



**ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES *STEVEDORING*
MUATAN BATU BARA PADA KEGIATAN *BARGE TO*
BARGE OLEH PT BUANA ARMADA LESTARI DI TELUK
TIMBAU**

SKRIPSI

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

Oleh

**M. SYAHDAN SAKTI AL ASYHIZ
NIT. 572011337591 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES *STEVEDORING* MUATAN
BATU BARA PADA KEGIATAN *BARGE TO BARGE* OLEH PT BUANA
ARMADA LESTARI DI TELUK TIMBAU**

Disusun Oleh:

M. SYAHDAN SAKTI AL ASYHIZ
NIT. 572011337591 K

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

Dosen Pembimbing I
Materi



Okvita Wahyuni, S. ST., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan



H. Mustholiq, M.M., M.Mar.E.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19650320 199303 1 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)



Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19850731 200812 2 002

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Keterlambatan Proses *Stevedoring* Muatan Batu Bara Pada Kegiatan *Barge To Barge* Oleh PT Buana Armada Lestari Di Teluk Timbau” karya:

Nama : M. SYAHDAN SAKTI AL ASYHIZ

NIT : 572011337591 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, ~~.....~~, tanggal 19 Juli 2024

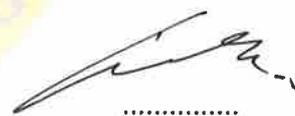
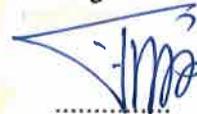
Semarang,

PENGUJI

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

Penguji II : OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

Penguji III : ERLI PUJIANTO, S.E., M.M.
Penata Muda Tingkat I (III/b)
NIP. 19880420 201012 1 004



Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19671210 199903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : M. SYAHDAN SAKTI AL ASYHIZ

NIT : 572011337591 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Skripsi dengan judul “ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES *STEVEDORING* MUATAN BATU BARA PADA KEGIATAN *BARGE TO BARGE* OLEH PT BUANA ARMADA LESTARI DI TELUK TIMBAU”

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

Semarang, 19 Juli 2024.....

Yang membuat pernyataan,



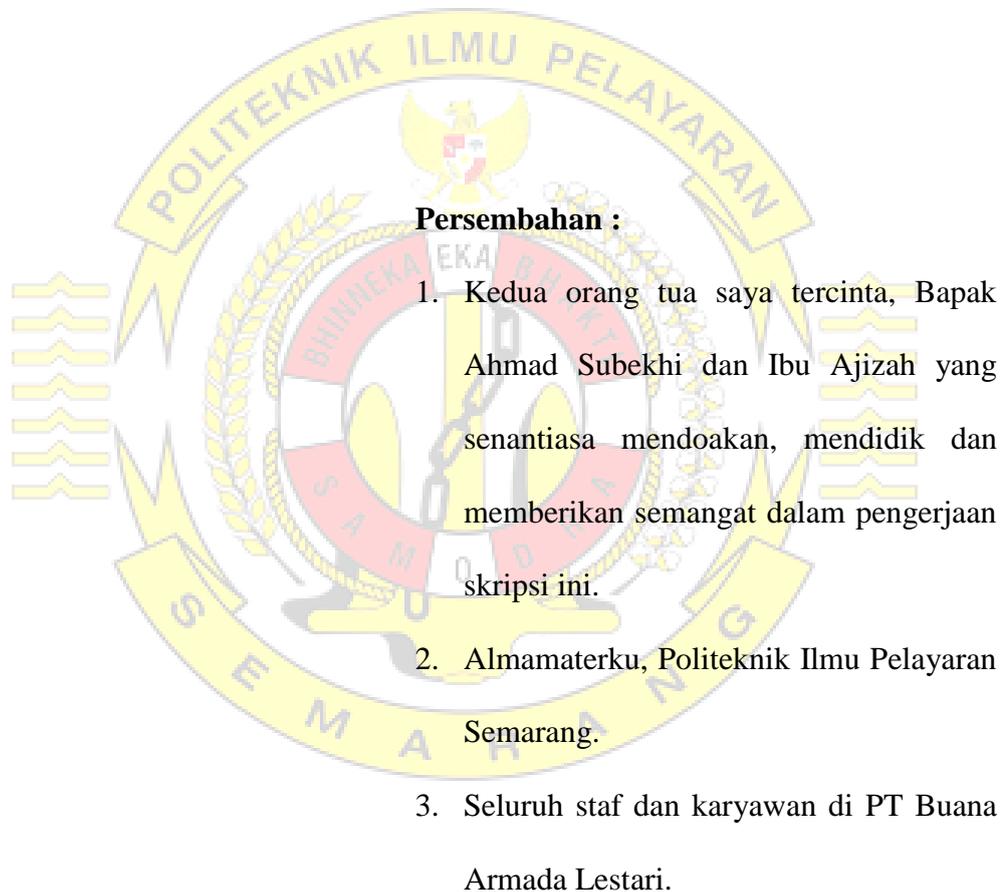
M. SYAHDAN SAKTI AL ASYHIZ

NIT.572011337591 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. “Allah tidak akan membebani seseorang, melainkan sesuai dengan kesanggupannya”. – Q.S Al-Baqarah: 286
2. “Berproses dengan seseorang yang paham dengan duniamu adalah sebuah anugerah”. – Yono Bakrie



PRAKATA

Segala puji dan syukur kami panjatkan kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan nikmat, Rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis mampu menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “Analisis Keterlambatan Proses *Stevedoring* Muatan Batu Bara Pada Kegiatan *Barge To Barge* Oleh PT Buana Armada Lestari Di Teluk Timbau”.

Skripsi ini disusun guna untuk memenuhi salah satu prasyarat memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) Program Diploma IV (D.IV) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan dan saran dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak H. Mustholiq, M.M., M.Mar.E. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
5. Bapak/Ibu Dosen Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Keluarga yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan semangat.
7. Seluruh staf, pegawai, dan senior yang bekerja di PT. Buana Armada Lestari

yang telah membimbing dan memberikan banyak ilmu pengetahuan.

8. Seluruh pihak yang telah membantu terselesaikannya skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Demikian prakata ini, penulis menyadari masih banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca dan dapat menjadi bahan literasi di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 19 Juli 2024

Penulis



M. SYAHDAN SAKTI AL ASYHIZ
NIT. 572011337591 K

ABTRAKSI

Al Asyhiz, M. Syahdan Sakti, 2024, 572011337591 K, “Analisis Keterlambatan Proses *Stevedoring* Muatan Batu Bara Pada Kegiatan *Barge To Barge* Oleh PT Buana Armada Lestari Di Teluk Timbau”, Skripsi Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., Pembimbing II: H. Mustholiq, M.M., M.Mar.E.

Stevedoring adalah menurunkan dan menaikkan barang dari/ke atas kapal sampai barang tersusun rapi di dalam palka dengan menggunakan peralatan mekanis, atau non mekanis. Keterlambatan proses *stevedoring* memiliki dampak yang berarti. Seperti halnya pada kegiatan bongkar muat batu bara yang dilakukan PT Buana Armada Lestari. Proses dilakukan dengan menggunakan *barge to barge*, yang dimana hal ini membutuhkan banyak waktu untuk prosesnya sehingga mengalami keterlambatan proses *stevedoring*. Maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui proses *stevedoring* muatan batu bara yang dilakukan oleh PT Buana Armada Lestari dalam kegiatan *barge to barge* dan untuk mengetahui penyebab keterlambatannya.

Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka yang terarah. Analisa data yang digunakan adalah reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan yang diabsahkan dengan teknik triangulasi sumber. Penelitian ini dilakukan di PT Buana Armada Lestari di Teluk Timbau.

Proses *stevedoring* muatan batu bara dilakukan oleh PT Buana Armada Lestari di Teluk Timbau adalah dengan metode *barge to barge* sehingga pelaksanaan bongkar muat berlangsung dengan efektif namun terdapat faktor lain yang menghambat pelaksanaannya yaitu dikarenakan kondisi alam yang buruk, kurangnya kapasitas kondisi peralatan, kurangnya keterampilan tenaga kerja, minimnya koordinasi manajemen operasian dan kurangnya faktor logistik.

Kata kunci : *Barge To Barge*, Batu Bara, Keterlambatan, *Stevedoring*

ABSTRACT

Al Asyhiz, M. Syahdan Sakti, 2024, 572011337591 K, “*Analysis of Delays in the Coal Load Stevedoring Process in Barge to Barge Activities by PT Buana Armada Lestari in Teluk Timbau*”, Diploma IV Program Thesis, Sea Transportation and Port Management Study Program, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Advisor I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., Advisor II: H. Mustholiq, M.M., M.Mar.E.

Stevedoring is lowering and raising goods from/onto the ship until the goods are neatly arranged in the hatch using mechanical, or non-mechanical equipment. Delays in the stevedoring process have a significant impact. As is the case with coal loading and unloading activities carried out by PT Buana Armada Lestari. The process is carried out using barge to barge, which takes a lot of time for the process so that there is a delay in the stevedoring process. Therefore, this study aims to find out the process of stevedoring coal loads carried out by PT Buana Armada Lestari in barge to barge activities and to find out the cause of the delay.

The research method used is qualitative descriptive with observational data collection techniques, interviews, documentation, and directed literature studies. The data analysis used is data reduction, data presentation, and conclusion drawing which is confirmed by the source triangulation technique. This research was conducted at PT Buana Armada Lestari in Teluk Timbau.

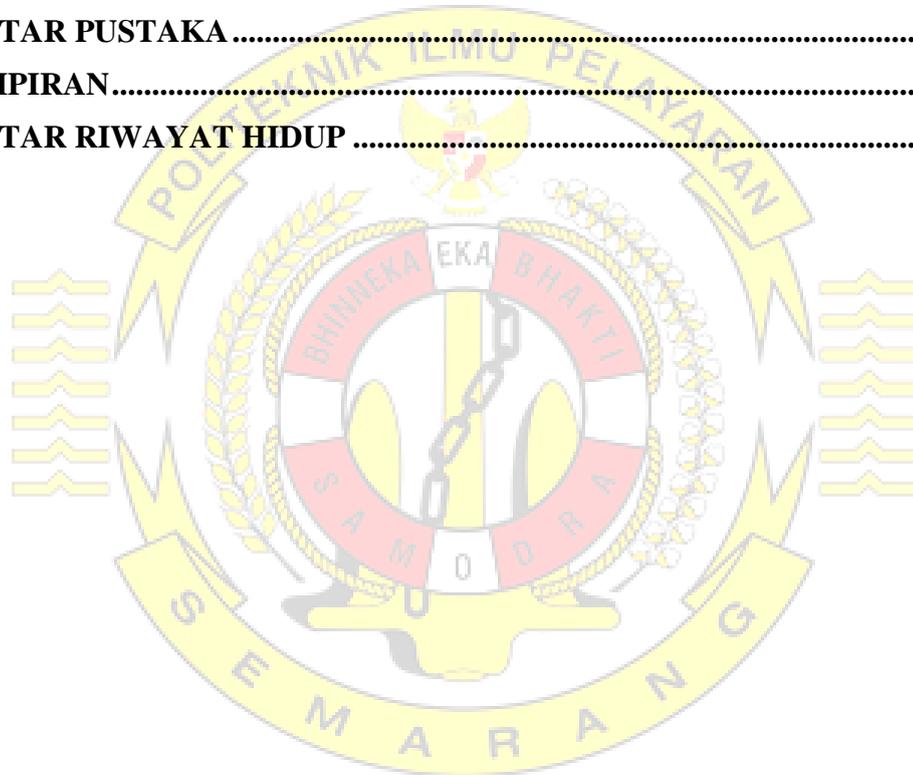
The process of stevedoring coal loads carried out by PT Buana Armada Lestari in Teluk Timbau is by barge to barge method so that the implementation of loading and unloading takes place effectively but there are other factors that hinder its implementation, namely due to poor natural conditions, lack of capacity in equipment conditions, lack of labor skills, lack of coordination of operation management and lack of logistics factors.

Keywords : *Barge To Barge, Coal, Lateness, Stevedoring*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABTRAKSI.....	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian.....	3
C. Perumusan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Penelitian	4
BAB II KAJIAN TEORI	6
A. Deskripsi Teori	6
B. Kerangka Penelitian	22
BAB III METODE PENELITIAN	24
A. Metode Penelitian.....	24
B. Tempat dan Waktu Penelitian.....	26
C. Sampel Sumber Data Penelitian / Informan.....	27
D. Teknik Pengumpulan Data	28
E. Instrument Penelitian	31
F. Teknik Analisa Data Kualitatif.....	33
G. Pengujian Keabsahan Data.....	36

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	38
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	38
B. Deskripsi Data.....	39
C. Temuan.....	47
D. Pembahasan Hasil Penelitian	49
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	61
A. Simpulan	61
B. Keterbatasan Penelitian.....	62
C. Saran.....	62
DAFTAR PUSTAKA	63
LAMPIRAN.....	65
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	82



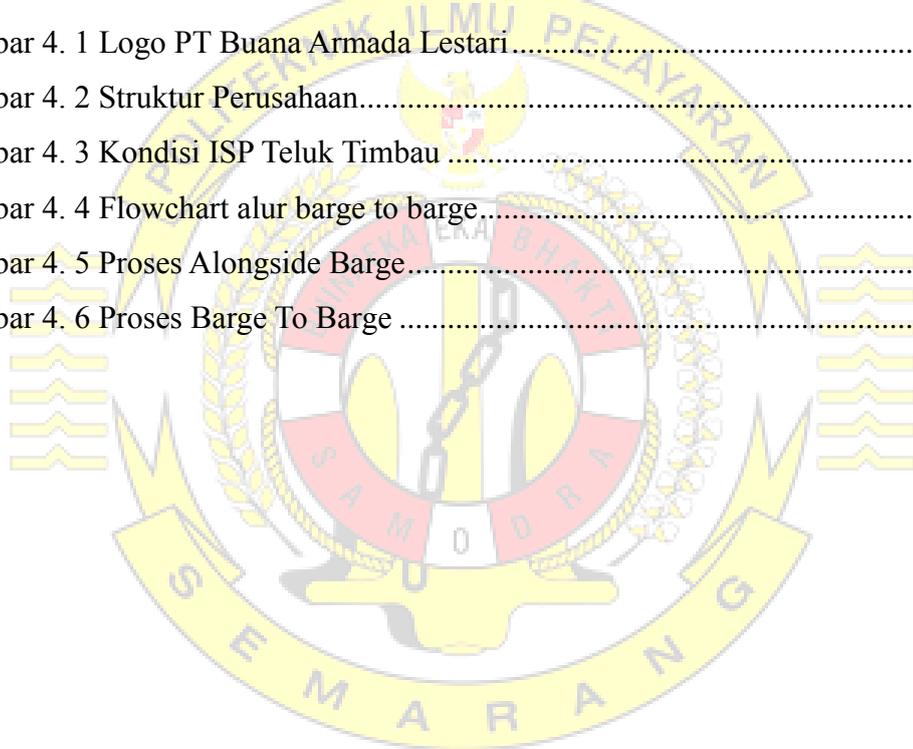
DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu.....	38
--------------------------------------	----



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Jenis-jenis batu bara	13
Gambar 2. 2 <i>Mobile Crane</i>	14
Gambar 2. 3 <i>Ship's Crane</i>	15
Gambar 2. 4 <i>Floating Crane</i>	15
Gambar 2. 5 <i>Tug Boat and Barge</i>	19
Gambar 2. 6 Kerangka Pikir.....	23
Gambar 3. 1 Maps ISP Teluk Timbau	26
Gambar 3. 2 Proses Analisis Data Penelitian Kualitatif.....	36
Gambar 4. 1 Logo PT Buana Armada Lestari.....	41
Gambar 4. 2 Struktur Perusahaan.....	42
Gambar 4. 3 Kondisi ISP Teluk Timbau	47
Gambar 4. 4 Flowchart alur barge to barge.....	50
Gambar 4. 5 Proses Alongside Barge.....	51
Gambar 4. 6 Proses Barge To Barge	52



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Laporan Hasil Wawancara 1	65
Lampiran 2 Laporan Hasil Wawancara 2	67
Lampiran 3 Laporan Hasil Wawancara 3	69
Lampiran 4 Dokumen <i>Time Sheet</i>	71
Lampiran 5 Dokumen <i>Contaminant Report</i>	72
Lampiran 6 Dokumen <i>Draught Survey</i>	73
Lampiran 7 Dokumen Surat Keterangan Asal Barang.....	74
Lampiran 8 Surat Keterangan Dokumen.....	75
Lampiran 9 Dokumen Surat Kirim Barang.....	76
Lampiran 10 <i>Update Stock, Quality, dan Report Activity</i> di ISP Teluk Timbau	77
Lampiran 11 Kegiatan <i>Barge To Barge</i>	78
Lampiran 12 Kendala yang Terjadi.....	79
Lampiran 13 Kondisi ISP Teluk Timbau.....	80
Lampiran 14 Kondisi Kedalaman Sungai di Area ISP Teluk Timbau.....	81



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam beberapa tahun terakhir, PT Buana Armada Lestari menghadapi tantangan serius berupa keterlambatan dalam proses *stevedoring* muatan batu bara. Keterlambatan ini bukan hanya berdampak pada efisiensi operasional perusahaan, tetapi juga mempengaruhi reputasi perusahaan di mata mitra bisnis dan pelanggan. Keterlambatan dalam *stevedoring* dapat menyebabkan penumpukan muatan di pelabuhan, memperpanjang waktu tunggu kapal, dan meningkatkan biaya tambahan seperti biaya *demurrage*.

Keterlambatan dalam proses *stevedoring* dapat disebabkan oleh berbagai faktor. Faktor teknis seperti kerusakan peralatan, kurangnya tenaga kerja terampil, dan gangguan operasional sering kali menjadi penyebab utama. Selain itu, faktor manajerial seperti perencanaan yang kurang matang, koordinasi yang buruk antar tim, serta masalah administrasi juga berkontribusi terhadap keterlambatan. Tidak ketinggalan, kondisi cuaca dan lingkungan seperti hujan deras, angin kencang, dan surutnya sungai dapat menghambat proses *stevedoring*.

Untuk mengatasi masalah keterlambatan ini, diperlukan analisis mendalam mengenai penyebab keterlambatan dalam proses *stevedoring* muatan batu bara. Analisis ini bertujuan untuk mengidentifikasi akar permasalahan dan merumuskan solusi yang efektif dan efisien. Dengan demikian, perusahaan dapat meningkatkan kinerja operasional, mengurangi

biaya tambahan akibat keterlambatan, serta memenuhi kebutuhan dan harapan para pemangku kepentingan.

Industri pertambangan batu bara di Indonesia memiliki peran sangat penting dalam perekonomian nasional. Sebagai salah satu penghasil batu bara terbesar di dunia, Indonesia mengekspor batu bara ke berbagai negara, menjadikan sektor ini salah satu penopang utama devisa negara. Proses distribusi batu bara, mulai dari penambangan hingga pengiriman ke konsumen akhir, melibatkan berbagai tahapan yang kompleks dan membutuhkan koordinasi yang baik antar berbagai pihak terkait.

Salah satu tahap kritis dalam rantai distribusi batu bara adalah proses *stevedoring*, menurut pasal 1 ayat 15 Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang angkutan di perairan, merupakan pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat. *Stevedoring* merupakan proses yang sangat teknis dan membutuhkan keahlian khusus, serta peralatan yang memadai. Efisiensi dan ketepatan waktu dalam proses ini sangat menentukan keberhasilan distribusi batu bara. Setiap keterlambatan dalam proses *stevedoring* dapat mengakibatkan gangguan pada jadwal pengiriman, peningkatan biaya operasional, dan penurunan kepuasan pelanggan.

PT Buana Armada Lestari adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa logistik dan transportasi batu bara di Teluk Timbau. Perusahaan ini telah

beroperasi selama beberapa tahun dan memiliki pengalaman serta keahlian dalam menangani berbagai jenis muatan batu bara. Teluk Timbau sendiri merupakan lokasi strategis yang sering digunakan berbagai titik *transfer* muatan antara kapal tongkang (*barge*) satu dengan yang lain (*barge to barge*).

Pemanfaatan teknik *barge to barge* merupakan strategi utama dalam proses pengangkutan batu bara yang melibatkan *transfer* muatan antar tongkang. Pendekatan ini melibatkan penggunaan dua tongkang secara bersamaan dengan *floating crane* untuk memfasilitasi pengangkutan batu bara sesuai dengan kebutuhan pembeli. Aktivitas bongkar muat batu bara oleh PT Buana Armada Lestari melibatkan *loading* dan *unloading* dari *barge* ke *barge* atau ke *stockpile*.

Dari penjelasan di atas, maka judul yang dipilih adalah “**Analisis Keterlambatan Proses *Stevedoring* Muatan Batu Bara Pada Kegiatan *Barge To Barge* Oleh PT Buana Armada Lestari Di Teluk Timbau**”.

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan penjelasan latar belakang di atas maka fokus penelitian peneliti sebagai berikut :

1. Analisis menyeluruh tentang bagaimana PT Buana Armada Lestari melakukan proses *Stevedoring* muatan batu bara dalam kegiatan *Barge to Barge* di Teluk Timbau.
2. Penelitian mendalam tentang faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan dalam proses *Stevedoring*, baik dari perspektif internal

maupun eksternal.

C. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah untuk penelitian ini sebagai berikut :

1. Bagaimana proses *Stevedoring* muatan batu bara pada kegiatan *Barge to Barge* di Teluk Timbau oleh PT Buana Armada Lestari?
2. Apa faktor-faktor yang menjadi penyebab keterlambatan dalam proses *Stevedoring* muatan batu bara pada kegiatan *Barge to Barge* di Teluk Timbau?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah disebutkan di atas, adapun tujuan-tujuan yang hendak dicapai oleh peneliti, yaitu :

1. Untuk mengetahui proses *Stevedoring* muatan batu bara yang dilakukan oleh PT Buana Armada Lestari dalam kegiatan *Barge to Barge* di Teluk Timbau.
2. Untuk mengidentifikasi faktor-faktor penyebab keterlambatan proses *Stevedoring* muatan batu bara pada kegiatan *Barge to Barge* di Teluk Timbau.

E. Manfaat Penelitian

Seperti yang diketahui, kegiatan penelitian diharapkan dapat menghasilkan materi yang teliti, handal, dan bermanfaat bagi dunia pendidikan, masyarakat, pembaca, dan peneliti itu sendiri. Standar ini menjadi pedoman

bagi peneliti dalam menyusun penelitian. Berikut adalah beberapa manfaat yang diharapkan dari penelitian yang disusun:

1. Manfaat secara teoritis

- a. Sebagai kontribusi yang signifikan bagi pengembangan ilmu pengetahuan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, khususnya dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan terkait strategi yang diperlukan dalam proses bongkar muat batu bara.
- b. Memberikan tambahan informasi dan pemahaman baru mengenai proses *stevedoring* muatan batu bara bagi pembaca.
- c. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi yang berharga untuk penelitian masa depan dalam bidang ini.

2. Manfaat secara praktis

- a. Untuk karyawan PT Buana Armada Lestari *site* Teluk Timbau diharapkan dapat meningkatkan ilmu pengetahuan guna mencetak SDM yang mampu berdaya saing tinggi dalam menghadapi permasalahan yang ditimbulkan dalam suatu perusahaan yang beroperasi di bidang *Stevedoring*.
- b. Untuk perusahaan PT Buana Armada Lestari *site* Teluk Timbau dan perusahaan yang beroperasi di bidang *Stevedoring* umumnya, diharapkan hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai tinjauan atau acuan dalam penerapan strategi pelaksanaan bongkar muat batu bara yang efektif.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori ini adalah penjelasan yang terstruktur mengenai teori-teori dan temuan penelitian yang relevan. Ini menjadi landasan kritis dalam menyelesaikan masalah dan memfasilitasi analisis yang dilakukan oleh peneliti.

1. Analisis

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2012: 1682), analisis adalah pemeriksaan mendalam terhadap suatu kejadian atau informasi untuk memahami kondisi sebenarnya, termasuk penyebab dan detailnya. Menurut Harahap (dalam Azwar, 2019), analisis berarti memecah atau menguraikan satu kesatuan menjadi bagian-bagian terkecil. Asal-usul kata "analysis" dari bahasa Yunani kuno "analisis," yang secara harfiah berarti menguraikan kembali. Secara konseptual, analisis melibatkan proses penyelidikan dan pemecahan masalah atas suatu peristiwa, dengan cara melepas atau mengurai sesuatu dengan metode tertentu.

Berdasarkan deskripsi dari Sugiyono (2019), analisis adalah proses sistematis yang mencakup pencarian, penyusunan, dan sintesis data dari berbagai sumber seperti wawancara dan catatan lapangan. Tujuan dari analisis ini adalah untuk mengorganisir data, memecahkannya menjadi unit-unit kecil, serta menyusun kesimpulan yang dapat dipahami dan diinformasikan kepada orang lain.

2. Keterlambatan

Keterlambatan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) diartikan sebagai keadaan terlambat. Kata "keterlambatan" termasuk dalam kelas kata benda, yang dapat digunakan untuk merujuk pada nama seseorang, tempat, atau benda, serta segala yang dapat dibendakan.

Menurut Tri Kismantoro (2020: 15) dalam bukunya "Pengaturan dan Penanganan Muatan," keterlambatan dalam proses pengaturan muatan harus dihindari. Penting untuk memastikan bahwa prinsip utama dalam penanganan dan pengaturan muatan, yaitu melakukan bongkar muat dengan cepat, teratur, dan sistematis, dapat tercapai. Keterlambatan dalam proses ini dapat menyebabkan kerugian bagi pengusaha. Keterlambatan sering kali terjadi dalam berbagai aspek pengaturan muatan, yang meliputi:

- a. Keterlambatan yang disebabkan oleh faktor teknis (*technical delay*).
- b. Keterlambatan yang disebabkan oleh hambatan dalam pelaksanaan proses (*operating delay*).
- c. Keterlambatan yang disebabkan oleh tenaga kerja yang tidak terampil (*unskilled labour*).
- d. Keterlambatan yang disebabkan oleh faktor alam (*natural factor*).
- e. Keterlambatan yang disebabkan oleh pemogokan (*strike*).
- f. Keterlambatan yang disebabkan oleh penumpukan muatan di pelabuhan (*congestion*).

Sebagaimana dijelaskan sebelumnya, keterlambatan merupakan situasi yang melanggar jadwal dan berpotensi menyebabkan hilangnya waktu, uang, dan sumber daya, serta menunda dan mengacaukan kegiatan masa depan yang tidak sesuai harapan.

3. Proses

Proses, menurut definisinya, adalah serangkaian langkah sistematis atau tahapan terstruktur yang dapat diulang untuk mencapai hasil yang diinginkan. Jika setiap tahapan dilaksanakan secara konsisten, akan menghasilkan *output* yang diharapkan.

Menurut Cambridge Dictionary, "Proses" didefinisikan sebagai "*a series of actions that you take in order to achieve a result*". Dalam Bahasa Indonesia, hal ini diterjemahkan sebagai rangkaian langkah yang diambil untuk mencapai tujuan tertentu. Sri Sudiarti (2022) menggambarkan proses sebagai metode sistematis yang terdiri dari langkah-langkah yang terstruktur untuk menghasilkan sesuatu. Menggabungkan kedua definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa proses adalah serangkaian tindakan atau peristiwa yang terjadi dengan tujuan menghasilkan hasil yang diinginkan.

4. Bongkar Muat

Hatta dan Syamsuddin (2019) mendefinisikan bongkar muat di pelabuhan sebagai kegiatan memindahkan barang dari kapal atau tongkang ke dermaga, atau sebaliknya. Sementara itu, dalam jurnal "Pelaksanaan Bongkar Muat Peti Kemas dan Waktu Penyelesaian (*Turn Around Time*)" yang ditulis oleh Amrulloh Ibnu Khaldun, Viqri Ilham Suryailahi, dan

Muajir, bongkar muat dijelaskan sebagai proses pemindahan barang dari dan ke kapal dengan menggunakan peralatan khusus yang tersedia di pelabuhan tempat kegiatan tersebut berlangsung. Berdasarkan teori para pakar, peneliti menyimpulkan bahwa bongkar muat mencakup aktivitas memindahkan muatan dengan menggunakan peralatan khusus, baik dari kapal ke pelabuhan, dari pelabuhan ke kapal, maupun antar kapal. Suyono (2005:310) menyatakan bahwa kegiatan bongkar muat terdiri dari tiga tahap utama, yaitu:

a. *Stevedoring*

Stevedoring merujuk pada proses memuat dan membongkar barang dari kapal, serta menata barang tersebut dengan rapi di palka. Proses ini melibatkan penggunaan *crane* kapal, *crane* darat, serta berbagai peralatan mekanis, non-mekanis, dan moda transportasi lainnya.

b. *Cargodoring*

Cargodoring merupakan proses transportasi barang dari dermaga ke gudang penumpukan menggunakan truk atau gerbong kereta, serta mengembalikan barang dari gudang penumpukan ke dermaga.

c. *Receiving/Delivery*

Receiving/Delivery merupakan kegiatan menerima barang di gudang atau area penumpukan dan menyerahkannya ke truk penerima untuk barang yang telah dibongkar. Sebaliknya, kegiatan ini juga mencakup penyerahan barang yang akan dimuat ke atas kapal. PBM

bertanggung jawab atas barang yang dibongkar hingga dimuat ke truk penerima, dan atas barang yang dimuat hingga tersusun rapi di palka kapal.

5. Muatan

Menurut Sudjatmiko dalam jurnalnya yang berjudul "Proses Pelaksanaan Pemuatan dan Pengaturan Barang ke dalam Kontainer (*Stuffing*) PT Rimo Transport Expressindo di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang" (2019), muatan kapal merupakan fokus utama dalam sistem transportasi laut, di mana perusahaan pelayaran niaga memperoleh pendapatan dari uang tambang (*freight*). Pendapatan ini sangat vital untuk menjaga keberlangsungan perusahaan dan membiayai kegiatan di pelabuhan.

Muatan mengacu pada semua jenis barang dan komoditas yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, dengan tujuan akhir diserahkan kepada penerima di pelabuhan atau pelabuhan tujuan. Menurut Fakhurrozi (2017:5) dalam karyanya tentang penanganan, pengaturan, dan pengamanan muatan kapal laut, muatan dibedakan berdasarkan metode pemuatan, sifat muatan, dan perhitungan biaya pengangkutan.

a. Berdasarkan cara pemuatannya

Muatan curah (*bulk cargo*) merupakan jenis muatan yang tidak dikemas dalam kemasan. Beberapa contoh termasuk batu bara, semen, gandum, dan jagung.

b. Berdasarkan sifatnya

Muatan curah (*dry cargo*) merupakan jenis muatan yang tidak mengandung cairan. Contohnya termasuk besi, kaca, dan biji plastik.

c. Berdasarkan perhitungan biaya angkut

Muatan berat (*heavy cargo*) adalah jenis muatan yang memiliki faktor *stowage* kurang dari 1.114 m³/ton. Contohnya meliputi semen, pelat baja, besi, dan timah.

6. Batu Bara

a. Definisi Batu Bara

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), "Batu bara adalah jenis batuan yang berasal dari tumbuhan darat dan air, mengalami proses petrifikasi selama jutaan tahun". Menurut Undang-undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang mineral dan batu bara, batu bara adalah endapan senyawa karbon organik yang terbentuk secara alami dari sisa-sisa tumbuhan dan dapat terbakar.

Batu bara didefinisikan sebagai batuan sedimen yang terbentuk dari dekomposisi tumpukan tanaman selama sekitar 300 juta tahun. Proses ini melibatkan mikroba yang mengubah banyak oksigen dalam selulosa menjadi karbon dioksida (CO₂) dan air (H₂O). Tekanan, pemanasan, serta panas bumi kemudian mengubah komposisi bahan ini, membentuk lapisan tebal. Akibat dari panas bumi selama jutaan tahun, lapisan tersebut akhirnya mengalami pemadatan dan pengerasan.

b. Jenis-jenis Batu Bara

Tarigan (2013: 12-17) menjelaskan bahwa batu bara dapat diklasifikasikan ke dalam lima kelas berdasarkan tingkat proses pembentukannya yang dipengaruhi oleh tekanan, panas, dan waktu. Kelas-kelas tersebut mencakup *antrasit*, *bituminous*, *sub-bituminous*, *lignit*, dan *gambut*.

1) *Antrasit*

Antrasit adalah jenis batu bara yang berwarna hitam, keras, memiliki kilap tinggi, dan pecahannya menunjukkan pola *chocoidal*. Saat dibakar, *antrasit* menghasilkan nyala biru karena dapat mencapai suhu pembakaran yang tinggi. Jenis ini digunakan dalam industri-industri besar yang memerlukan suhu tinggi.

2) *Bituminous*

Bituminous merupakan jenis batu bara padat berwarna hitam atau kadang-kadang coklat tua, dengan struktur yang cenderung rapuh dan membentuk bongkah-bongkah prismatic berlapis. Batu bara ini tidak melepaskan gas dan air saat dikeringkan. *Bituminous* sering digunakan dalam industri transportasi, industri umum, dan sebagai bahan bakar untuk pembangkit listrik tenaga uap.

3) *Sub-bituminous*

Sub-bituminous merupakan jenis batu bara yang berwarna kehitam-hitaman dan mengandung lilin. Batu bara ini cocok untuk digunakan dalam pembakaran dengan suhu yang tidak terlalu tinggi.

Umumnya, *sub-bituminous* digunakan sebagai bahan bakar untuk pembangkit listrik tenaga uap. Selain itu, *sub-bituminous* juga merupakan sumber bahan baku utama untuk pembuatan hidrokarbon aromatik dalam industri kimia sintesis.

4) *Lignit*

Lignit, yang sering disebut sebagai *brown coal*, adalah jenis batu bara dengan struktur yang kasar dan rentan terhadap pelapukan. Saat mengering, lignit melepaskan gas dan air secara signifikan. Batu bara ini memiliki nilai panas yang rendah sehingga seringkali hanya cocok untuk aplikasi energi yang sangat terbatas, terutama sebagai bahan bakar dalam pembangkit listrik yang membutuhkan sedikit energi.

5) *Gambut*

Gambut adalah salah satu jenis batu bara yang masih dalam fase awal pembentukannya. Meskipun termasuk dalam kategori batu bara, gambut masih menunjukkan sifat-sifat awal dari bahan dasarnya yang berasal dari tumbuhan.



Gambar 2. 1 Jenis-jenis batu bara

Sumber : kitadanenergi.com

7. Alat Bongkar Muat Batu Bara

Untuk menjalankan proses pemuatan, diperlukan berbagai jenis alat bongkar muat, yang dapat dibagi menjadi mekanis dan non-mekanis. Alat-alat ini memiliki keunggulan mekanis yang memfasilitasi pergerakan beban tanpa bergantung sepenuhnya pada tenaga manusia, seperti:

a. *Mobile Crane*

Mobile Crane adalah alat bongkar muat untuk kargo umum. Alat ini dirancang untuk menangani kargo dengan kapasitas angkut tertentu dan memiliki jangkauan angkut yang relatif jauh.



Gambar 2. 2 *Mobile Crane*

Sumber : tugubeton.co.id

b. *Ship's Crane*

Ship's Crane adalah derek yang dipasang pada kapal yang ditempatkan pada posisi yang sama dengan kapal. *Ship's Crane* digunakan untuk mengangkat dan memindahkan beban berat di kapal. *Ship's Crane* juga memainkan peran vital dalam memfasilitasi proses

bongkar muat barang di pelabuhan, serta kegiatan lain seperti konstruksi kapal dan perbaikan.



Gambar 2. 3 *Ship's Crane*

Sumber : britanniapandi.com

c. *Floating Crane*

Floating Crane adalah jenis kapal yang dilengkapi dengan alat bongkar muat dan dipasang di atas rakit baja dengan menara atau tombak yang tidak dapat dipindahkan. F.D.C. Sudjadmiko menjelaskan bahwa fungsi utama divisi Layanan Komersial adalah menyediakan *crane* untuk memuat batu bara di Muara Pantai. *Floating crane* umumnya digunakan dalam operasi di laut dan dapat berupa *crane grab* atau *crane conveyor*, tergantung pada kebutuhan operasionalnya.



Gambar 2. 4 *Floating Crane*

Sumber : industri.kontan.co.id

Kapal ini dibedakan menjadi dua jenis menurut pergerakannya dari satu tempat ke tempat lain :

- 1) Bergerak sendiri mengacu pada penggunaan mesin sendiri untuk mobilitasnya, yang dikenal sebagai *floating crane self-propeller (FCSP)*.
- 2) Bergerak dengan bantuan *tugboat* atau di *towing* adalah ketika *floating crane* menggunakan bantuan kapal tunda untuk mobilitasnya. *Floating crane* ini digunakan untuk mentransfer barang atau muatan antara barge (tongkang) dan *mother vessel* (kapal besar), yang dikenal sebagai proses *loading* jika dari *barge* ke *mother vessel*, atau *unloading* sebaliknya dari *mother vessel* ke *barge*.

Jenis-jenis *floating crane* sangat beragam, termasuk yang memiliki dua *crane* dalam satu unit disebut *double crane* atau *twins crane*, serta yang hanya memiliki satu *crane* yang disebut *single crane*. Selain itu, terdapat variasi *crane* yang dikombinasikan dengan *conveyor* untuk meningkatkan efisiensi dalam proses pemuatan atau pembongkaran.

Pada prinsipnya, baik *crane* maupun *conveyor* memiliki fungsi yang sama dalam memindahkan barang atau muatan. Namun, kedua alat ini memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing. Dalam konteks ini, peneliti tidak bermaksud untuk menyebutkan detail tentang kelebihan dan kekurangan dari masing-masing alat tersebut.

Ada berbagai jenis dan karakteristik *conveyor* yang digunakan untuk berbagai proses pemuatan. Beberapa jenis *conveyor* yang umum digunakan dalam kegiatan pemuatan batu bara meliputi:

a) *Roller Conveyor*

Roller Conveyor adalah jenis *conveyor* yang paling umum digunakan. Lintasannya terdiri dari beberapa tabung (*roll*) yang disusun tegak lurus terhadap arah lintasan. Plat datar tempat beban ditempatkan akan bergerak seiring dengan putaran *roll*. *Conveyor* ini dapat digerakkan menggunakan rantai atau *belt*, dan juga bisa bergerak dengan gaya gravitasi, dengan memperhitungkan kemiringannya.

b) *Pipe to pipe*

Pipa-to-pipe conveyor adalah komponen penting dalam industri, digunakan untuk mengalirkan atau mentransfer bahan yang diperlukan dalam proses pemuatan. Penggunaan pipa ini seringkali melibatkan penyambungan untuk memfasilitasi kegiatan operasional, yang secara signifikan meningkatkan efisiensi *conveyor*. Di era modern ini, banyak *conveyor* yang telah mengadopsi sistem ini, yang memastikan bahwa proses pengangkutan bahan berjalan dalam lingkungan yang tertutup dan bebas dari kontaminasi debu, mempertahankan kebersihan material dari pengaruh lingkungan sekitarnya.

c) *Stowage factor*

Stowage factor adalah ukuran yang menentukan berapa banyak meter kubik yang diperlukan untuk menampung 1 ton metrik dari muatan dalam palka kapal. Perhitungan *stowage factor* didasarkan pada rasio ruang penyimpanan yang diperlukan dalam kondisi normal, termasuk kerugian muatan akibat perjalanan dan pengemasan. Dalam konteks ini, *stowage factor* menjadi parameter utama dalam proses pemuatan.

8. *Tug Boat* (kapal tunda) dan *Barge* (tongkang)

Kapal tunda, atau *tug boat*, adalah jenis kapal yang dirancang untuk melakukan *manuver* atau pergerakan di pelabuhan, laut lepas, sungai, atau terusan. Fungsinya meliputi menarik tongkang, kapal yang rusak, serta peralatan yang rusak untuk tujuan transportasi atau bantuan.

Romanda Annas Amrullah (2020:104) menjelaskan bahwa *tug boat* memiliki tugas utama untuk membantu kapal lain dalam melakukan *manuver*, baik dengan menarik atau mendorongnya. Fungsinya tidak hanya terbatas pada memasuki atau keluar dari area pelabuhan, tetapi juga dapat digunakan di sungai atau danau. Kadang-kadang, *tug boat* juga dipakai untuk menarik tongkang atau kapal yang rusak untuk perbaikan.

Barge atau tongkang adalah jenis sarana angkutan laut yang bergantung pada penarikan atau penundaan oleh *tug boat* atau kapal tunda untuk bergerak dan berlayar di laut dan sungai. *Barge* memiliki lambung

yang datar dan mirip dengan kotak besar yang mengapung, digunakan khusus untuk mengangkut barang.



Gambar 2. 5 *Tug Boat and Barge*

Sumber : Dokumentasi Peneliti

9. Standar Operasional Prosedur (SOP)

Menurut Fajar Nur'Aini D.F., M.Psi. (2019:15), Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah panduan utama yang mengatur langkah-langkah atau tahapan terkait dengan aktivitas praktis yang merupakan bagian dari operasional sebuah perusahaan. Peraturan Kementerian PAN dan RB No. 35 tahun 2012 tentang Pedoman penyusunan SOP mengartikan Standar Operasional Prosedur sebagai serangkaian instruksi tertulis yang dijadikan standar untuk berbagai proses penyelenggaraan aktivitas organisasi. SOP menjelaskan bagaimana, kapan, di mana, dan oleh siapa suatu kegiatan harus dilakukan.

SOP, atau Standar Operasional Prosedur, adalah sistem yang dirancang untuk mengatur, merapikan, dan menyederhanakan pekerjaan. SOP ini berbentuk dokumen yang berisi prosedur-prosedur yang harus diikuti secara berurutan untuk membantu dalam menyelesaikan pekerjaan dengan efektif dan biaya yang minimal.

a. Standar Operasional Prosedur (SOP) memberikan berbagai manfaat penting bagi perusahaan:

1) Keterbukaan Informasi

Keterbukaan informasi dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) berarti memberikan kepada individu semua informasi yang diperlukan mengenai aspek kesehatan, keselamatan, lingkungan, dan operasional agar mereka dapat menjalankan tugasnya dengan efektif dan sesuai prosedur yang benar.

2) Tetap Konsisten

Standar Operasional Prosedur (SOP) juga menjamin bahwa operasi produksi dilaksanakan secara konsisten untuk memastikan pengelolaan kualitas proses dan produk yang tetap terjaga.

3) Penyesuaian Jadwal

Standar Operasional Prosedur (SOP) memastikan kelancaran suatu proses tanpa gangguan dan dapat diselesaikan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan. Dengan mengikuti SOP tersebut, dapat membantu menghindari gangguan proses yang disebabkan oleh kerusakan fasilitas atau kegagalan peralatan lainnya.

4) Kepatuhan Terhadap Hukum

Standar Operasional Prosedur (SOP) juga menjamin kepatuhan terhadap hukum dengan memastikan bahwa prosedur yang telah disetujui harus diikuti sesuai dengan peraturan perusahaan dan pemerintah. SOP yang terdokumentasi dengan baik

membantu memenuhi persyaratan peraturan pemerintah. Standarisasi ini juga mencerminkan komitmen perusahaan untuk beroperasi secara benar dan sesuai ketentuan.

5) Peningkatan Keterampilan Kerja

Standar Operasional Prosedur (SOP) juga meningkatkan keterampilan kerja dengan memberikan panduan kepada rekan kerja untuk memantau dan meningkatkan kinerja mereka. Proses ini memungkinkan pengawasan timbal balik di antara sesama pekerja dalam semua aspek pekerjaan, memastikan kualitas kerja yang optimal.

6) Pertimbang Memperbaiki Keadaan

SOP juga berfungsi sebagai pemahaman tentang langkah-langkah dalam proses peninjauan saat menyelidiki kecelakaan. Walaupun kecelakaan tidak selalu diinginkan, hal ini dapat menjadi kesempatan untuk mempelajari cara memperbaiki kondisi. SOP yang terstruktur dengan baik memberikan landasan untuk memulai penyelidikan terhadap kecelakaan.

b. Fungsi Standar Operasional Prosedur (SOP)

1) Konsisten

Dengan menerapkan SOP secara konsisten dalam menjalankan setiap tugas atau aktivitas, hal tersebut dapat secara signifikan mengurangi kemungkinan timbulnya masalah terkait dengan kualitas yang dihasilkan.

2) Mengurangi Kesalahan

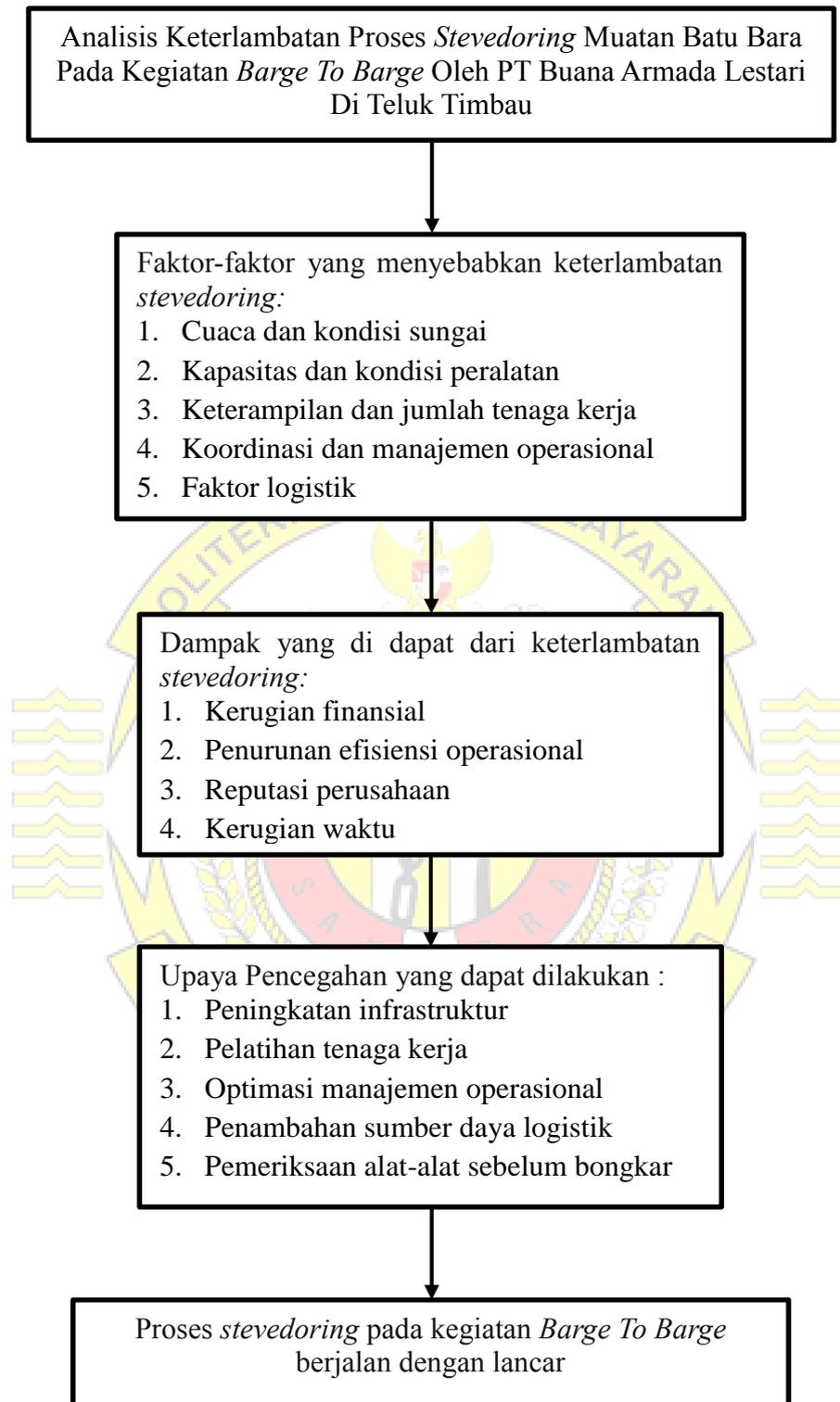
Dokumen Standar Operasional Prosedur (SOP) yang telah dibuat mencakup berbagai perintah atau petunjuk untuk menjalankan tugas. Dengan mengikuti instruksi yang telah ditetapkan dalam SOP, baik tim maupun individu akan memiliki peluang besar untuk meminimalkan terjadinya kesalahan dalam pelaksanaan tugas.

3) Penyampaian Informasi

Perusahaan memerlukan SOP bagi tim dan individu untuk tujuan komunikasi. Melalui evaluasi yang dilakukan pada prosedur operasional, proses, dan setiap pembaruan yang memerlukan pelatihan baru, SOP yang diperbarui menjadi metode untuk menyampaikan perubahan proses kepada para karyawan.

B. Kerangka Penelitian

Agar penelitian ini lebih mudah dipahami, peneliti menyusun kerangka pikir dalam bentuk diagram sederhana. Diagram ini menggambarkan dan menjelaskan faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan dalam proses *stevedoring* muatan batu bara pada operasi *barge to barge* di PT Buana Armada Lestari.



Gambar 2. 7 Kerangka Pikir

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan analisis hasil pembahasan mengenai rumusan masalah dalam penelitian tentang "Analisis Keterlambatan Proses *Stevedoring* Muatan Batu Bara Pada Kegiatan *Barge To Barge* Oleh PT Buana Armada Lestari Di Teluk Timbau," peneliti menyimpulkan sebagai berikut:

1. Metode *barge to barge* untuk proses *stevedoring* muatan batu bara memiliki potensi besar untuk memengaruhi efektivitas bongkar muat. Dengan pelaksanaan yang optimal, metode ini dapat signifikan meningkatkan efisiensi waktu dan penggunaan sumber daya, mengurangi biaya operasional, serta mengurangi risiko kerusakan pada muatan. Koordinasi yang baik, persiapan yang teliti, dan penggunaan peralatan yang sesuai adalah kunci keberhasilan dalam proses ini. Metode ini mampu mempercepat alur kerja dan mengoptimalkan produktivitas. Oleh karena itu, implementasi metode *barge to barge* yang efektif dapat memastikan bahwa proses *stevedoring* berjalan dengan lancar, aman, dan dalam waktu yang efisien, sehingga memberikan manfaat ekonomis yang signifikan bagi perusahaan.
2. Keterlambatan dalam proses *stevedoring* muatan batu bara di Teluk Timbau disebabkan oleh berbagai faktor yang saling terkait, termasuk kondisi alam, kapasitas kondisi peralatan, keterampilan jumlah tenaga kerja, koordinasi manajemen operasional, serta faktor logistik. Dengan mengatasi faktor-

faktor ini melalui peningkatan infrastruktur, pelatihan tenaga kerja, optimasi manajemen operasional, dan penambahan sumber daya logistik, diharapkan keterlambatan dapat diminimalisir sehingga meningkatkan efisiensi dan efektivitas proses *stevedoring* di Teluk Timbau.

B. Keterbatasan Penelitian

Selama praktik di PT Buana Armada Lestari *site* Teluk Timbau, peneliti menghadapi keterbatasan waktu karena harus berinteraksi dengan berbagai divisi dalam perusahaan. Hal ini menyebabkan pengetahuan peneliti tentang proses *stevedoring* belum sepenuhnya optimal.

C. Saran

Berdasarkan pembahasan masalah dan kesimpulan yang telah disampaikan, peneliti memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dan masukan bagi PT Buana Armada Lestari di Teluk Timbau, serta bagi para pembaca yang berkepentingan dengan bidang yang diteliti. Saran-saran tersebut adalah sebagai berikut:

1. Sebaiknya PT Buana Armada Lestari melakukan evaluasi berkala terhadap implementasi metode *barge to barge* dan melakukan penyesuaian yang diperlukan berdasarkan umpan balik dari operasional di lapangan. Penyesuaian ini dapat mencakup perubahan dalam prosedur kerja, peralatan yang digunakan, dan pelatihan tenaga kerja.
2. Disarankan agar PT Buana Armada Lestari menambah alat pendukung bongkar muat serta meningkatkan frekuensi perawatan berkala pada alat-alat tersebut untuk mengurangi kejadian kerusakan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aco Musaddad HM. (2019). *Annangguru: dalam Perubahan Sosial di Mandar*. Sulawesi Barat: Gerbang Visual.
- Ahyar, Hardani, and Dkk. (2020). *Buku Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Yogyakarta: CV. Pustaka Ilmu.
- Amrullah, Romanda Annas. (2020). *Pelabuhan dan Serba-Serbinya*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Amtai Alasan, S. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. Depok: Rajawali Pers.
- Azwar, S. (2019). *Reliabilitas dan Validitas Edisi 4*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Departemen Pendidikan Nasional. (2012). *Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa Edisi Keempat*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Hatta, Muhammad dan Syamsuddin. (2019). Tinjauan Hukum Usaha Bongkar Muat Barng di Pelabuhan Samarinda Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan. *Jurnal Legalitas*, Vol. 4 (2).
- J. Moleong, Lexy. (2019). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Khaldun, Amrullah Ibd., Viqri I.S & Muajir. (2018). Pelaksanaan Bongkar Muat Peti Kemas dan Waktu Penyelesaian (Turn Round Time). *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi & Logistik*, Vol 4 (3).
- Kismantoro, Tri. (2020). *Penanganan dan Pengaturan Muatan*. Semarang: CV. Oxy Consultant.
- Kuncoro, A. ., & Dafid Ginting. (2023). Proses Penanganan Muatan Minyak Jerigen Didalam Kon Pada Pt. Samudera Lautan Luas Medan. *Jurnal Review Pendidikan Dan Pengajaran (JRPP)*, 6(4), 2817–2820.
- Nur'Aini, Fajar (2019). *Panduan lengkap menyusun SOP & KPI*. Yogyakarta: Quadrant.
- Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 35 Tahun 2012 tentang Pedoman Penyusunan Standar Operasional Prosedur Administrasi Pemerintahan.
- Prastowo, Andi. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif Dalam Perspektif Rancangan Penelitian*. Jakarta: Ar-Ruzz Media.
- Rukin. (2021). *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Surabaya: Jakad Media Publishing.

Sri Sudiarti. (2022). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Kab Purbalingga: Eureka Media Aksara.

Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabet.

Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.

Sukardi. (2021). *Metodologi Peneletian Pendidikan (Kompetesi dan Praktiknya, Edisi Revisi)*.

Undang-Undang (UU) Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara.



LAMPIRAN

Lampiran 1 Laporan Hasil Wawancara 1

Peneliti : M. Syahdan Sakti Al Asyhiz
 Narasumber 1 : Bapak Ade Kurniawan
 Jabatan : PJO & Manager Operasional
 Perusahaan : PT BUANA ARMADA LESTARI

Hasil wawancara peneliti dengan narasumber sebagai berikut:

Peneliti : Selamat pagi Bapak Ade, mohon izin menghadap.

Narasumber 1 : Selamat pagi juga Syahdan, ada yang bisa saya bantu?

Peneliti : Siap baik Pak, mohon izin sebelumnya saya mohon maaf apabila mengganggu waktu kerjanya Pak, saya ingin meminta izin Pak Ade untuk menjadi responden atau narasumber untuk penelitian saya nanti.

Narasumber 1 : Baik Dan, silahkan saja. Nanti saya akan bantu jawab pertanyaan yang menjadi permasalahan penelitianmu.

Peneliti : Siap Pak terimakasih. Saya izin mulai bertanya Pak, bisa Bapak jelaskan bagaimana tahapan awal yang dilakukan dalam proses stevedoring muatan batu bara di ISP Teluk Timbau?

Narasumber 1 : Tentu saja tahapan awal dalam proses stevedoring di ISP Teluk Timbau dimulai dengan penentuan lokasi. Kami memastikan bahwa kedalaman perairan dilokasi jetty aman untuk operasi. Selanjutnya, kami melakukan persiapan peralatan seperti crane, conveyor belt, alat-alat berat lainnya, serta memastikan bahwa tongkang yang akan di muat atau dibongkar dalam baik dan ready. Kami juga melakukan koordinasi dengan semua pihak yang terlibat untuk memastikan bahwa semua persiapan berjalan lancar.

- Peneliti : Untuk pertanyaan selanjutnya mohon izin Pak, apa saja faktor-faktor yang sering menyebabkan keterlambatan dalam proses stevedoring batu bara di ISP Teluk Timbau?
- Narasumber 1 : Baik, untuk faktor yang sering menyebabkan keterlambatan termasuk kondisi cuaca yang tidak menentu, seperti hujan deras dan kondisi kedalaman sungai. Selain itu, kapasitas dan kondisi peralatan yang tidak memadai juga sering menjadi penyebab. Keterampilan dan jumlah tenaga kerja yang kurang, serta koordinasi dan manajemen operasional yang tidak efektif juga berkontribusi terhadap keterlambatan ini.
- Peneliti : Baik Pak, pertanyaan selanjutnya yaitu apa upaya yang dilakukan untuk meminimalisir keterlambatan yang disebabkan oleh faktor-faktor tersebut?
- Narasumber 1 : Kami berupaya meningkatkan infrastruktur dan memperbaiki peralatan secara berkala. Kami juga mengadakan pelatihan rutin bagi tenaga kerja untuk meningkatkan keterampilan mereka. Selain itu, kami terus mengoptimalkan manajemen operasional dan meningkatkan koordinasi antar tim. Kami juga menambah jumlah tenaga kerja pada saat-saat sibuk untuk memastikan bahwa semua tugas dapat diselesaikan tepat waktu.
- Peneliti : Baik terimakasih banyak atas semua jawaban dan informasinya Pak, sekali lagi saya mohon maaf jika sudah mengganggu waktu bekerjanya, selamat pagi Pak.
- Narasumber 1 : Baik Dan, mungkin itu saja yang bisa saya jawab.
- Peneliti : Siap tidak apa-apa Pak, sekali lagi terimakasih banyak.
- Narasumber 1 : Sama-sama mas Syahdan.

Lampiran 2 Laporan Hasil Wawancara 2

Peneliti : M. Syahdan Sakti Al Asyhiz
 Narasumber 2 : Bapak Bintang Mahendra
 Jabatan : Supervisor Lapangan
 Perusahaan : PT BUANA ARMADA LESTARI

Hasil wawancara peneliti dengan narasumber sebagai berikut:

Peneliti : Selamat siang Pak Bintang, izin menghadap.
 Narasumber 2 : Siang juga Syahdan, ada perlu apa?
 Peneliti : Izin bertanya Pak perihal kegiatan stevedoring muatan batu bara di ISP Teluk Timbau.
 Narasumber 2 : Silahkan mau bertanya apa?
 Peneliti : Siap baik Pak, izin Pak bagaimana tahapan awal yang dilakukan dalam proses stevedoring muatan batu bara di ISP Teluk Timbau?
 Narasumber 2 : Baik, sebagai seorang supervisor harus paham soal itu, tentu tahapan awal dimulai dengan pengecekan dan memastikan semua alat-alat berat dalam kondisi baik dan mengatur penempatan di posisi yang tepat. Memastikan kedalaman sungai juga hal yang penting sebelum kegiatan berlangsung. Setelah itu, melakukan komunikasi dengan kru kapal dan memastikan bahwa semua persiapan telah dilakukan dengan benar sebelum memulai proses stevedoring.
 Peneliti : Baik Pak, apa saja faktor-faktor yang sering menyebabkan keterlambatan dalam proses stevedoring batu bara di ISP Teluk Timbau?
 Narasumber 2 : Faktor utama itu adalah cuaca yang tidak mendukung, seperti hujan deras disertai angin dan surutnya air sungai yang membuat operasi harus dihentikan sementara. Selain itu,

peralatan yang rusak atau tidak berfungsi dengan baik juga sering menyebabkan penundaan. Kurangnya tenaga kerja terlatih dan masalah logistik seperti ketersediaan tugboat dan prosedur kepabeanan.

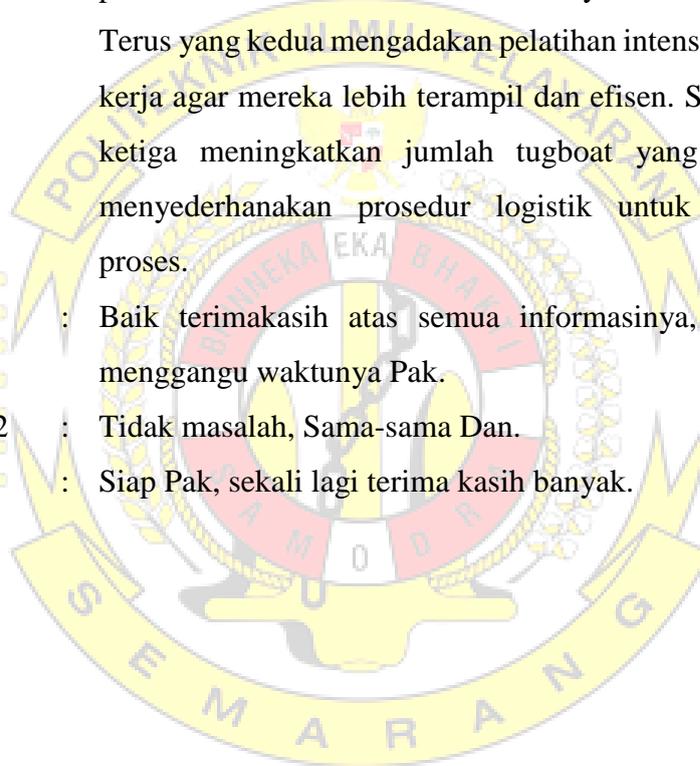
Peneliti : Siap Pak, jika untuk upaya yang dilakukan untuk meminimalisir keterlambatan yang disebabkan oleh faktor tersebut?

Narasumber 2 : Yang pertama kami melakukan pemeliharaan rutin pada peralatan untuk memastikan semuanya dalam kondisi baik. Terus yang kedua mengadakan pelatihan intensif untuk tenaga kerja agar mereka lebih terampil dan efisien. Selain itu, yang ketiga meningkatkan jumlah tugboat yang tersedia dan menyederhanakan prosedur logistik untuk mempercepat proses.

Peneliti : Baik terimakasih atas semua informasinya, mohon maaf mengganggu waktunya Pak.

Narasumber 2 : Tidak masalah, Sama-sama Dan.

Peneliti : Siap Pak, sekali lagi terima kasih banyak.



Lampiran 3 Laporan Hasil Wawancara 3

Peneliti : M. Syahdan Sakti Al Asyhiz
 Narasumber 3 : Mas Muhammad Al Akmal
 Jabatan : Staf Operasional
 Perusahaan : PT BUANA ARMADA LESTARI

Hasil wawancara peneliti dengan narasumber sebagai berikut:

Peneliti : Selamat pagi mas Akmal.
 Narasumber 3 : Pagi juga Dan, ada yang bisa saya bantu?
 Peneliti : Baik mas, saya mau tanya-tanya perihal kegiatan stevedoring untuk penelitian saya nanti.
 Narasumber 3 : Oke Dan, silahkan nanti saya akan bantu jawab pertanyaan yang menjadi permasalahan untuk skripsimu.
 Peneliti : Baik mas Akmal, saya mulai bertanya ya mas, bisa anda jelaskan bagaimana tahapan awal yang dilakukan dalam proses stevedoring muatan batu bara di ISP Teluk Timbau?
 Narasumber 3 : Tahapan awal dimulai dengan koordinasi antara semua pihak yang terlibat, termasuk kapten kapal, operator crane, dan tim darat. Selanjutnya memastikan bahwa lokasi transfer sudah siap dan semua peralatan dalam kondisi baik. Setelah itu, melakukan pengaturan posisi tongkang agar proses bongkar muat bisa berjalan dengan lancar dan aman.
 Peneliti : Baik mas, menurut anda apa saja faktor-faktor yang sering menyebabkan keterlambatan dalam proses stevedoring batu bara di ISP Teluk Timbau?
 Narasumber 3 : Kondisi cuaca yang buruk seperti angin kencang dan hujan deras sering menjadi penyebab utama keterlambatan. Selain itu, masalah teknis seperti kerusakan peralatan dan kurangnya tenaga kerja yang terampil juga sering menghambat proses.

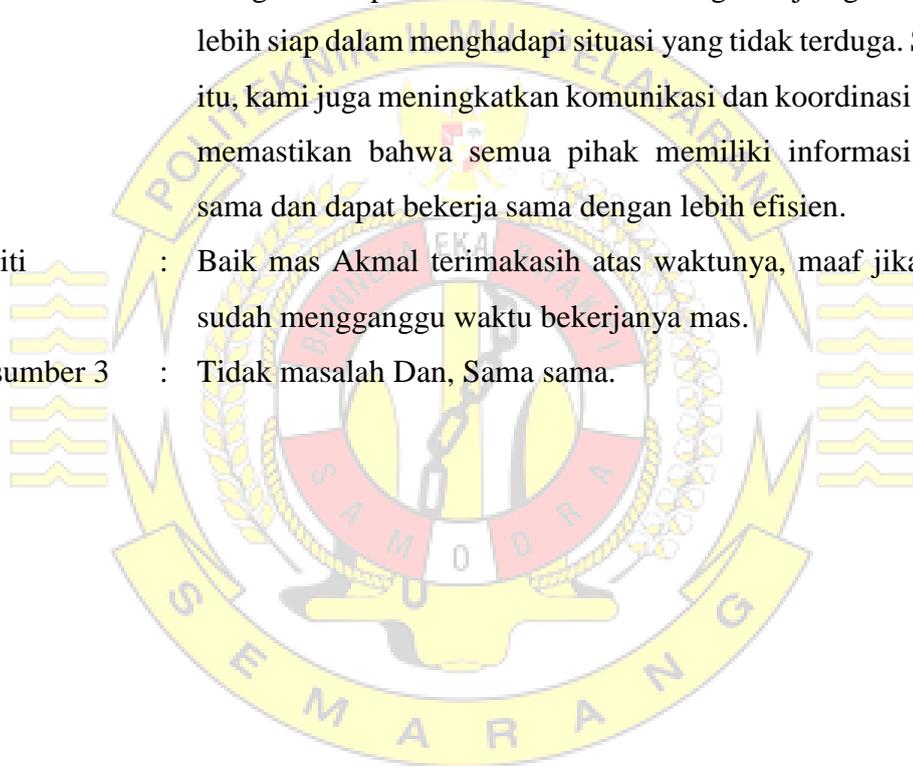
Koordinasi yang kurang baik antar tim juga dapat menyebabkan penundaan.

Peneliti : Pertanyaan selanjutnya, apa upaya yang dilakukan untuk meminimalisir keterlambatan yang sering disebabkan oleh faktor-faktor tersebut?

Narasumber 3 : Kami berusaha meningkatkan infrastruktur dan teknologi yang digunakan, termasuk sistem monitoring real-time untuk memantau kondisi peralatan dan cuaca. Kami juga mengadakan pelatihan rutin untuk tenaga kerja agar mereka lebih siap dalam menghadapi situasi yang tidak terduga. Selain itu, kami juga meningkatkan komunikasi dan koordinasi untuk memastikan bahwa semua pihak memiliki informasi yang sama dan dapat bekerja sama dengan lebih efisien.

Peneliti : Baik mas Akmal terimakasih atas waktunya, maaf jika saya sudah mengganggu waktu bekerjanya mas.

Narasumber 3 : Tidak masalah Dan, Sama sama.



Lampiran 4 Dokumen Time Sheet


PADA IDI
Timesheet
Loading/Unloading

Tersusun PT Pada Idi Tolak Timbau

Tipe Item: BUNGA 2500 Berapa: 1 BUNGA 2500 Uraian Barang: 420.01 Young PI: PT. ALAS. ARIJUN. 0233 Young AMC:	Alternasi: Unloading Tanggal Mulai: 22 Jan 2024 17:18 Tanggal Selesai: 22 Jan 2024 22:35 Posisi Standar: PC 05ME0A	Observed Cause: Kemeraman Area/Item: Candi Candi Unloading Detail Aliran: Candi/11 Hutan Reklamasi Detail Aliran: Berencana / Mengen taksi	Peringkat Surat Ak: I-1 Peringkat Surat B: I-1 Peringkat Surat C: I-1
---	---	---	--

CHECK SHEET

Inspeksi Awal: Inspeksi Awal: Inspeksi Awal (Kondisi Awal) Inspeksi Awal: Inspeksi Awal (Kondisi Awal)	Perencanaan Jadwal Pallet: PT Pada Idi (Dulu Timbau / Site name) PT Pada Idi (Dulu Timbau / Site name) PT Pada Idi (Dulu Timbau / Site name)	Kendali Case Saat Kegiatan: Balok: 6/22/24 17:30 - 6/22/24 17:30 Berat: 6/22/24 17:30 - 6/22/24 17:30 Halus: 6/22/24 17:30 - 6/22/24 17:30 Halus Deras: 6/22/24 17:30 - 6/22/24 17:30 Halus Lembut: 6/22/24 17:30 - 6/22/24 17:30
--	--	---

Mulai	Selesai	Kegiatan (Gangguan / Dugaan)	Durasi (Menit)	Durasi (Jumlah detik)	Al-Materi	Kode Unit / Kegiatan	Revisi Keterangan (Dijelaskan secara rinci terkait dengan aktifitas yang ada)
18 Jan 2024 16:30	18 Jan 2024 16:30		0.00	00:00:00	Waktu Ketersediaan	300	
19 Jan 2024 16:30	19 Jan 2024 17:15		0.85	00:49:00	180 200	002	
20 Jan 2024 17:15	20 Jan 2024 17:35		0.20	00:12:00	Longgok standar	100	
21 Jan 2024 17:35	21 Jan 2024 17:45		0.10	00:05:00	Merah	750	
22 Jan 2024 17:45	22 Jan 2024 18:00		0.15	00:08:00	Pengamatan Dulu	950	
23 Jan 2024 18:00	23 Jan 2024 18:15		0.15	00:08:00	Tanpamula 5 Bahan	750	
24 Jan 2024 18:15	24 Jan 2024 18:30		0.15	00:08:00	Pengamatan Ujung Baras	750	
25 Jan 2024 18:30	25 Jan 2024 18:50		0.20	01:20:00	Kajuluhan Laiknya	800	Comanyer kearah utara
26 Jan 2024 18:50	26 Jan 2024 19:00		0.10	00:10:00	Mula Berangkat	400	
27 Jan 2024 19:00	27 Jan 2024 19:05		0.05	00:03:00	Belokan	750	
28 Jan 2024 19:05	28 Jan 2024 19:15		0.10	00:06:00	Midangdulu Berangkat	400	Mula PC 05ME0A lanjut
29 Jan 2024 19:15	29 Jan 2024 19:30		0.15	01:00:00	Upayakan Lurus	700	
30 Jan 2024 19:30	30 Jan 2024 19:45		0.15	00:50:00	Pengamatan Dulu	700	
31 Jan 2024 19:45	31 Jan 2024 20:00		0.15	00:50:00	Pengamatan 5 Bahan	700	
32 Jan 2024 20:00	32 Jan 2024 20:15		0.15	00:50:00	Pengamatan Laiknya	300	Mula pengamatan Mula PC 05ME0A ulang lanjut
33 Jan 2024 20:15	33 Jan 2024 20:30		0.15	01:40:00	Ujungdulu Berangkat	800	
34 Jan 2024 20:30	34 Jan 2024 20:45		0.15	01:50:00	Ujungdulu Berangkat	700	
35 Jan 2024 20:45	35 Jan 2024 21:00		0.15	01:50:00	Pengamatan 5 Bahan	700	
36 Jan 2024 21:00	36 Jan 2024 21:15		0.15	01:50:00	Pengamatan Alas Baras	350	
37 Jan 2024 21:15	37 Jan 2024 21:30		0.15	01:50:00	Pengamatan Berangkat	400	
38 Jan 2024 21:30	38 Jan 2024 21:45		0.15	01:50:00	Selesai Pengantar	450	
39 Jan 2024 21:45	39 Jan 2024 22:35		0.90	00:13:00	Jepang standar	170	
TOTAL/GRAND TOTAL:			24.30	1:22:30			

Detailed Summary: Dura: 1.2230 hr Dura: 735 min Dura: 40.5 min Dura: 1.2230 hr Dura: 40.5 min Dura: 1.2230 hr Dura: 40.5 min Dura: 1.2230 hr Dura: 40.5 min	Production Rate: 6.82% Production Rate: 6.82% Production Rate: 6.82% Production Rate: 6.82%	Approval: Prepared by: [Signature] Approved by: [Signature] Checked by: [Signature]
---	---	---

Keterangan Kode Kegiatan: 001 Kegiatan standar / standar 002 Kegiatan standar / standar 003 Kegiatan standar / standar 004 Kegiatan standar / standar 005 Kegiatan standar / standar 006 Kegiatan standar / standar 007 Kegiatan standar / standar 008 Kegiatan standar / standar 009 Kegiatan standar / standar 010 Kegiatan standar / standar	011 Kegiatan standar / standar 012 Kegiatan standar / standar 013 Kegiatan standar / standar 014 Kegiatan standar / standar 015 Kegiatan standar / standar 016 Kegiatan standar / standar 017 Kegiatan standar / standar 018 Kegiatan standar / standar 019 Kegiatan standar / standar 020 Kegiatan standar / standar	021 Kegiatan standar / standar 022 Kegiatan standar / standar 023 Kegiatan standar / standar 024 Kegiatan standar / standar 025 Kegiatan standar / standar 026 Kegiatan standar / standar 027 Kegiatan standar / standar 028 Kegiatan standar / standar 029 Kegiatan standar / standar 030 Kegiatan standar / standar
--	--	--

Sumber : Dokumen Perusahaan

Lampiran 5 Dokumen *Contaminant Report*

CONTAMINANT REPORT
 UPON BARGE LOADING/DISCHARGING ACTIVITY
 INTERMEDIATE STOCKPILE
 TPI 11K TIMBALI


adaro
 PT. MARUWAI COAL

Date : #REF! Barge : BAHAR 1293 Towing Tug : TAMA 2506	PIC Supervisor : Kolasan Harahap Sunardi Start L/D : 21-Jun-24 17:30 End L/D : 22-Jun-24 22:35	Cargo source : Fresh from Tuhup Port Stowage plan : POL/POD Jetty : ISP PAD Jetty Next POL/POD : Tuhup Jetty
--	---	---

Loading deck check prior/post cargo is handled

Contaminant type : Size : Estimated weight : Other information : Tidak ada kontaminasi material	
---	--

Hasil Pemeriksaan dan Pemeliharaan Harian (P2H) :

FINDING #1
 FINDING #2
 FINDING #3







Contaminant finding(s) :

FINDING #4
 FINDING #5
 FINDING #6

n/a

n/a

Contaminant type : Size : Estimated weight : Other information :	Contaminant type : Size : Estimated weight : Other information :	Contaminant type : Size : Estimated weight : Other information :
---	---	---

Signatures

Reported by _____ P1.BAL	Acknowledged by  Kalasan	Approved by _____ Kalasan
--------------------------------	---	---------------------------------

Accounts of Contaminant Found = 0

Note/comment/further action:

Sumber : Dokumen Perusahaan

Lampiran 6 Dokumen *Draught Survey*

PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY




LI - 154 - IDN
 PT. Indo Borneo Inspeksi Services
 www.indoinspeksi.com
 Head office & Laboratory
 Jl. Jln. Dharma Burhan No. 8
 Samarinda Kalimantan Timur
 Telp +62 812 5415 1239
 Fax +62 812 5415 1239
 info@indoinspeksi.com

Order No. :

Applicant / Shipper :

Description of Goods :

Vessel / Barge & Tug Boat :

Nationality / Flag :

Port of Loading :

Port of Discharge :

Light Ship :

TPC :

LCF :

DM/DZ :

: IDLBJSJH 2400277

: PT. PADA IDI

: COAL IN BULK

: BG. EWAN 30 / TB. SR STAR 17

: INDONESIA

: JETTY PAPA IDI, TELUK TIMBAU

: MY IKAN SELIGI, TABONEO ANCHORAGE

: / MT Constant : / MT

: / MT TPC : / MT

: / M LCF : / M

: / MT DM/DZ : / MT

	INITIAL				FINAL			
DATE & TIME	JUNE 4, 2024		09.25 LT		JUNE 5, 2024		23.10 LT	
DRAFT READING								
Forward Draft	1.23	1.23	1.230	M/FT	4.47	4.67	4.570	M/FT
Stern Correction			-	M/FT			-	M/FT
Forward Draft Mean After Correction			1.230	M/FT			4.570	M/FT
After Draft	0.97	0.97	0.970	M/FT	6.08	6.09	6.085	M/FT
Stern Correction			-	M/FT			-	M/FT
After Draft Mean After Correction			0.970	M/FT			6.085	M/FT
Midship Draft	1.05	1.05	1.050	M/FT	5.26	5.28	5.270	M/FT
Midship Draft Correction			-	M/FT			-	M/FT
Midship Draft Mean After Correction			1.050	M/FT			5.270	M/FT
Forward and After Mean			1.100	M/FT			5.3275	M/FT
Mean of Means			1.075	M/FT			5.29875	M/FT
Double Mean of Means			1.0625	M/FT			5.289375	M/FT
Displacement			1903.706	MT/LT			12619.026	MT/LT
Trim & 1st Trim Correction	-0.260	M/FT	-	MT/LT	1.515	M/FT	-	MT/LT
2nd Trim Correction			-	MT/LT			-	MT/LT
Displacement Correction for Trim			1903.706	MT/LT			12619.026	MT/LT
Density & Density Correction	0.995	KG/L	-55.718	MT/LT	0.995	KG/L	-369.337	MT/LT
Displacement Correction for Density			1847.988	MT/LT			12249.689	MT/LT
Ballast Water			/	MT/LT			/	MT/LT
Fresh Water			/	MT/LT			/	MT/LT
Fuel Oil			/	MT/LT			/	MT/LT
Diesel Oil			/	MT/LT			/	MT/LT
Others / L O			/	MT/LT			/	MT/LT
Total Deductible Weight			/	MT/LT			/	MT/LT
Nett Displacement			1847.988	MT/LT			12249.689	MT/LT
	Cargo Loaded / Discharged				10,461.701 MT			

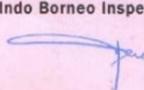
Remarks :

Acknowledge

M. M. N. N. N.

For and on behalf of ,

PT. Indo Borneo Inspeksi Services




Sumber : Dokumen Perusahaan

Lampiran 7 Dokumen Surat Keterangan Asal Barang



* Jl. Akasia No. 106, Lanjas, Muara Teweh.
Telp (0519) 2025423 – 270182
* Camp. Luwe, Kecamatan Lahei,
Barito Utara, Kalimantan Tengah

SURAT KETERANGAN ASAL BARANG

Nomor : 026/PI/SKAB/ VI /2024

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : M. Aditya Z
Pekerjaan : Mine/Manager
Disebut : Pemilik Batubara
Alamat : Atria@Sudirman Lantai 4, Jl. Jend Sudirman Kav 33A, Jakarta Pusat
Dengan ini menerangkan dengan sesungguhnya bahwa batubara yang diangkut oleh :

Nama Tugboat/Kapal : TB. SR STAR 17
Nama Barge/Tongkang : BG. EWAN 30
Jenis Tongkang : 330 Feet
Jenis Muatan : Coal In Bulk
Tonase : 10.401,70 MT
Pelabuhan Muat : Jetty Pada Idi, Teluk Timbau
Pelabuhan Pengiriman : MV. IKAN SELIGI Or subs
Taboneo Anchorage, South Kalimantan

Berasal dari ijin Usaha Pertambangan (IUP) Operasi Produksi PT. Pada Idi di Desa Luwe Hulu, Kecamatan Lahei, Kabupaten Barito Utara.

Tug Boat/Tongkang yang bermuatan batubara tersebut telah memenuhi persyaratan dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, khususnya dalam Bidang Pertambangan Umum, (Surat Kirim Barang Resmi terlampir).

Demikian Surat Keterangan Asal Barang ini dibuat untuk dipergunakan, sebagai persyaratan keberangkatan angkutan air.

Dikeluarkan di : Muara Teweh
Pada tanggal : 05 Juni 2024

Yang Menyatakan
PT. Pada Idi

Pengangkut

M. MUKHLIS NASUTION
 Nahkoda

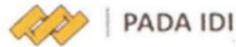

M. Aditya Z
 Mine/Manager

Gedung Graha Plaza (GP Plaza) Lantai 5-22 & 5-23 Jl. Gelora II No.1 Siliipi Palmerah Jakarta 10270 Indonesia Tel (+6221) 2253 0999 Fax (+6221) 22530994

Korespondensi:

Sumber : Dokumen Perusahaan

Lampiran 8 Surat Keterangan Dokumen



PADA IDI

* Jl. Akasia No. 106, Lanjas, Muara Teweh.
Telp (0519) 2025423 – 270182
* Camp. Luwe, Kecamatan Lahei,
Barito Utara, Kalimantan Tengah

SURAT KETERANGAN DOKUMEN

Nomor : 026/PI/SKD/ VI /2024

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : M.Aditya Z
Pekerjaan : Mine/Manager
Alamat : Atria@Sudirman Lantai 4,Jl.Jend Sudirman Kav 33A,Jakarta Pusat
Disebut : Pemilik Batubara

Dengan ini menerangkan dengan sesungguhnya bahwa batu bara yang diangkut oleh :

Nama Tugboat/Kapal : TB. SR STAR 17
Nama Barge/Tongkang : BG. EWAN 30
Jenis Tongkang : 330 Feet
Jenis Muatan : Coal In Bulk
Tonase : 10.401.701 MT
Pelabuhan Muat : Jetty Pada Idi, Teluk Timbau
Pelabuhan Pengiriman : MV. IKAN SELIGI Or subs
Taboneo Anchorage, South Kalimantan

Berasal dari ijin Usaha Pertambangan (IUP) Operasi Produksi PT. Pada Idi di Desa Luwe Hulu,
Kecamatan Lahei, Kabupaten Barito Utara.

Tug Boat/Tongkang yang bermuatan batubara tersebut telah memenuhi persyaratan dan ketentuan
perundang-undangan yang berlaku, khususnya dalam Bidang Pertambangan Umum, (Surat Kirim
Barang Resmi terlampir).

Demikian Surat Keterangan Dokumen ini dibuat untuk dipergunakan, sebagai persyaratan
keberangkatan angkutan air.

Dikeluarkan di : Muara Teweh
Pada tanggal 07 Juni 2024

Yang Menyatakan
PT. Pada Idi

Pengangkut



M. MUKHLIS NASUTION
Nahkoda

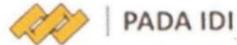
M. Aditya Z
Mine/Manager

Gedung Graha Plaza (GP Plaza) Lantai 5-22 & 5-23 Jl. Gelora II No.1 Slipi Palmerah Jakarta 10270 Indonesia Tel (+6221) 2253 0999 Fax (+6221) 22530994

Korespondensi:

Sumber : Dokumen Perusahaan

Lampiran 9 Dokumen Surat Kirim Barang



PADA IDI

* Jl. Akasia No. 106, Lanjas, Muara Teweh.
Telp (0519) 2025423 – 270182
* Camp. Luwe, Kecamatan Lahei,
Barito Utara, Kalimantan Tengah

SURAT KIRIM BARANG
Nomor : 026/SKB-PI/ VI /2024

Berdasarkan :

1. KP Explorasi : No. 188.45/446/2003, Tanggal 12 Agustus 2003
2. KP Explorasi : No. 188.45/323/2007, Tanggal 30 Maret 2007
3. KP Pengangkutan dan penjualan : No. 188.45/528/2006, Tanggal 08 Juni 2006
4. IUP Operasi Produksi : No. 188.45/378/2010, Tanggal 09 April 2010
5. Pelabuhan Muat : Jetty Pada Idi, Teluk Timbau
6. Nama Tug Boat/Kapal : TB. SR STAR 17
7. Nama Barge/Tongkang : BG. EWAN 30
8. Jenis Tongkang : 330 Feet
9. Tujuan Pengiriman : MV. IKAN SELIGI Or subs
Taboneo Anchorage
10. Pembeli / Penerima : PT. Tunas Niaga Energi

No	Jenis Muatan	Tonase	Keterangan
1	Batu Bara	10.401.701 MT	Dipergunakan untuk 1(satu) kali pengangkutan

Dikeluarkan : Muara Teweh
Pada Tanggal : 05 Juni 2024

Yang Menyatakan

PT Pada Idi

Pengangkut



M. MUKHLIS NASUTION
Nahkoda

PT. PADA IDI

M. Aditya Z
Mine/Manager

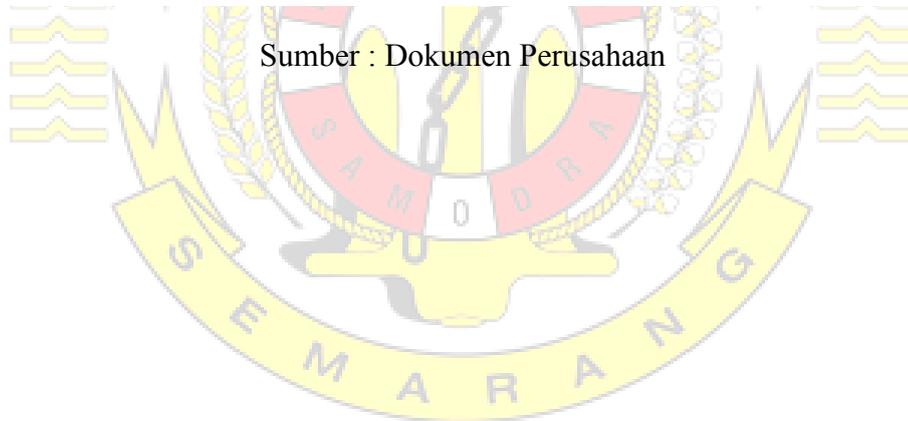
Lampiran 10 Update Stock, Quality, dan Report Activity di ISP Teluk Timbau

Stock ISP Teluk Timbau		Quality ISP Teluk Timbau				
31 May 2023		Total	TM (%)	Ash (%)	TS (%)	Calory (GAR)
PT.PI (B High Calory)	44.517,700	68.867,849	22,60	6,19	0,21	5277
PT.PI (B Low Calory)	12.138,609		22,52	15,43	0,26	4688
PT.PI (A1 High Calory)	12.211,540		19,71	8,08	0,70	5397
PT.PIS	25.119,267					
PT.Nemoasia	1.229,651					
PT.Maruwai Coal (AMC)	32.059,379					
Total	127.276,146					

2.Report Activity at ISP Port Teluk Timbau : Un LOADING (FEEDER - RIVER BARGE) & LOADING (OCEAN BARGE)

ACTIVITY AT PORT PADA IDI LOADING - UN LOADING (FC OBT JETTY 1 - JETTY 2 & JETTY 3 CONVEYOR										
UPDATE : Juni, 24th 2023 - 09:00 AM.										
No.	Code	TUG BOAT / BARGE	Position	Arrival	A/S	Loading - Un loading		Cast Off JT / FC	Qty Un Load	REMARKS
						Commenced	Completed			
1	F23-092	TB. SENO HIDAYAT III / BG. HIDAYAT 16	Jetty 1 OBT 1	23/06/23 18:45	24/06/23 14:05	24/06/23 14:10	23/06/23 09:40	25/06/23 14:15	3,214,902	Completed for Disch.
1	F23-091	TB. KSB / BG. MAHATIR MZ 14	Jetty 1 OBT 1	24/06/23 21:10	23/06/23 04:40	25/06/23 08:40			2,502,255	Process for Disch.
2			Jetty 1 Manual							No Activity Unloading
3	MBP-2738	TB. BAHAR 23 / BG. GEMILANG 2570 (MVL-MA)	Jetty 2 Manual	18/06/23 14:50	23/06/23 14:50	23/06/23 13:35			3,999,415	Process for Disch.
4	PS	TB. LI JEANNY / BG. LI 3309	Jetty 3 Conveyor	23/06/23 13:00	23/06/23 15:20	23/06/23 13:30	24/06/23 20:50		10,005,681	Completed Loading
ACTIVITY BTB FC OMEGA AT PORT PADA IDI LOADING - UN LOADING										
1	AMC	TB. KUAT / BG. BATANG	FC OMEGA	25/06/23 05:10	23/06/23 08:55	25/06/23 09:03			11,300	Process Loading BTB 315
2	AMC	TB. MBP 135 / BG MBP 4006	FC OMEGA	23/06/23 09:10	23/06/23 07:05	25/06/23 09:53			4,052,068	RC BTB 314. Process for Disch. BTB 315
3	AMC	TB. KALTIM DOLPHIN 18-11 / BG. KALTIM FT 36-01	FC OMEGA						3,351,380	Queuing for Disch.
4	AMC	TB. ERMA 11 / BG. SAVIAN 195	FC OMEGA						4,964,318	Queuing for Disch.

Sumber : Dokumen Perusahaan

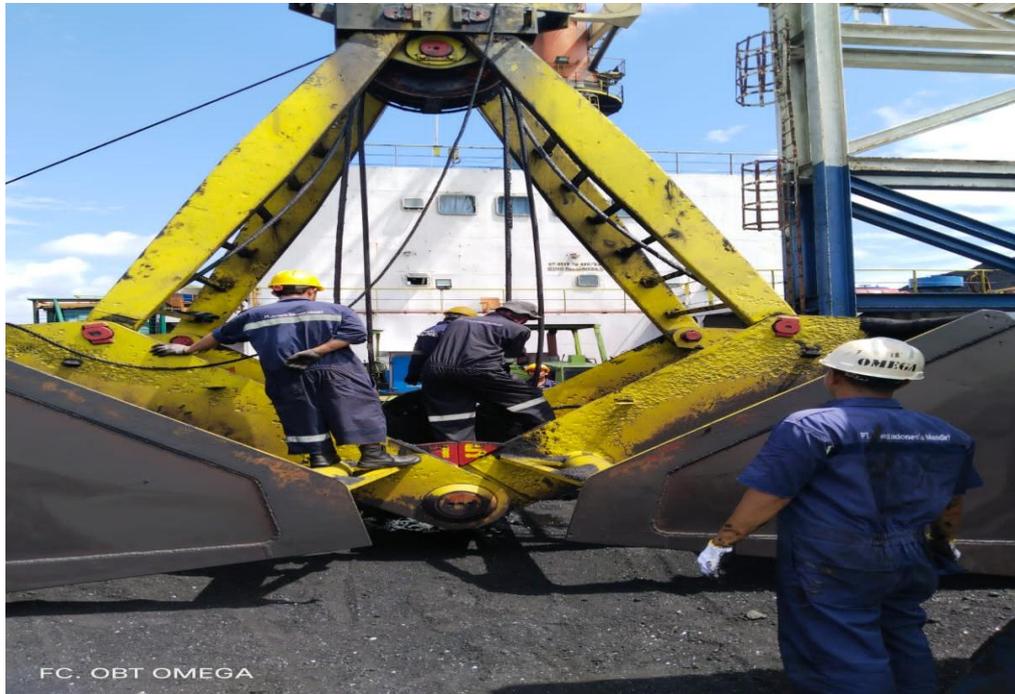


Lampiran 11 Kegiatan *Barge To Barge*



Sumber : Dokumentasi Pribadi

Lampiran 12 Kendala yang Terjadi



Sumber : Dokumentasi Pribadi

Lampiran 13 Kondisi ISP Teluk Timbau



Sumber : Dokumentasi Perusahaan

Lampiran 14 Kondisi Kedalaman Sungai di Area ISP Teluk Timbau



Sumber : Dokumentasi Pribadi

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : M. Syahdan Sakti Al Asyhiz
2. Tempat, Tanggal Lahir : Tegal, 16 Februari 2002
3. N I T : 572011337591 K
4. Program Studi : TALK
5. Agama : Islam
6. Alamat : Jl. Raya Lebeteng RT 09 / RW 01, Lebeteng,
Kec. Tarub, Kab. Tegal, Jawa Tengah.
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Ahmad Subekhi
 - b. Ibu : Ajizah
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SDN Lebeteng 02 (2008 - 2014)
 - b. MTs NU 01 Tarub (2014 - 2017)
 - c. SMA Negeri 1 Pangkah (2017 - 2020)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2020 - 2024)
9. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)
 - a. Perusahaan : PT. Baruna Dirga Dharma
Alamat : Jl. Cilandak KKO No.1 Gedung TMT 1, 8th Floor
Suite 801, Kec Pasar Minggu, Jakarta, 12560.
 - b. Perusahaan : PT. Buana Armada Lestari
Alamat : Teluk Timbau, Kec. Dusun Hilir,
Kab. Barito Selatan, Kalimantan Tengah, 73762.