini, peneliti dapat memahami proses kegiatan *transshipment* secara teori dan praktik pada saat melakukan penelitian selama kurang lebih 12 bulan. Penelitian ini juga menjadi sarana sebagai penambah wawasan serta pengetahuan bagi peneliti terkait permasalahan bongkar muatan batubara.
- c. Bagi Institusi / Kampus

Melalui penelitian ini, peneliti berharap dapat memberi manfaat dan gambaran mengenai kegiatan penelitian bagi taruna-taruni lain di periode selanjutnya. Peneliti berharap hasil penelitian ini dapat menjadi referensi

dan daftar pustaka bagi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan sebagai wawasan dan pengetahuan bagi taruna-taruni generasi selanjutnya.

d. Bagi Perusahaan

Dengan penelitian ini, peneliti berharap agar dapat memberikan manfaat kepada perusahaan dan karyawan, serta peneliti juga berharap memberikan masukan kepada perusahaan dan bahan pertimbangan agar dapat mencegah terjadinya permasalahan *transshipment* batubara di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan.



## **BAB II**

### **KAJIAN TEORI**

#### **A. Deskripsi Teori**

##### **1. Analisis**

Menganalisis, seperti yang didefinisikan oleh Wiradi (2009), adalah proses mengumpulkan data, mengorganisasikannya ke dalam kategori yang bermakna, dan membedakan antara item yang serupa tetapi berbeda. Menurut Rijali (2019) Analisis data adalah proses secara sistematis mencari dan mengatur transkrip wawancara, catatan lapangan, dan materi lain yang dikumpulkan untuk menambah pemahaman. Darminto dan Juliaty (2005) mendefinisikan analisis sebagai tindakan mendekonstruksi keseluruhan menjadi komponen-komponen penyusunnya agar lebih memahami maknanya.

Berdasarkan berbagai pandangan dari para ahli, peneliti menyimpulkan bahwa analisis bukanlah sekedar penelusuran atau penyelidikan biasa, melainkan sebuah kegiatan yang direncanakan dan dilaksanakan dengan sungguh-sungguh, menggunakan pemikiran kritis guna mendapatkan kesimpulan dari data yang telah dikumpulkan. Analisis merupakan proses mengurai seluruh komponen menjadi satu kesatuan yang utuh.

##### **2. *Transshipment***

*Transshipment*, seperti yang didefinisikan oleh Baraniah (2014), adalah proses dimana peti kemas yang membawa produk diubah menjadi peti

kemas yang membawa muatan yang berbeda. Wilayah Mediterania sangat ideal untuk transshipment karena terlindung dari badai dan angin kencang, menjadikannya lokasi yang ideal untuk pemindahan komoditas atau kargo dari kapal ke kapal di tengah laut.

Istilah "*transshipment*" mengacu pada tindakan memindahkan barang dari satu kapal ke kapal lain. Karena dermaga di Bunati, Kalimantan Selatan tidak memiliki kedalaman yang cukup dalam untuk kapal besar (kapal induk), *transshipment* merupakan kegiatan penting selama proses pemuatan batubara karena dengan adanya kegiatan ini proses pemindahan muatan dari darat ke laut menjadi efisien dan tidak memakan waktu jika dibandingkan kapal harus sandar terlebih dahulu ke *jetty*. Kegiatan ini melibatkan pengangkutan batubara dari tongkang ke tengah lautan untuk dibongkar ke kapal besar, dimana akan dipindahkan dari tongkang ke kapal atau kapal ke kapal.

Kegiatan *transshipment* ini biasanya memerlukan waktu 2-3 hari atau bahkan lebih lama jika kapal tersebut tidak mempunyai *crane* untuk proses pemindahan batubaranya. Apabila kapal tidak mempunyai *crane*, maka kapal tersebut membutuhkan armada lain dalam proses transfer muatannya, armada tersebut yaitu *floating crane*. *Floating crane* sendiri merupakan alat bantu bongkar muat yang dirancang khusus diatas tongkang dan dapat bergerak dengan menggunakan baling-baling sendiri ataupun ditarik dengan bantuan kapal *tugboat*, dan dikombinasikan dengan *grab* untuk mengambil muatan dari tongkang ke kapal.



Sumber : Dokumen PT. Batulicin Nusantara Maritim

Gambar 2.1 Proses kegiatan *transshipment* di laut terbuka

Pemindahan muatan batubara di laut melibatkan sejumlah pelaku yang berbeda, termasuk namun tidak terbatas pada hal-hal berikut:

a. Agen Kapal

Agen pelayaran adalah badan niaga yang melakukan operasi atau kegiatan kapal. Setiap kapal yang berlabuh atau berlabuh di pelabuhan membutuhkan pelayanan dan memiliki kebutuhan-kebutuhan yang berbeda-beda. Perusahaan pelayaran menunjuk agen sebagai perwakilan untuk mengurus semua kebutuhan kapal saat tiba di pelabuhan (Kadarisman dkk, 2016). Peran badan tersebut adalah untuk beroperasi atas nama pemilik kapal dalam mengawasi dan melaporkan semua operasi pemuatan batubara.

b. *Foreman*

*Foreman* atau mandor bertanggung jawab atas pelaksanaan dan pengawasan seluruh kegiatan operasional bongkar muat dari dan ke kapal sampai ke tempat penimbunan barang atau sebaliknya,

sebagaimana tertuang dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 Tahun 2002 tentang Pedoman Dasar Penghitungan Tarif Jasa Bongkar Muat di Pelabuhan. *Foreman* bertugas mengawasi semua aspek bongkar muat, termasuk keselamatan kapal, kesejahteraan awak kapal dan karyawan, integritas kargo, dan penggunaan ruang yang tersedia secara paling efisien.

c. *Shipper*

Suhendra (2021) mengartikan *shipper* / pemilik batubara adalah pihak yang memiliki hak atas batubara dan bertanggung jawab atas pengelolaan tambang batubara. Pemilik batubara ikut naik ke kapal guna mengontrol untuk menghindari kurangnya batubara.

d. *Surveyor*

Menurut Gunadi, dalam bukunya "Teknik Pertambangan dan Pemanfaatan Batubara" (2017), *surveyor* dalam industri batubara adalah seseorang yang memiliki tugas untuk mengambil contoh batubara dan melakukan analisis terhadap kualitas batubara tersebut, sehingga dapat diketahui nilai kalori, kadar air, abu, sulfur, dan lain sebagainya.

Dalam penghitungan *draught survey*, seorang *surveyor* biasanya dilibatkan untuk melakukan pengukuran *draught* (kedalaman) kapal sebelum dan sesudah proses bongkar muat kargo. Setelah proses *transshipment* batubara selesai, *surveyor* dan *chief officer* akan menentukan berapa banyak batubara yang dimasukkan ke kapal induk. *Surveyor* bertugas untuk memberikan laporan survei kepada pengusaha

seperti pemilik kapal atau pemilik muatan.

### 3. Alat-alat yang Digunakan dalam *Transshipment* Batubara

Kegiatan *transshipment* batubara memerlukan penanganan, dan hal ini pada umumnya memerlukan penggunaan berbagai instrumen penting untuk menjamin operasi yang efisien (Lesmana, 2022). Contoh instrumen tersebut meliputi:

#### a. *Fender*

*Fender* adalah bantalan karet yang dipasang pada lambung kapal atau sisi terluar dermaga untuk meredam benturan antara dermaga dan badan kapal ketika kapal akan sandar. Tujuan *fender* adalah agar tidak terjadi kerusakan ketika badan kapal bersentuhan dengan dermaga baik kerusakan pada dermaga maupun pada kapal itu sendiri. Alat ini dirancang secara khusus untuk mengurangi kekuatan dan *energy* yang dihasilkan oleh kapal, sehingga gaya yang diterima oleh dermaga tidak menimbulkan gesekan atau dorongan yang kuat.

*Fender* harus dipasang di dermaga pada setiap pelabuhan, bahkan beberapa kapal dengan tipe tertentu juga dilengkapi dengan *fender* seperti kapal kargo, *tugboat*, kapal *ferry*, dan kapal ikan. Untuk kapal-kapal yang selalu beroperasi secara *ship to ship* harus juga dilengkapi dengan alat ini agar kedua kapal dapat saling merapat tanpa menimbulkan gesekan dan kerusakan pada lambungnya. Pada bagian tongkang juga pada setiap sisinya dipasang *fender* agar ketika tongkang



tersebut sandar tidak terjadi benturan yang bisa menyebabkan tongkang tersebut bocor.



Sumber : Google.com

Gambar 2.2 *Fender kapal*

b. *Crane Kapal (Ship Gear)*

Perangkat ini diposisikan secara terpusat di sebagian besar kapal, digunakan untuk mengangkat kargo dari tongkang dan meletakkannya di palka. Lengan derek yang diperpanjang harus dapat menjangkau perahu. Metode untuk derek sama dengan yang digunakan untuk derek lainnya yaitu kabel baja dan perangkat mekanis.



Sumber : Google.com

Gambar 2.3 *Crane Kapal*

c. *Wheel Loader*

Tanah, batu, kerikil, pasir, dan material lainnya semuanya dapat dipindahkan dengan bantuan *wheel loader* yang merupakan alat berat berukuran besar. Sebagai bagian dari proses *transshipment*, *wheel loader* akan ditempatkan di atas tongkang untuk memindahkan batubara dalam jarak yang dapat dijangkau kapal.



Sumber : Google.com

Gambar 2.4 *Wheel loader*

d. Tali *Tross*

Tali *tross* adalah sejenis tali yang digunakan untuk mengikat tongkang ke kapal yang lebih besar, mencegah tongkang terlepas selama *transshipment*. Tali ini biasa disebut dengan tali tambat, tali *tross* adalah tali untuk menahan bagian depan dan belakang kapal, sementara tali *spring* digunakan untuk menahan bagian tengah kapal. Diantara tali *tross* dan tali *spring* biasanya terdapat tali *breast* agar kapal semakin mantap bersandar di dermaga. Tali ini sangat penting untuk menunjang proses berlangsungnya kegiatan *transshipment*.



Sumber : Google.com

Gambar 2.5 Tali Tross

#### 4. Batubara

Batubara memiliki komponen organik dan anorganik, seperti dikemukakan Nursanto dkk (2011). Batubara mengandung antara lima puluh persen dan tiga perempat bahan biologis. Senyawa organik ini berasal dari materi tumbuhan yang membusuk, yang mengalami serangkaian transformasi kimia dan fisik selama proses dekomposisi.

Batubara terdiri dari mineral utama seperti tanah liat dan kuarsa dan mineral *minor* seperti karbonat, sulfida, dan sulfat, sesuai dengan konsentrasi mineralnya. *Antrasit*, *bituminous*, *sub-bituminous*, dan *lignit* adalah empat jenis batubara yang dapat ditemukan tergantung pada seberapa jauh proses pembentukan batubara tersebut hingga terbentuk secara alami.

a. *Antrasit*

*Antrasit* adalah batubara dengan kualitas terbaik, dibedakan dari warnanya yang hitam pekat, penampilannya yang mengkilat, dan adanya retakan *chocoidal* di bagiannya. Batubara ini adalah batuan padat dengan rona hitam (logam) berkilau; mengandung antara 86% dan 98% komponen karbon (C), mengandung kurang dari 8% air, nyala api yang dihasilkannya berwarna biru, dan menghasilkan asap yang sangat sedikit. Beberapa jenis perusahaan besar yang menuntut suhu tinggi secara teratur mendapat manfaat dari batubara jenis ini.



Sumber : Google.com

Gambar 2.6 Batuan *Antrasit*

b. *Bituminous*

*Bituminous* memiliki kadar air sekitar 8-10% dan mengandung 68%-86% unsur karbon (C). Australia adalah produsen batubara *bituminous* terbesar di dunia. *Bituminous* adalah jenis batubara dengan nilai kalori tertinggi. Penggunaannya adalah sebagai bahan bakar pada



pembangkit listrik tenaga uap. *Bituminous* banyak diperoleh di lingkungan yang tumbuhannya subur dan dikelilingi oleh beragam spesies-spesies penghasil batuan ini.



Sumber : Google.com

Gambar 2.7 Batuan *Bituminous*

c. *Lignite*

Batubara *lignite* adalah jenis batubara yang rendah kalori dan tinggi kandungan air, batubara coklat atau *lignite* adalah sejenis batubara lunak. Jenis ini disebut sebagai batubara muda karena *lignite* adalah bentuk pertama dari *coalification* yang terjadi dari perubahan gambut atau endapan organik menjadi batubara. Karakteristik batubara *lignite* adalah memiliki karbon yang lebih rendah dibandingkan dengan jenis batubara lainnya dan cenderung memiliki kadar air yang tinggi yang dapat membuatnya sulit untuk digunakan sebagai bahan bakar.



Sumber : Google.com

Gambar 2.8 Batuan *Lignite*

d. *Peat*

Peat merupakan jenis batubara paling awal terbentuk yang memiliki hampir 75% kandungan air didalamnya. Jenis *peat* ini karakteristik pembakarannya cenderung berbentuk seperti kayu, sangat beda dengan batubara pada umumnya. Pembakarannya mengeluarkan sedikit panas, lebih banyak asap, serta banyak abu dari sisa pembakaran.



Sumber : Google.com

Gambar 2.9 Batuan *peat*

Secara umum, pembentukan batubara dapat dipecah menjadi dua fase:

a. Tahap biokimia

Selama fase pertama pembangkitan batubara, yang dikenal sebagai tahap biokimia atau tahap gambut, lumut gambut dan jamur mempunyai peran kunci. Daerah rawa, yang terus-menerus tergenang pada kedalaman sekitar 0,5 m hingga 10 m dari permukaan air, merupakan tempat penyimpanan yang ideal untuk akumulasi limbah tanaman karena keadaan yang menguntungkan dimana limbah tersebut disimpan. Gambut tercipta ketika bakteri dan jamur memecah sisa-sisa tanaman. Karena bakteri bertanggung jawab atas transformasi ini maka dapat diklasifikasikan sebagai proses biokimia.

b. Tahap geokimia (pembatubaraan)

Pada titik ini, proporsi unsur karbon pada bahan awal pembentuk batubara cenderung bergeser akibat peningkatan suhu, tekanan, dan waktu. Batubara diklasifikasikan sebagai *lignit sub-bituminous*, *semi-antrasit*, dan *meta-antrasit* tergantung pada tingkat kematangan bahan organiknya, dan akibatnya kandungan hidrogen dan oksigen dalam sisa-sisa tanaman berkurang selama proses pematuan.

Cekungan tersier, yang terletak di antara pulau Sumatra dan Kalimantan di Indonesia bagian barat, merupakan tempat bagi cadangan batubara yang paling menguntungkan di negara ini. Batubara dapat ditemukan di beberapa daerah lain, antara lain Jawa Barat, Jawa Tengah, Papua, dan Sulawesi, namun jumlahnya relatif kecil dan belum dapat

ditentukan nilai keekonomiannya. Potensi sumber daya batubara di Indonesia sangat besar terutama di pulau Kalimantan dan Sumatera.

Menurut pernyataan Djamaluddin (2021), Dirjen Mineral dan Batubara Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), cadangan batu bara Indonesia masih tersisa 38,84 miliar ton. Cadangan batubara diproyeksikan memiliki waktu 65 tahun lagi dengan tingkat produksi 600 juta ton per tahun.

Kalimantan Timur dan Sumatera Selatan adalah tempat paling umum untuk menemukan cagar alam. Namun, legalitas penambangan di sebidang tanah tertentu dapat sangat membatasi upaya eksplorasi.

Eksplorasi batubara sering ditemukan di kawasan hutan yang terlindung dari pembangunan.

##### 5. *Jetty*

*Jetty* merupakan sebuah dermaga, seperti yang didefinisikan oleh Triatmodjo dan Bambang (2010), adalah dermaga yang diperpanjang yang dibangun ke dalam air hingga kedalaman di mana kapal dapat berlabuh dengan aman. Kapal termasuk kapal *tanker*, kapal *LNG*, dan tongkang batubara sering ditambatkan di dermaga. Untuk mencegah kapal bertabrakan dengan dermaga, sebuah penjaga tabrakan berbentuk lumba-lumba diperlukan.

Sedangkan *dolphin mooring* digunakan untuk mengamankan kapal. Sebuah *catwalk* (mirip dengan jembatan pendek) membentang di antara dua lumba-lumba dan menyediakan akses bagi petugas yang akan



mengamankan tali kapal ke lumba-lumba. Kapal-kapal besar dengan *draft* kapal yang dalam tidak bisa langsung sandar ke *jetty*, karena kondisi permukaan *jetty* yang umumnya dangkal maka digunakan tongkang untuk mengangkut batubara dari *jetty* lalu menuju ke kapal besar.



Sumber : Google.com

Gambar 2.10 *Jetty* pemuatan batubara

## 6. *Bulk Carrier*

Kapal pengangkut curah adalah jenis kapal kargo khusus yang dibangun untuk mengangkut barang lepas dalam jumlah besar, seperti biji-bijian, batubara, bijih besi, dan komoditas lainnya. Konstruksi kapal yang kokoh dan ruang cengkeram yang luas membuatnya ideal untuk pengangkutan kargo curah dalam jumlah besar secara efisien.

Proses bongkar muat kapal curah bervariasi dari kapal ke kapal. *Deck crane*, yang merupakan bagian kapal, digunakan oleh kapal curah tertentu untuk bongkar muat. Namun, beberapa kapal curah menyertakan *conveyor*

untuk memfasilitasi pemuatan dan pembongkaran. Derek adalah sejenis mesin bongkar muat yang ditenagai oleh listrik dan memiliki lengan tuas.

Saat ini, kapal dengan muatan curah lebih sering menggunakan *conveyor* sebagai alat bantu dalam proses bongkar muat. Hal ini dikarenakan kapal curah yang menggunakan *conveyor* dapat membongkar muatan dengan lebih cepat. Seiring dengan peningkatan permintaan yang terus meningkat, kapal curah dibuat dalam berbagai ukuran untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Selain itu, tidak jarang ditemui kapal curah dengan tahun pembuatan yang masih baru. Kegunaan utama kapal *bulk carrier* antara lain sebagai pengangkut muatan curah, mendukung industri pertambangan dan pertanian, dan efisiensi transportasi.



Sumber: Google.com

Gambar 2.11 MV. MODEST SW

## 7. Tongkang atau *Barge*

Ditarik dengan kapal tunda, tongkang adalah kapal berlambung datar atau berbentuk kotak besar yang digunakan untuk transportasi kargo. Saat menyeberangi sungai di tempat yang tidak memiliki jembatan yang sesuai, tongkang juga dapat digunakan untuk mengangkut mobil. Di seluruh pulau Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua, tongkang merupakan moda transportasi umum pada tahun 1960-an. Ada sejumlah faktor yang berkontribusi terhadap penggunaan tongkang ini secara luas di seluruh Asia-Pasifik. Karena ukurannya yang lebih kecil dan *draft* (muatan air) yang lebih kecil, kapal tunda dan tongkang dapat mendekati area yang tidak dapat diakses oleh kapal yang lebih besar.

Selain itu, kapal tunda dan tongkang memiliki biaya operasi dan pemeliharaan yang jauh lebih murah dibandingkan jenis kapal lainnya. Meskipun ukurannya lebih kecil, tongkang dapat membawa berbagai jenis barang yang sama dengan kapal kargo yang lebih besar. Pada zaman sekarang ini, kapal tongkang banyak ditemukan dan semakin berkembang, tongkang ini banyak digunakan untuk mengangkut barang seperti batubara, kayu, bijih besi, dan berbagai macam barang curah lainnya. Penggunaan tongkang pada kegiatan *transshipment* khususnya di Kalimantan juga diperlukan karena mengingat *draft* dari kapal besar yang tidak bisa sandar ke *jetty*, maka digunakanlah tongkang sebagai alat transportasi batubara dari *jetty* lalu menuju ke tengah laut untuk melakukan kegiatan *transshipment*.



Sumber: Dokumen pribadi (2022)

Gambar 2.12 Tongkang Kapuas 312

## 8. Dokumen Bongkar Muat Batubara

Dokumen merupakan surat yang memiliki nilai penting atau berharga, berbentuk tertulis atau tercetak, yang berfungsi sebagai bukti atau keterangan yang menguatkan (Setyawan, 2017). Sebagai hasilnya, untuk memastikan kelancaran dan keamanan dalam pelayaran suatu kapal atau armada, semua persyaratan yang telah ditentukan untuk kapal harus dipenuhi. Karena di setiap pelabuhan yang dikunjungi, dokumen kapal tersebut akan diperiksa oleh pihak-pihak yang berwenang.

Dokumen muatan batubara mencakup informasi penting mengenai muatan batubara yang diangkut oleh kapal. Dokumen muatan ini berperan sebagai bukti kepemilikan, spesifikasi, dan persyaratan pengiriman batubara. Pada saat proses pemuatan selesai, akan terbit dokumen yang diterbitkan oleh pihak *shipper* atau pemilik batubara terkait dengan data-data mengenai muatan tersebut. Dokumen-dokumen tersebut meliputi:

a. *Shipping Instruction*

Menurut Susilo dkk (2022), bahwa *Shipping Instruction* mengandung pengertian yaitu surat pengiriman barang yang diberikan oleh pengirim kepada agen pengiriman agar segera diproses, mulai dari proses muat barang ke kapal hingga keberangkatan kapal. *Shipping Instruction* juga sebagai bahan dasar acuan dalam pembuatan B/L atau *Bill of lading*. Didalam SI terdapat nama *shipper*, penerima barang, pelabuhan muat, pelabuhan bongkar/tujuan, nama *vessel*, deskripsi barang, dan estimasi jumlah muatan.

b. *Bill of Lading* (B/L)

Menurut Amir (2003), B/L (*Bill of Lading*) menandakan bahwa komoditi yang dimasukkan ke dalam kapal telah diterima secara resmi. Selain sebagai bukti persetujuan pengangkutan barang melalui laut, surat ini juga dapat digunakan untuk membuktikan kepemilikan atas barang yang bersangkutan. *Bill of lading* (B/L) adalah dokumen yang berfungsi sebagai bukti kepemilikan barang antara pengirim dan pengangkut dan disediakan oleh agen yang bertanggung jawab untuk menandatangani sebagai tanda resmi penerimaan barang di pelabuhan muat. B/L harus ditandatangani oleh kapten.

c. *Cargo Manifest*

Cargo manifest merupakan dokumen yang berisi daftar barang atau kargo yang terdapat dalam sebuah kapal, pesawat terbang, atau kendaraan angkutan lainnya. Dokumen ini berisi informasi tentang

jumlah barang, jenis barang, berat, ukuran, dan asal atau tujuan barang tersebut.

Menurut International Chamber of Commerce (ICC), *cargo manifest* adalah "daftar resmi dari semua barang yang diangkut oleh sebuah kapal, pesawat terbang, atau kendaraan angkutan lainnya. Manifest ini harus memuat informasi tentang jenis barang, jumlah, berat, dan tujuan atau asal barang tersebut."

d. *Certificate of Origin* (COO)

Surat Keterangan Asal (SKA) atau *Certificate of Origin* (COO) adalah dokumen yang ditandatangani oleh pejabat negara pengekspor yang menyatakan bahwa barang yang dikirim dibuat di negara tersebut (Ansyari, 2016).

e. Surat Kirim

Menurut Sutha dalam bukunya yang berjudul "Administrasi Perkantoran", surat kirim adalah surat yang berisi informasi mengenai pengiriman barang atau kiriman dari pengirim kepada penerima (Sutha, 2018).

Surat Kirim merupakan dokumen pengapalan yang didalamnya berisikan data yang memuat deskripsi tentang nama kapal yang mengangkut muatan tersebut, sumber perizinan dari perusahaan pemilik batubara, tujuan pelabuhan selanjutnya, agen yang menangani pengapalan tersebut, nama pengirim atau *shipper*, nama penerima muatan di pelabuhan selanjutnya, dan deskripsi tentang berapa jumlah



muatan yang telah dimuat, serta tanda tangan pengesahan dokumen oleh kepala tambang pemilik batubara.

f. Surat Pernyataan Kebenaran Dokumen (SPKD)

Surat keterangan benar adalah surat yang dibuat dan ditandatangani oleh suatu pihak yang menyatakan bahwa surat-surat yang dimuat dalam suatu prosedur administrasi adalah benar (Rafaldini dkk, 2022).

Secara umum, surat pernyataan kebenaran dokumen dibuat untuk memastikan keaslian dan keabsahan dokumen yang digunakan dalam suatu proses administrasi, seperti pengiriman batubara, atau proses hukum. Surat pernyataan kebenaran dokumen ini biasanya ditandatangani oleh pihak yang menyerahkan dokumen tersebut, dan dapat menjadi bukti bahwa dokumen yang disertakan adalah benar adanya.

g. *Draught Survey*

Menurut Billi (2021), *draft survey* adalah suatu cara untuk menghitung muatan kapal dengan membandingkan draft kapal sebelum dan sesudah prosedur bongkar muat untuk memperhitungkan berat produk lain di atas kapal yang dapat bervariasi sebagai akibat dari kegiatan tersebut.

Pendapat yang dikemukakan oleh ahli tersebut di atas membawa pada kesimpulan bahwa *Draft Survey* adalah survei pra dan pasca yang menggunakan pengukuran *draft* sebagai input dan output dalam sistem

perhitungan kargo. Berat muatan dapat ditentukan dengan membandingkan berat perpindahan kapal (*water shift*) sebelum dan sesudah pemuatan.

Pembacaan *draft* adalah faktor utama dalam perhitungan survei *draft*. Gambar-gambar dipasang, dibatasi dengan las, atau hanya dicat di sepanjang sisi kanan dan kiri lambung di bagian depan, tengah, dan belakang kapal untuk menunjukkan kedalamannya. Angka-angka ini memperlihatkan sejauh mana sebuah kapal terendam saat berlayar di lautan atau menavigasi sungai.

h. *Clear and Clean (CnC)*

Menurut Nugraha dkk (2017), sertifikat *CnC* adalah sertifikat tanah yang memenuhi persyaratan administratif dan legal, termasuk di dalamnya kepastian status kepemilikan. *Clear and Clean* atau *CnC* disini merupakan dokumen pengapalan yang harus dipunyai oleh perusahaan batubara. Dokumen ini menyatakan bahwa perusahaan tersebut bersih tanpa masalah.

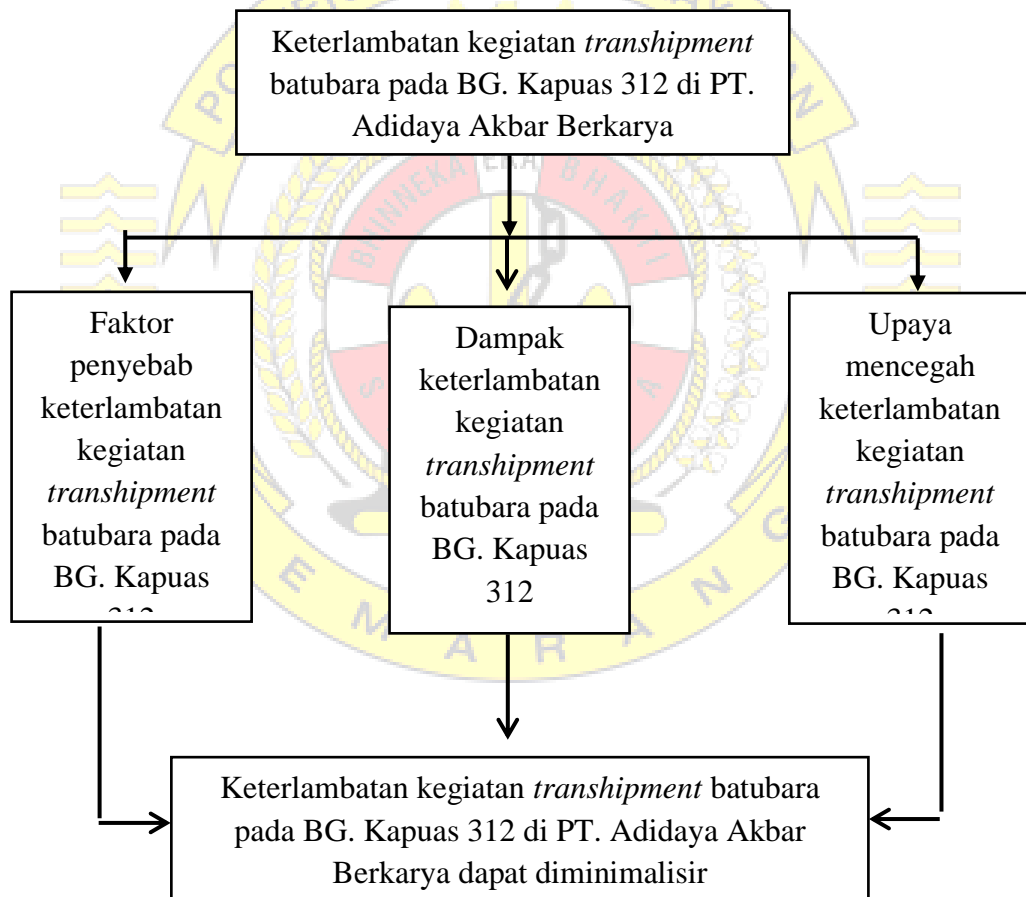
Izin Usaha Pertambangan (IUP) yang telah dinyatakan *CnC (Clear and Clean)* adalah IUP yang memiliki status izin yang tepat, sesuai dengan aturan yang berlaku, dan wilayah izin pertambangannya tidak bertabrakan dengan izin perusahaan lain atau kawasan konservasi alam. Kegunaan dokumen ini adalah untuk memperoleh izin terkait ekspor batubara ke luar negeri. Dokumen ini harus dilampirkan didalam dokumen pengapalan agar menjadi bukti yang sah.



## B. Kerangka Penelitian

Kegiatan *transshipment* batubara untuk keperluan *eksport* maupun *import* sudah tidak asing lagi di dunia pelayaran. Dalam kegiatan *Transshipment* tersebut ada satu kejadian yang dimana proses transfer muatan tersebut berjalan tidak dengan semestinya.

Untuk mencegah terjadinya permasalahan dalam proses *transshipment* batubara maka peneliti menjabarkan kerangka penelitian sebagai gambar berikut:



Gambar 2.13 Kerangka Penelitian

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian pada bab IV mengenai analisis keterlambatan kegiatan *transshipment* batubara pada BG. Kapuas 312 di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Faktor penyebab terjadinya keterlambatan kegiatan *transshipment* batubara pada BG. Kapuas 312 di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan yaitu tumpahnya muatan batubara pada saat proses pemuatan, kesulitan dalam pembacaan *draft* kapal, dan keroposnya bagian dari *sideboard* tongkang yang menyebabkan terjadinya kekurangan muatan di salah satu kapal yang bernama MV. MODEST SW.
2. Dampak dari keterlambatan kegiatan *transshipment* batubara pada BG. Kapuas 312 di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan tersebut adalah pemilik armada kehilangan beberapa trip muatan dari armadanya tersebut dan Permasalahan ini juga berdampak pada MV. NEWPORT NEWS karena kapal tersebut akan mencari satu *set* armada lagi untuk mengisi muatan yang kurang dari pembongkaran muatan yang dilakukan oleh BG. Kapuas 312.
3. Upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah terjadinya keterlambatan kegiatan *transshipment* batubara pada BG. Kapuas 312 di PT. Adidaya Akbar Berkarya, Bunati Kalimantan Selatan yaitu dengan melakukan

pemeliharaan secara rutin pada sistem *conveyor belt*, melakukan komunikasi yang efektif antar awak kapal, perwira kapal, dan *surveyor* mengenai informasi pembacaan *final* draft kapal, serta melakukan pemeriksaan rutin pada bagian tongkang untuk mendeteksi tanda-tanda terjadinya keropos serta melakukan pemeliharaan cat untuk mencegah terjadinya keropos.

## B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti memiliki keterbatasan dalam melaksanakan penelitian yang dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk penelitian selanjutnya untuk mendapat hasil yang lebih baik. Keterbatasan peneliti meliputi:

1. Penelitian hanya dilakukan di satu wilayah, tepatnya di Bunati Kalimantan Selatan dan hanya berfokus pada satu kejadian yang melibatkan satu kapal tongkang satu kapal curah kering, sehingga hasilnya tidak dapat digeneralisasi untuk kondisi dikapal lain.
2. Terbatasnya akses dokumen yang didapat karena sebagian dokumen merupakan dokumen rahasia dari perusahaan.

## C. Saran

Berdasarkan simpulan di atas, maka peneliti dapat memberikan saran sebagai berikut:

1. Pihak pemilik *floating crane* dapat melakukan pemeliharaan secara rutin terkait dengan alat bantu bongkar muat seperti *conveyor belt* untuk memaksimalkan proses bongkar muat tersebut dan mencegah terjadinya

kekurangan muatan yang disebabkan oleh tumpahnya muatan batubara pada saat proses pemuatan.

2. Perusahaan pemilik armada khususnya *tugboat* dan tongkang dapat memperhatikan terkait dengan kelayakan armadanya. Jika dirasa armadanya sudah berusia lama hendaknya dilakukan perawatan dengan cara *docking* untuk mencegah terjadinya masalah dari armadanya.



## DAFTAR PUSTAKA

- Achmadi, T. A. A., Khoiron, A. M., & Kusumastuti. (2020). *Metode penelitian Kuantitatif*. Deepublish.
- Afifudin, H. dan Saebani, B.A. (2012). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Pustaka Setia.
- Agusta, I. (2003). *Teknik Pengumpulan dan Analisis Data Kualitatif*. Pusat Penelitian Sosial Ekonomi. Litbang Pertanian, Bogor, 27(10), 179-188.
- Amir, M.S. (2003). *Ekspor Impor Teori dan Penerapannya*, Cetakan Kedelapan, Lembaga Manajemen PPM Bogdan & Taylor, 1992, Jakarta Pusat.
- Ansyari, M. D. (2016). *Analisis Hukum Mengenai Surat Keterangan Asal (Ska) Untuk Barang Ekspor Indonesia*. Badamai Law Journal, 1(2), 363-380.
- Arikunto, S. (2017). *Pengembangan Instrumen Penelitian dan Penilaian Program*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 53.
- Baraniah, M. A. (2014). *Pegangan Memahami Importasi Hewan dan Produknya. Penebar Swadaya Grup*.
- Billi, R. N. (2021). *Perhitungan Draft Survey Untuk Menjaga Stabilitas Kapal Di Mv. Dahlia Merah Pt. Pelayaran Inti Internasional*. Karya Tulis.
- Darminto, D. P., & Juliaty, D. (2002). *Analisa Laporan Keuangan*.
- Djamaluddin, R. (2021). Webinar "Masa Depan Batubara dalam Bauran Energi Nasional". Indonesia: Kementerian ESDM
- Fadli, M. R. (2021). *Memahami Desain Metode Penelitian Kualitatif*. Humanika, Kajian Ilmiah Mata Kuliah Umum, 21(1), 33-54.
- Kadarisman, M., Sudewo, G. C., & Pahala, Y. (2016). *Pemberdayaan Karyawan dan kualitas Pelayanan pada Perusahaan Pelayaran*. Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG), 3(3), 339-348.
- Nugraha, P., Gutami, B., & Juliani, H. (2017). *Penerapan Status Clear And Clean oleh Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral terhadap Izin USAha Pertambangan*. Diponegoro Law Journal, 6(2), 1-19.
- Nursanto, E., Idrus, A., Amijaya, D. H., & Pramumijoyo, S. (2011). *Ketersediaan dan Tipe Mineral pada Batubara Serta Metode Analisisnya*. Jurnal Teknologi Technoscientia, 1-10.

- Patton, M. Q. (2020). *Enhancing The Quality and Credibility of Qualitative Analysis*. Health services research, 34(5 Pt 2), 1189.
- Putra, I. G. A. P., Asmiwyati, I. G. A. A. R., & Gunadi, I. G. A. (2022). *Perencanaan Lanskap Sempadan Sungai sebagai Kawasan Rekreasi di Hilir Tukad Yeh Empas, Kabupaten Tabanan*. *Jurnal Arsitektur Lansekap*, 8(1).
- Rafaldini, S. M., Afriana, A., & Faisal, P. (2020). *Surat Keterangan Waris Yang Memuat Keterangan Tidak Benar Dikaitkan Dengan Kekuatan Pembuktiannya Sebagai Akta Otentik*. ADHAPER: Jurnal Hukum Acara Perdata, 6(1), 55-72.
- Rijali, A. (2019). *Analisis Data Kualitatif. Alhadharah*. Jurnal Ilmu Dakwah, 17(33), 81-95.
- Saputri, M. E. (2020). *Wawancara*. Telkom University: Bandung.
- Setyawan, R. K. (2017). *Efisiensi Pengelolaan Dokumen Berupa Surat Studi Kasus: PT Astra Internasional Tbk*. Jurnal Administrasi dan Kesekretarisan, 2(2), 138-149.
- Siyoto, S., & Sodik, M. A. (2015). *Dasar Metodologi Penelitian*. Literasi Media Publishing.
- Sudarsono, J. G. (2017). *Pengaruh Visual Merchandising terhadap Impulse Buying melalui Positive Emotion pada Zara Surabaya*. Jurnal Manajemen Pemasaran, 11(1), 16-25.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: PT. Alfabeta.
- Suhendra, S. (2021). *Proses Penanganan Keimigrasian Crew Asing dan Crew Indonesia ai atas Kapal Yang Dilakukan Pt. Snepac Shipping di Masa Pandemic Covid-19*. Karya Tulis.
- Suryadi, A., & Setyawan, B. D. (2023). *Kerusakan Conveyor Pada Kegiatan Transshipment Batubara di PT. Indo Tambangraya Megah*. Jurnal Sains dan Teknologi Maritim, 23(2), 193-200.
- Susilo, D., Subianto, A., & Casmiwati, D. (2022). *Implementation of Ship Certificate Extension Policy in the Effort to Support the Ship Operation Process at Kesyabandaran Utama Office Tanjung Perak Surabaya*. IJSSHR. 5. (8).
- Sutha, D. W. (2018). *Administrasi Perkantoran*. Sidoarjo: Indomedia Pustaka..
- Syafnidawati, S., Agustin, F., Santoso, N. P. L., & Amrikhasanah, O. G. (2020). *Blockchain-based Decentralized Distribution Management in E-Journals*. Aptisi Transactions on Management (ATM), 4(2), 107-113.

Triatmodjo,. Bambang. (2010). *Perencanaan Pelabuhan*. Beta Offset Yogyakarta.

Wiradi, G. (2009). *Metodologi Studi Agraria*: karya terpilih Gunawan Wiradi. SAINS Press.

Zuldafrial. 2012. *Penelitian Kualitatif*, Surakarta: Yuma Pustaka.





## LAMPIRAN

### LAMPIRAN 1 Hasil Wawancara

#### Laporan Penelitian

Hasil Wawancara I

Identitas Responden

No. Responden : 01

Nama lengkap : Bapak Sandi (*Shipper*)

Lokasi wawancara : Via telepon

Pertanyaan untuk responden yang sudah diterjemahkan kedalam bahasa Indonesia

1. Apa penyebab terjadinya permasalahan *transshipment* batubara yang menyebabkan BG. Kapuas 312 melakukan bongkar muatan sebanyak dua kali?

Penyebabnya adalah karena ada satu kapal muatan kami yang kekurangan muatan sehingga BG. Kapuas 312 akan melakukan bongkar terlebih dahulu ke MV. Modest SW dengan perkiraan bongkar muatan sebanyak 3000 *metric ton* dan selanjutnya dapat melanjutkan sisa muatannya untuk dibongkar ke kapal selanjutnya.

2. Kenapa terjadi kekurangan muatan saat proses *transfer* muatan di MV. Modest SW ?

Ada beberapa penyebab yang menjadikan MV. Modest SW mengalami kekurangan muatan, kerusakan *conveyor belt* pada saat proses pemuatan dari *floating crane*, pembacaan *draft* kapal pada saat *initial* yang salah, lalu ada salah satu tongkang lain yang keropos yang menyebabkan muatan berkurang saat proses *transfer* muatan ke kapal.

3. Bagaimana upaya yang dilakukan perusahaan untuk mengatasi permasalahan tersebut?

Kami selaku perusahaan pemilik batubara mengambil tindakan dengan meminta muatan sebagian dari BG. Kapuas 312 yang juga berasal dari pertambangan kami untuk dibongkar di MV. Modest SW karena kapal yang akan di *transfer* muatan oleh BG. Kapuas 312 belum tiba.

4. Bagaimana nasib dari pemilik armada BG. Kapuas 312 terkait dengan armadanya yang harus melakukan bongkar muatan sebanyak dua kali?

Untuk masalah itu kami bertanggung jawab dengan berusaha mencari muatan untuk dibongkar ke kapal lain, karena plan dari pemilik armada selanjutnya jadi tidak sesuai setelah bongkar muatan dua kali.

## LAMPIRAN 2 Hasil Wawancara

### Hasil Wawancara II

#### Identitas Responden

No.Responden : 02

Nama lengkap : Bapak Sahirul (*surveyor*)

Lokasi wawancara : Via telepon

1. Apa penyebab yang menyebabkan MV. Modest SW mengalami kekurangan muatan?

Pada saat proses *initial* terhadap MV. Modest SW, kita mengalami gangguan yang disebabkan oleh gelombang yang sedang tinggi, sehingga pada saat muatan telah termuat diatas kapal jumlahnya berbeda dengan kondisi kapal yang sebenarnya bisa memuat lebih banyak.

2. Upaya apa yang bisa dilakukan untuk mencegah terjadinya kekurangan muatan tersebut?

Kita sebagai *surveyor* pada saat terjadi gelombang tinggi harus sabar dalam melakukan proses *initial* pada kapal dan mencatat pembacaan *draft* kapal lagi secara berkala setelah gelombang sudah tenang untuk memastikan perhitungannya sudah sesuai.

### LAMPIRAN 3 Hasil Wawancara

#### Hasil Wawancara II

#### Identitas Responden

No.Responden : 02

Nama lengkap : Bapak Sahirul (*surveyor*)

Lokasi wawancara : Via telepon

1. Apa penyebab yang menyebabkan MV. Modest SW mengalami kekurangan muatan?

Pada saat proses *initial* terhadap MV. Modest SW, kita mengalami gangguan yang disebabkan oleh gelombang yang sedang tinggi, sehingga pada saat muatan telah termuat diatas kapal jumlahnya berbeda dengan kondisi kapal yang sebenarnya bisa memuat lebih banyak.

2. Upaya apa yang bisa dilakukan untuk mencegah terjadinya kekurangan muatan tersebut?

Kita sebagai *surveyor* pada saat terjadi gelombang tinggi harus sabar dalam melakukan proses *initial* pada kapal dan mencatat pembacaan *draft* kapal lagi secara berkala setelah gelombang sudah tenang untuk memastikan perhitungannya sudah sesuai.

## LAMPIRAN 4 SPB TB. DUTA KAPUAS 10



SATUI  
SPB.IDSTU.0422.0000741



REPUBLIK INDONESIA  
THE REPUBLIC OF INDONESIA

### SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR

PORT CLEARANCE  
Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219  
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219

Nama Kapal <i>Ship</i>	DUTA KAPUAS 10	Tanda Panggilan / IMO <i>Call Sign / IMO</i>	- / Bendera <i>Flag</i>	ID
Nakhoda <i>Master</i>	NOVRIANTO BASSANG	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	216 Perusahaan <i>Company</i>	PT JANGKAR BAHUREKSO BERIBADAT

Sesuai dengan pernyataan nakhoda  
*In accordance with Master Sailing Declaration*

Nomor  
*Number* : SPB.IDSTU.0422.0000741  
Tanggal  
*Date* : 28 Apr 2022  
Jam  
*Time* : 05:34:20

Dengan ini kapal tersebut diatas.  
*The above mentioned vessel is hereby*

**Disetujui**  
*Approved*

Bertolak dari <i>Departure from</i>	: SATUI	Tanggal / Jam <i>Date Time</i>	: 28 APR 2022 23:55:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	: Bunati
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crews</i>	: 10 ORANG TERMASUK NAKHODA	Dengan Muatan <i>With cargoes</i>			: SESUAI MANIFEST
Tempat diterbitkan <i>Place of Issued</i>	: SATUI				
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 28 APR 2022			SYAHBANDAR HARBOUR MASTER	
Jam <i>Time</i>	: 13:46:19				

## LAMPIRAN 5 SPB BG. KAPUAS 312



SATUI  
SPB.IDSTU.0422.0000742



REPUBLIK INDONESIA  
THE REPUBLIC OF INDONESIA

**SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR**

PORT CLEARANCE

Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219  
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219

Nama Kapal <i>Ship</i>	KAPUAS 312	Tanda Panggilan / IMO <i>Call Sign / IMO</i>	- /	Bendera <i>Flag</i>	ID
Nakhoda <i>Master</i>		Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	3584	Perusahaan <i>Company</i>	PT JANGKAR BAHUREKSO BERIBADAT

Sesuai dengan pernyataan nakhoda  
*In accordance with Master Sailing Declaration*

Nomor  
*Number* : SPB.IDSTU.0422.0000742  
Tanggal  
*Date* : 28 Apr 2022  
Jam  
*Time* : 04:32:29

Dengan ini kapal tersebut diatas.  
*The above mentioned vessel is hereby*

**Disetujui**  
*Approved*

Bertolak dari <i>Departure from</i>	: SATUI	Tanggal / Jam <i>Date Time</i>	: 28 APR 2022 23:55:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	: Bunati
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crews</i>	: 0 ORANG TERMASUK NAKHODA			Dengan Muatan <i>With cargoes</i>	: SESUAI MANIFEST
Tempat diterbitkan <i>Place of Issued</i>	: SATUI				
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 28 APR 2022			SYAHBANDAR HARBOUR MASTER	
Jam <i>Time</i>	: 13:47:56				

**LAMPIRAN 6 DOKUMEN MUATAN (*shipping instruction*)**



## PT. ADIDAYA AKBAR BERKARYA

MINING TRADING

Jl. H. Hasan Basri Komp. Simp. Gusti No. 15 C RT. 7 Telp/Fax: 0511-3308417 Banjarmasin

### SHIPPING INSTRUCTION

NOMOR : 012/SI-AAB/IV/2022

Date : 23 APRIL 2022  
 TO : JETTY JHONLIN GROUP  
 PT. ASIATRUST TECHNOVIMA QUALITI  
 PT. SUCOFINDO  
 PT. TUAN MUDA BERUNTUNG  
 PT. MAHAKARYA SENTRA ENERGI

Dear Sir / Madam,  
 Kindly please arrange shipment with the detail as follows :

Name of Tug Boad	: TB. DUTA KAPUAS 10
Name of Barge	: BG. KAPUAS 312 OR SUBS
Agent	: PT. JANGKAR BAHUREKSO BERIBADAT
Shipper	: PT. ADIDAYA AKBAR BERKARYA QQ. PT. TUAN MUDA BERUNTUNG QQ. PT. MAHAKARYA SENTRA ENERGI
Consignee	: TO ORDER
Notify Address	: PT. MAHAKARYA SENTRA ENERGI JL. PLUIT SELATAN RAYA NO. 106, PLUIT, PENJARINGAN, JAKARTA UTARA 14440, INDONESIA
Port of Loading	: JETTY JG SATUI, SOUTH KALIMANTAN
Port of Discharge	: BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA, TRANSSHIPMENT TO MV. MODEST SW OR SUBS
Comodity	: INDONESIAN STEAM COAL IN BULK
Quantity	: 8,800 MT ( $\pm 10\%$ )
Laycan Date	: 23 - 24 APRIL 2022
Surveyor	: PT. ASIATRUST TECHNOVIMA QUALITI PT. SUCOFINDO

#### DOCUMENTS REQUIRED SURVEYOR ( 1 ORIGINAL 4 COPIES )

- |   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| 1. Certificate of Analysis Sampling (COA) | 3. Certificate of Weight (COW)    |
| 2. Certificate of Draught Survey          | 4. Laporan Hasil Verifikasi (LHV) |

#### DOCUMENTS REQUIRED LOADING (1 ORIGINAL 4 COPIES)

- |                   |                   |
|-------------------|-------------------|
| 1. Bill of Lading | 3. Shipping Order |
| 2. Cargo Manifest |                   |

Thank you for attention and cooperation  
 Banjarmasin, 23 APRIL 2022




Suryo Susanto, ST  
 Kepala Teknik Tambang

**LAMPIRAN 7 DOKUMEN MUATAN (*bill of lading*)**

<p><b>CODE NAME : "CONGENBILL", EDITION 1994</b></p> <p>Shipper</p> <p><b>PT. ADIDAYA AKBAR BERKARYA QQ PT. TUAN MUDA BERUNTUNG QQ PT. MAHAKARYA SENTRA ENERGI</b></p> <p>Consignee</p> <p><b>TO ORDER</b></p> <p>Notify Party</p> <p><b>PT. MAHAKARYA SENTRA ENERGI JL. PLUIT SELATAN RAYA NO. 106 – 107 JAKARTA UTARA 14440, INDONESIA</b></p>	<p style="text-align: right;">Page 2</p> <p><b>BILL OF LADING</b>      B/L No. 013/STU/BB-JG/IV/2022</p> <p>TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES</p> <p>Reference No.</p> <p style="text-align: center; color: red; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">COPY NON - NEGOTIABLE</p>
<p>Vessel</p> <p><b>TB. DUTA KAPUAS 10 / BG. KAPUAS 312</b></p>	<p>Port Of Loading</p> <p><b>JETTY JG SATUI, KALIMANTAN SELATAN</b></p>
<p>Port Of Discharge</p> <p><b>BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA TRANSHIPMENT TO MV. MODEST SW OR SUBS</b></p>	
<p>Shipper's Description Of Goods</p> <p><b>INDONESIAN STEAM COAL IN BULK</b></p> <p>"CLEAN ON BOARD"</p> <p>"FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY"</p>	<p>Gross Weight</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">3,321.278 MT</p>

(Of which ..... on deck at Shipper's risk, the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising )

<p>Freight payable as per CHARTER-PARTY dated .....</p> <p>FREIGHT ADVANCE Received on account of freight</p> <p>Time used for loading ..... days ..... hours</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold;">SHIPPED</p> <p>at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the port of Discharge or so near there to as she may safely get the good specified above</p> <p>Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown</p> <p>IN WITNESS where of the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF</p>
<p>Freight payable at <b>FREIGHT PREPAID</b></p>	<p style="text-align: center;">Place and date of issue <b>JETTY JG SATUI, KALIMANTAN SELATAN 25 April 2022</b></p>
<p>Number of original Bs./L  <b>3 (THREE)</b></p>	<p style="text-align: center;">FOR AND ON BEHALF OF MASTER <b>TB. DUTA KAPUAS 10 / BG. KAPUAS 312</b> NOVRIANTO BASSANG</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><b>PT. JANGKAR BAHUREKSO BERBADAT AS AGENT</b></p>

**LAMPIRAN 8 DOKUMEN MUATAN (*cargo manifest*)**





PT JANGKAR BAHUREKSO BERIBADAT  
RELIABLE SHIPPING SERVICE  
CABANG SATUI

JL PLN LAMA RT 007. D5, SUNGAI DANAU, KEC. SATUI, KAB TANAH BUMBU KALIMANTAN SELATAN

CARGO MANIFEST

Name Of Vessel	TB. DUTA KAPUAS 10 / BG. KAPUAS 312	VOY	-
Master	NOVRIANTO BASSANG	From	JETTY JG SATUI, KALIMANTAN SELATAN
Date	25 April 2022	To	BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA TRANSHIPMENT TO MV. MODEST SW OR SUBS

B/LNO	SHIPPER	CONSIGNEE :	DESCRIPTION OF GOODS	QUANTITY M/T
013/STJ/JB-JG/IV/2022	PT. ADIDAYA AKBAR BERKARYA QQ PT. TUAN MUDA BERUNTUNG QQ PT. MAHAKARYA SENTRA ENERGI	TO ORDER  <b>NOTIFY PARTY :</b> PT. MAHAKARYA SENTRA ENERGI JL.PLUIT SELATAN RAYA NO. 106 - 107 JAKARTA UTARA 14440, INDONESIA	INDONESIAN STEAM COAL IN BULK "CLEAN ON BOARD" "FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY"	<b>3,321.278 MT</b>
<b>COPY NON - NEGOTIABLE</b>				

JETTY JG SATUI, KALIMANTAN SELATAN  
25 April 2022  
PT JANGKAR BAHUREKSO BERIBADAT



MUSAFALI  
As Agent



## LAMPIRAN 9 DOKUMEN MUATAN (surat kebenaran dokumen)



**PT. ADIDAYA AKBAR BERKARYA**

MINING TRADING

Jl.H.Hasan Basri Komp. Simp Gusti No. 15 C RT.7 Telp./Fax. 0511-3308417 Banjarmasin

### SURAT KEBENARAN DOKUMEN

NOMOR : 012/AAB-SKD/IV/2021

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : SURYO SUSANTO, ST  
 Jabatan : Kepala Teknik Tambang  
 Alamat : Jl. H. Hasan Basri Komp Simp Gusti No. 15 C RT.7 Telp./Fak 0511-3308417 Banjarmasin  
 Nomor SK. IUP/IPR/IUPK : 503/638/DPMPSTP/IX/2017 Tanggal 20 September 2017  
 Kode wilayah : TB 07 NOPPR 56 - 109/KALSEL

Menyatakan bahwa semua dokumen yang diberikan kepada surveyor yang ditetapkan DITJEN MINERBA adalah PT. SUCOFINDO , untuk penerbitan Laporan Hasil Verifikasi (LHV) pengapalan Batubara ke Domestic / STS

transshipment untuk kapal :

1. Tujuan : BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA, TRANSSHIPMENT TO MV. MODEST SW OR SUBS
2. Alat angkut :  
 - Nama Tug Boat : TB. DUTA KAPUAS 10  
 - Nama tongkang : BG. KAPUAS 312 OR SUBS  
 - Nama kapal/vessel : MV. MODEST SW OR SUBS
3. Tonase : 3321,278 MT
4. Pelabuhan Muat : JETTY JG SATUI, SOUTH KALIMANTAN

Adalah benar sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku.


Demikian surat ini dibuat dengan sungguh-sungguh untuk dipergunakan sebagai mana mestinya.

Banjarmasin, 27 APRIL 2022



SURYO SUSANTO, ST  
 Kepala Teknik Tambang

LAMPIRAN 10 DOKUMEN MUATAN (draft survey)



PT. ASIATRUST TECHNOVIMA QUALITI  
PROVISIONAL OF DRAUGHT SURVEY

Vessel / Barge: <u>BG. KAPUAS 312</u>	Port Of Loading: <u>JETTY BBC</u>
TB. Name (For Barge): <u>TB. DUTA KAPUAS 10</u>	Port Of Discharging: <u>BUNATI</u>
Port of Registry: _____	Description of Cargo: <u>COAL IN BULK</u>
Gross Tonnage: _____ MT	
DWT: _____ MT	
Declared Constants: _____ MT	01.007942


Date / Time	INITIAL			FINAL		
	Port	Stb	Mean	Port	Stb	Mean
<u>APRIL 25, 2022 / 08.30</u>				<u>APRIL 25, 2022 / 16.45</u>		
Forward	<u>2.90</u>	<u>2.93</u>	<u>2.955</u>	<u>4.00</u>	<u>4.23</u>	<u>4.115</u>
Stern Correction			<u>2.955</u>			<u>4.115</u>
Corrected				<u>4.83</u>	<u>4.80</u>	<u>4.855</u>
Aft	<u>3.40</u>	<u>3.35</u>	<u>3.375</u>			<u>4.855</u>
Stern Correction			<u>3.375</u>			<u>4.855</u>
Corrected			<u>3.165</u>			<u>4.985</u>
Mean Fwd & Aft						
Midship	-	-	-	-	-	-
Midship Correction						
Corrected			<u>3.165</u>			<u>4.985</u>
Mean of Means			<u>3.165</u>			<u>4.985</u>
Quarter Mean						<u>10.440.300</u>
Corresponding Displacement	<u>0.420</u>		<u>7.086.300</u>			<u>10.440.300</u>
Trim by Head/Stern						
Trim Correction						<u>10.440.300</u>
Displacement Corrected for Trim			<u>7.086.300</u>	<u>1.015</u>		<u>-101.857</u>
Observed Density	<u>1.015</u>		<u>-69.135</u>			<u>10.338.443</u>
Density Correction						
*Displacement Corrected of Density			<u>7.017.165</u>			
a. Fuel Oil			-			-
b. Diesel Oil			-			-
c. Lubricant Oil			-			-
d. Fresh Water			-			-
e. Ballast Water			-			-
f. Other			-			-
Total Consumable Stores and Ballast			-			-
Apparent Constant						<u>10.338.443</u>
Net Displacement			<u>7.017.165</u>			

TOTAL CARGO LOADED / DISCHARGED - 3,321.278 MT.

Remarks: \_\_\_\_\_

Place and Date: BUNATI APRIL 25, 2022

Signed for and behalf of:



(M. P. P. A. W. I.)  
Surveyor

(.....)  
Barge / Vessel Representative

Head Office: Jl. Lingsar Luar Timur, Intermack Building, Lt. 13 Unit C, Kel. Serpong, Kel. Rawamukti Jaya, Kota Tangerang Selatan, Banten, Indonesia 15310 Telp: +62 21 9706499  
 Branch Office: Sumbersida - Jl. Damaskus No. 4, RT. 27, Kel. Mangrove, Kota, Serang Serang, Kalimantan Timur 75117, Phone: +62 541 283172; Banjarmasin: Komplek Pergudangan Cemerl Blok O No. 99, Jl. Ahmad Yani KM.13, Kalimantan Selatan 70652, Phone: +62 511 4221599; Palembang: Jl. By Pass Cilikulau Terminal KM. 12 Kamp. Bukit H. Nauron No. 3, Takang Kelapa, Kel. Alang Alang Luber, Sumatera Selatan 30151 Phone: +62 11 9720870

ATQ-FDS-a.1.1.rev.1 Halaman 1 dari 1

## LAMPIRAN 11 DOKUMEN MUATAN (lembar hasil verifikasi)



### Laporan Hasil Verifikasi (LHV)

Untuk Pengangkutan dan Penjualan Batubara



No. LHV : 27.54.0.22.00729

#### A. Penjual Batubara

Jenis Perusahaan	Nama Perusahaan	No. & Tgl Surat Keputusan	Alamat Kantor
IUP DAERAH	PT ADIDAYA AKBAR BERKARYA		JL. BRIGJEND. H. HASAN BASRI, KOMPLEK SIMPANG GUSTI NO.15C RT.034/RW.003 KEL. ALALAK UTARA, BANJARMASIN UTARA, KALIMANTAN SELATAN
Nama Produk Tambang	BATUBARA		

#### B. Pelabuhan

Pelabuhan Muat	:	JETTY JG, SATUI, KALIMANTAN SELATAN
Pelabuhan Bongkar	:	BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA, TRANSSHIPMENT TO MV. MODEST SW OR SUBS

#### C. Pembeli Batubara

Nama Pembeli	:	PT Tuan Muda Beruntung (IUP OPK Pengangkutan dan Penjualan)
--------------	---	---

#### D. Kapal Angkut

Nama Vessel	:	MV. MODEST SW
Barge dan Tug Boat	:	BG. KAPUAS 312 , TB. DUTA KAPUAS 10

#### E. Dokumen Verifikasi

Total Muat	:	3.321,2780 Ton
Nomor Tanda Penerimaan Negara	:	07B6655DEMLHHOAB



ORIGINAL

Petugas Survey  
27 April 2022



SUCOFINDO  
Abdianor

## LAMPIRAN 12 SHIP PARTICULAR TB. DUTA KAPUAS 10



PT. MAHAKARYA LINTAS SAMUDRA

Jl. Pluit Selatan Raya no. 107  
 Jakarta 14440, Indonesia  
 Telp +62 21 22664746 Fax +62 21 22664955

### SHIP PARTICULARS - TB. DUTA KAPUAS 10

#### REGISTRATION

Name of Ship : DUTA KAPUAS 10  
 Type : Steel TugBoat  
 Flag : Indonesian  
 Year Built : 2008 / 2009  
 Register : Batam  
 Class : BKI  
 Gross Reg. Tonnage : 216 GT  
 Net Reg. Tonnage : 65 NT

#### ACCOMODATIONS

Crew : 11 Persons

#### NAVIGATIONS

Compass : Table Type Compass  
 Radar : FURUNO or Equal  
 S.S.B : FURUNO or Equal  
 VHF Radio : ICOM or Equal  
 GPS : FURUNO or Equal  
 Echosounder : FURUNO or Equal

#### DIMENSIONS

Length Overall : 28.00 m  
 Breadth : 8.00 m  
 Depth Midship : 3.80 m

#### DECK & EQUIPMENTS

Life Raft : 2 x 11 Persons  
 Anchor : 2 Unit @ 420 Kg  
 Towing Hook : 30 Ton  
 OWS : Capacity : 0,25 m3

#### ENGINE & PROPULSION

Main Engine : CATERPILLAR  
 Type : C32-Acert Tier II  
 Max Power : 2 x 950 HP  
 Propulsion : 2 X Fixed Pitch 4-bladed  
 Power : 2 X Deutz Marine 50KW,  
 400V, 50Hz

FUEL OIL TANKS : 205,000 Liter

FRESH WATER TANKS : 80,000 Liter

#### SAFETY EQUIPMENT

External Fire Fighting  
 Water Canon Monitor  
 Portable Fire Extinguisher  
 CO2 Fixed Instalation System  
 Fire Detector System  
 Fire Detector System

**LAMPIRAN 13 SHIP PARTICULAR BG. KAPUAS 312**

PT. MAHAKARYA LINTAS SAMUDRA

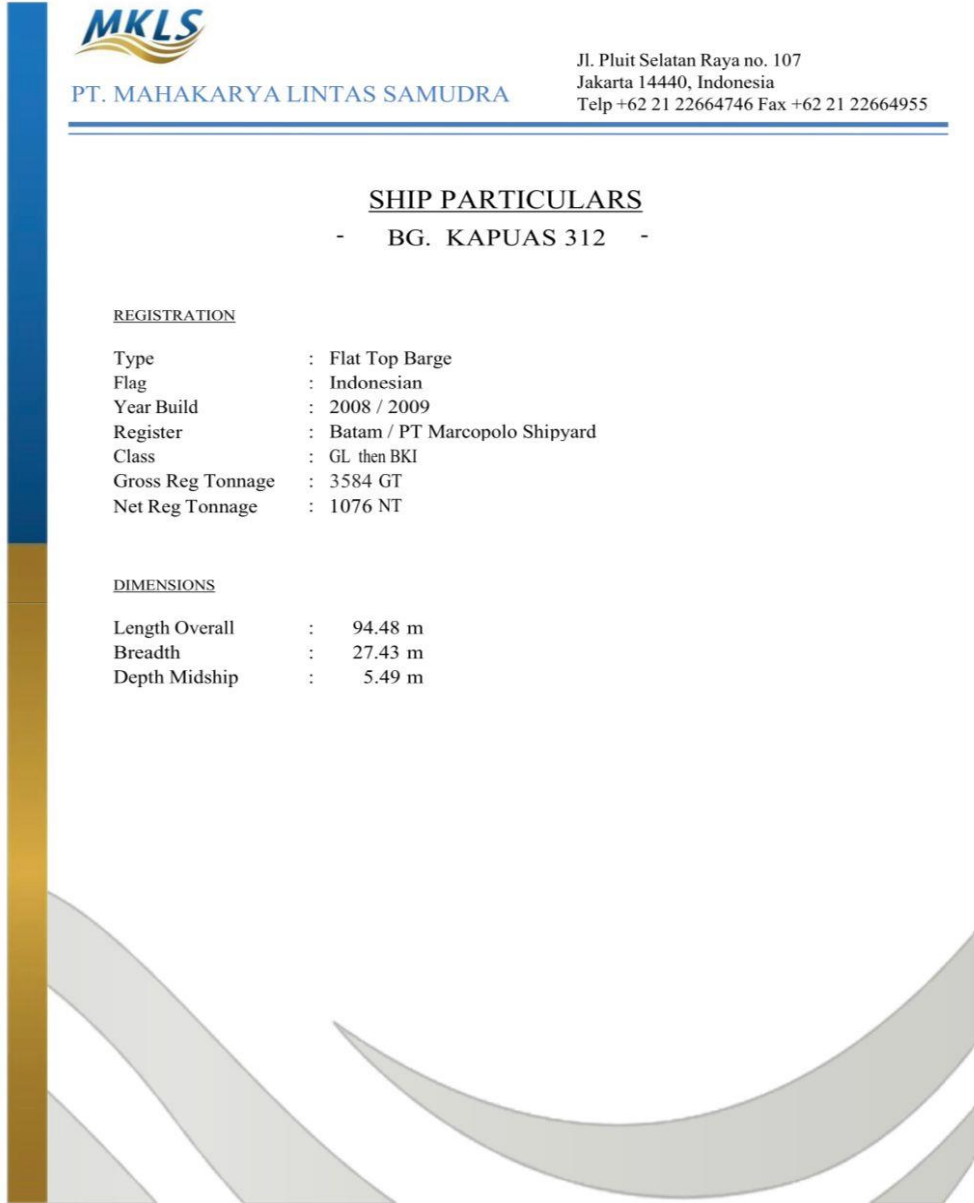
Jl. Pluit Selatan Raya no. 107  
Jakarta 14440, Indonesia  
Telp +62 21 22664746 Fax +62 21 22664955

**SHIP PARTICULARS****- BG. KAPUAS 312 -****REGISTRATION**

Type : Flat Top Barge  
Flag : Indonesian  
Year Build : 2008 / 2009  
Register : Batam / PT Marcopolo Shipyard  
Class : GL then BKI  
Gross Reg Tonnage : 3584 GT  
Net Reg Tonnage : 1076 NT

**DIMENSIONS**

Length Overall : 94.48 m  
Breadth : 27.43 m  
Depth Midship : 5.49 m





**LAMPIRAN 14 PROSES *TRANSHIPMENT* BATUBARA**



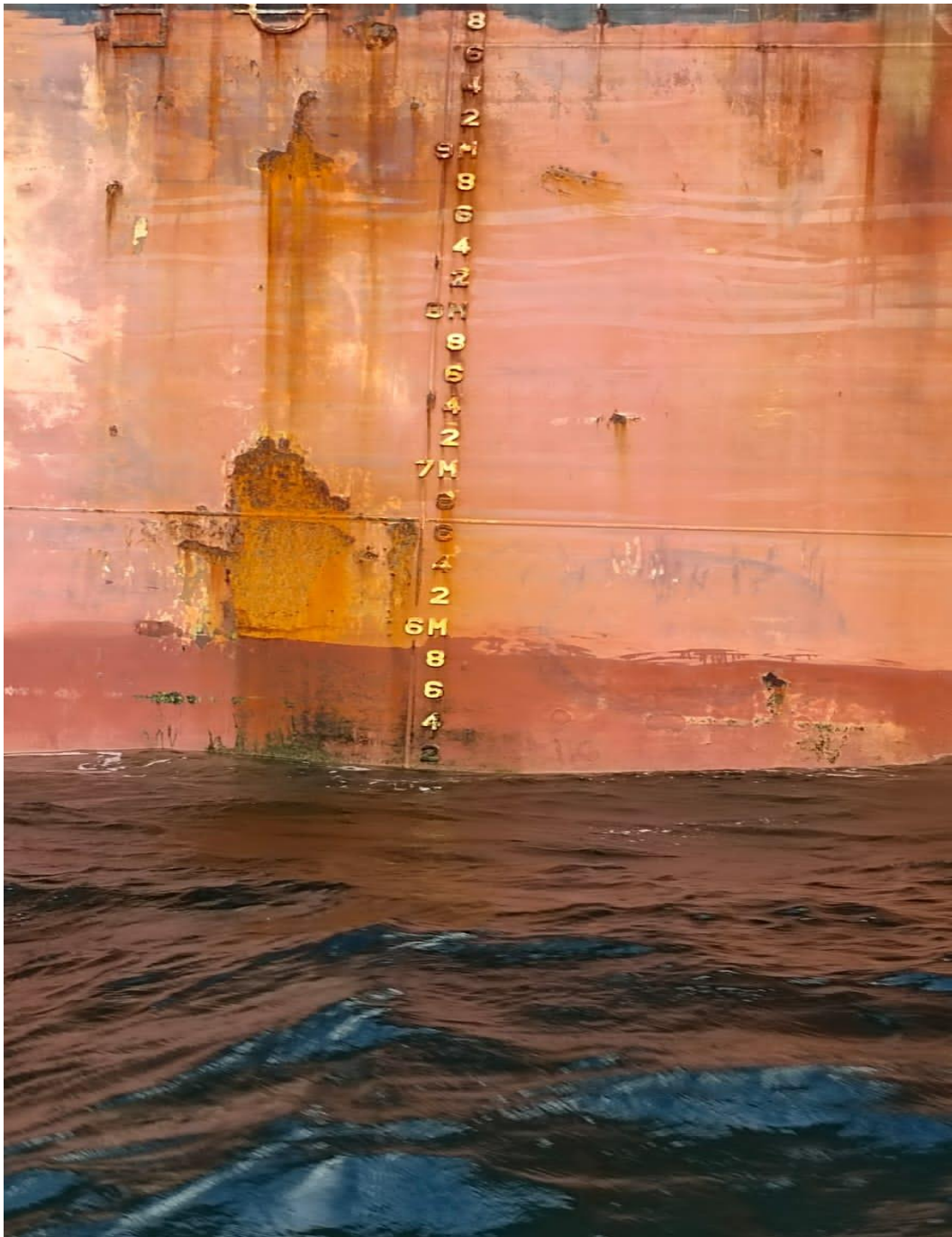
LAMPIRAN 15 BAGIAN *SIDEBOARD TONGKANG KEROPOS*



**LAMPIRAN 16 CONVEYOR BELT TANPA PELINDUNG SAMPING**





**LAMPIRAN 17 GELOMBANG TINGGI SAAT PROSES *INITIAL***

## LAMPIRAN 18 PMKU PT. JBB

10/18/22, 10:58 AM

<https://simpadu-inaportnet.dephub.go.id/document/pdfs/pmku/SPPMKU.IDSTU.1022.000002>

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS III SATUI**

Nomor : PMKU.IDSTU.1022.000001  
 Klasifikasi :  
 Lampiran :  
 Perihal : Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha

Sabtu, 18 Oct 2022

Kepada  
 Pimpinan  
 PT JANGKAR BAHUREKSO BERIBADAT  
 di  
 KABUPATEN TANAH BUMBU

1. Memperhatikan :
  - a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut
  - b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 157 Tahun 2015 tentang Penerapan Inaportnet Untuk Pelayan Kapal dan Barang di Pelabuhan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 192 Tahun 2015
  - c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan
  - d. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/3/11/DJPL-15 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Barang Menggunakan Inaportnet di Pelabuhan
  - e. Nomor Induk Berusaha 9120202461759
  - f. Nomor Pokok Wajib Pajak 90.795.984.5-417.000
  - g. Surat Permohonan PT JANGKAR BAHUREKSO BERIBADAT nomor KNT.2011.000444 tanggal 18 Oktober 2022 perihal Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha
2. Sehubungan dengan butir 1 (satu) di atas dan berdasarkan data administrasi terkait, maka **PT JANGKAR BAHUREKSO BERIBADAT** yang beralamat di JLN PLN LAMA RT 07 NO 505, DESA SUNGAI DANAU, KECAMATAN SATUI, KABUPATEN TANAH BUMBU, KALIMANTAN SELATAN. telah terdaftar pada **Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Satui**, untuk melakukan kegiatan usaha **Angkutan Laut**, dengan ketentuan sebagai berikut:
  - a. Mentaati Peraturan Perundang-undangan di Bidang Kepelabuhanan, Angkutan Di Perairan, Keselamatan Pelayaran dan Perlindungan Lingkungan Maritim, serta peraturan perundang-undangan dari instansi pemerintah lainnya
  - b. Berkewajiban menyampaikan Pemberitahuan Kedatangan Kapal, Laporan Keberangkatan Kapal, Realisasi Kedatangan dan Keberangkatan Kapal melalui [inaportnet.dephub.go.id](https://inaportnet.dephub.go.id)
  - c. Berkewajiban menyampaikan Laporan Kegiatan Kunjungan Kapal kepada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Satui paling lambat tanggal 10 (sepuluh) setiap bulan
  - d. Seluruh dampak dan pelanggaran yang terjadi dari kegiatan usaha tersebut di atas menjadi tanggung jawab PT JANGKAR BAHUREKSO BERIBADAT
  - e. Melaksanakan pelayanan 24 Jam sehari, 7 hari seminggu (24/7)
  - f. Pelanggaran terhadap ketentuan tersebut di atas akan dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku
  - g. Registrasi Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha ini **berlaku sampai dengan 18 Oktober 2023**
3. Demikian disampaikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

**KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN  
KELAS III  
SATUI**

<https://simpadu-inaportnet.dephub.go.id/document/pdfs/pmku/SPPMKU.IDSTU.1022.000002>

1/6

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : MUHAMMAD HAIDAR ALI HAKIM
2. Tempat dan Tanggal Lahir : PEKALONGAN, 21 FEBRUARI 2001
3. NIT : 561911337464 K
4. Agama : ISLAM
5. Alamat Asal : JL RAYA PACAR TIRTO No.36 ,  
KAB. PEKALONGAN
6. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : ABDUL HAKIM  
Pekerjaan : WIRASWASTA
  - b. Ibu : RISMIATI  
Pekerjaan : IBU RUMAH TANGGA
7. Pendidikan Formal
  - a. Sekolah Dasar : SD MUHAMMADIYAH 02 BENDAN
  - b. SMP : SMP NEGERI 1 PEKALONGAN
  - c. SMA : SMA NEGERI 1 WIRADESA
8. Pengalaman Praktek Darat
  - a. Nama Perusahaan : PT. JANGKAR BAHUREKSO  
BERIBADAT

