



**EVALUASI OPERASIONAL TONGKANG OLEH PENYEWA  
DI MUARA BERAU AKIBAT LARANGAN EKSPOR BATU  
BARA OLEH PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA**

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**MUHAMMAD DAFFA ANDRIANSYAH  
NIT. 561911327417 K**

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

## HALAMAN PERSETUJUAN

**EVALUASI OPERASIONAL TONGKANG OLEH PENYEWA DI MUARA  
BERAU AKIBAT LARANGAN EKSPOR BATU BARA OLEH  
PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA**

DISUSUN OLEH:

**MUHAMMAD DAFFA ANDRIANSYAH**  
NIT. 561911327417 K

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

Dosen Pembimbing I

Materi

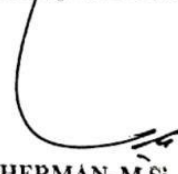
**FAJAR TRANSELASI S.Tr., MA.P.**

Penata (III/c)

NIP. 19760310 201012 1 001

Dosen Pembimbing II

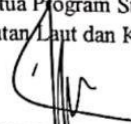
Metodologi dan Penulisan

**Cant. SUHERMAN, M.Si., M.Mar**

Pembina (IV/a)

NIP. 19660915 199903 1 001

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

**Dr. NUR ROHMAH, SE., MM**

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19750310 200312 2 001

**HALAMAN PENGESAHAN**

Skripsi dengan judul "Evaluasi Operasional Tongkang Oleh Penyewa di Muara Berau Akibat Larangan Ekspor Batu Bara Oleh Pemerintah Republik Indonesia" karya,

Nama : MUHAMMAD DAFFA ANDRIANSYAH  
 NIT : 561911327417 K  
 Program Studi : D IV TALK

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

Semarang, .....

**PENGUJI**

Penguji I : YOZAR FIRDAUS AMRULLAH, S.S., M.Hum  
 Penata Tk. I (III/d)  
 NIP. 19811007 200712 1 001 

Penguji II : FAJAR TRANSELASI, ST.r., M.A.P  
 Penata (III/c)  
 NIP. 19760310 201012 1 001 

Penguji III : Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si.  
 Pembina Tk. I (IV/b)  
 NIP. 19710521 199903 1 001 

Mengetahui,  
 Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

**PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : MUHAMMAD DAFFA ANDRIANSYAH

NIT : 561911327417 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Evaluasi Operasional Tongkang Oleh Penyewa di Muara Berau Akibat Larangan Ekspor Batu Bara Oleh Pemerintah Republik Indonesia”

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 etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,.....

Yang membuat pernyataan,

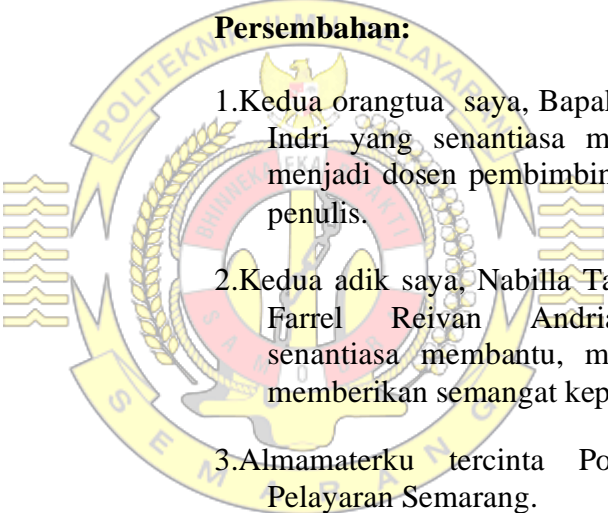
  
METERAI  
TEMPAK  
4725AAKX32057243  
**MUHAMMAD DAFFA A.**  
NIT. 561911327417 K

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### Motto:

1. Jangan malas-malasan nanti menyesal di periode berikutnya.
2. “Tidak ada mimpi yang gagal, yang ada hanyalah mimpi yang tertunda. Sekiranya merasa gagal dalam mencapai mimpi, jangan khawatir mimpimimpi lain bisa diciptakan.”
3. “Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya.” – (Q.S Al- Baqarah:286)

### Persembahan:

- 
1. Kedua orangtua saya, Bapak Andi dan Ibu Indri yang senantiasa mendukung dan menjadi dosen pembimbing dalam hidup penulis.
  2. Kedua adik saya, Nabilla Tanya Putri dan Farrel Reivan Andriansyah yang senantiasa membantu, mendukung dan memberikan semangat kepada penulis.
  3. Almamaterku tercinta Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
  4. Seluruh teman – teman angkatan LVI dan KALK VIII Bravo yang selalu memberikan semangat setiap hari.
  5. Seluruh teman – teman Kasta Salatiga Angkatan LVI yang selalu membantu dan memberi semangat kepada penulis setiap hari.
  6. Seluruh staf dan karyawan di PT. IDT Trans Agency.

## PRAKATA

# بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

*Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.*

Segala puji dan rasa syukur, yang penulis lakukan sebagai bentuk pujian kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul “Evaluasi Operasional Tongkang Oleh Penyewa di Muara Berau Akibat Larangan Ekspor Batu Bara Oleh Pemerintah Republik Indonesia”. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang TALK (Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan) program D.IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenalkanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak, ibu, dan adik penulis yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada penulis selama penulisan ini selesai.
2. 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

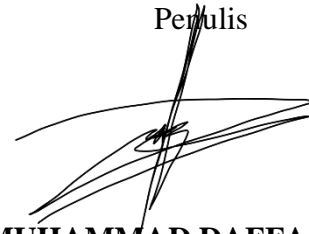
3. Ibu Dr. Nur Rohmah, SE., M. M. Selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Bapak Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P. Selaku Dosen Pembimbing I (Materi Skripsi).
5. Bapak Capt. Suherman, M.Si., M.Mar. Selaku Dosen pembimbing II (Penulisan) Skripsi.
6. Ibu Retno Hariyanti, S.Pd., M.M. Selaku Dosen Wali selama semester satu (I) sampai delapan (VIII)
7. Bapak, ibu dan kakak penulis yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada penulis selama peraih cita – cita yang hendak dicapai.
8. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada penulis selama melaksanakan Pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
9. Seluruh staf, pegawai dan senior yang bekerja di perusahaan PT. IDT Trans Agency yang telah membimbing dan membantu penulis dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktik darat.
10. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari penulis dengan segala kerendahan hati, penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi yang penulis susun ini. Harapannya semoga isi skripsi ini dapat memberikan

pengetahuan bagi pembaca dan dijadikan literasi Pustaka di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 2023

Penulis



**MUHAMMAD DAFFA A.**  
**NIT. 561911327417 K**

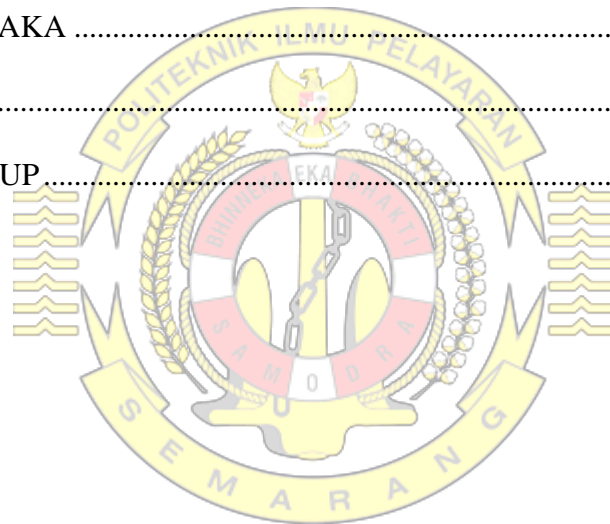




## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN .....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI .....	ix
DAFTAR TABEL .....	xi
DAFTAR GAMBAR .....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAKSI .....	xiv
ABSTRACTION .....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Fokus Penelitian.....	14
C. Rumusan Masalah.....	14
D. Tujuan Penelitian .....	15
E. Manfaat Penelitian .....	15
BAB II LANDASAN TEORI.....	17
A. Deskripsi Teori.....	17
B. Kerangka Penelitian.....	33
BAB III METODE PENELITIAN .....	35
A. Metode Penelitian .....	35
B. Tempat Penelitian .....	36
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan .....	36
D. Teknik Pengumpulan Data.....	37

E.	Instrumen Penelitian .....	40
F.	Teknik Analisis Data Kualitatif .....	42
G.	Pengujian Keabsahan Data.....	44
BAB IV HASIL PENELITIAN.....		47
A.	Deskripsi Data.....	47
B.	Temuan.....	55
C.	Pembahasan Hasil Penelitian .....	57
BAB V SIMPULAN DAN SARAN .....		66
A.	Simpulan.....	66
B.	Keterbatasan penelitian .....	68
C.	Saran .....	69
DAFTAR PUSTAKA .....		70
LAMPIRAN .....		74
RIWAYAT HIDUP.....		83



**DAFTAR TABEL**

Tabel 3.1 Kisi-kisi Instrumen Wawancara .....	40
Tabel 3.2 Kisi-kisi Instumen Observasi.....	41



## DAFTAR GAMBAR

2.1 <i>Coventional Liner Vessel</i> .....	21
2.2 <i>Pallet Vessel</i> .....	22
2.3 <i>Full Container Vessel</i> .....	23
2.4 <i>General Cargo Breakbulk Vessel</i> .....	24
2.5 <i>RoRo Vessel</i> .....	25
2.6 Kapal Tongkang Batu Bara .....	28
2.7 Kapal Tongkang Minyak .....	29
2.8 Kapal Tongkang Kayu.....	30
2.9 Kerangka Penelitian Evaluasi Operasional Tongkang Oleh Penyewa di Muara Berau .....	31
4.1 Cargo Barge Arrival MV. Bulk batavia .....	51
4.2 Cargo Barge Arrival MV. Xin Hai Tong 23.....	52
4.3 Kantor IDT Trans Agency Samarinda .....	54
4.4 <i>Tug boat &amp; barge schedule</i> .....	58
4.5 Tongkang batu bara berhenti beroperasi .....	61
4.6 Proses <i>cooling down</i> batu bara yang mengalami <i>steam</i> .....	65

**DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1 Surat Pencabutan Pelarangan Penjualan Batu bara ke Luar Negeri ...	74
Lampiran 2 <i>Cargo Barge Arrival</i> .....	77
Lampiran 3 <i>Statement of Fact</i> MV. Bulk Batavia (Dokumen Januari 2022).....	78
Lampiran 4 <i>Statement of Fact</i> MV. Xin Hai Tong 23 .....	79
Lampiran 5 <i>Notice of Readiness</i> MV. Bulk Batavia .....	80
Lampiran 6 <i>Notice of Readiness</i> MV. Oriental Glory .....	81
Lampiran 7 <i>Time Sheet</i> MV. Bulk Batavia .....	82



## ABSTRAKSI

**Daffa Andriansyah, Muhammad, 2023**, “*Evaluasi Operasional Tongkang oleh Penyewa di Muara Berau Akibat Larangan Ekspor Batu Bara Oleh Pemerintah Republik Indonesia*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P Pembimbing II: Capt. Suherman, M.Si., M.Mar

Indonesia menjadi salah satunya negara pertambangan batu bara terkemuka di dunia. Pulau Kalimantan menjadi salah satu daerah produksi pertambangan di Indonesia. Produsen batu bara terbesar keempat di dunia adalah Indonesia. Kualitas batu bara merupakan faktor penting untuk dipertimbangkan guna untuk mendapatkan pemanfaatan yang terbaik bagi konsumen. Selama berlangsungnya kegiatan *transshipment* di Muara Berau, batu bara dimuat menggunakan kapal tongkang. Namun selama kegiatan proses *transshipment* berlangsung berbagai kebijakan yang muncul di awal tahun 2022 yaitu larangan ekspor batu bara yang berada di Indonesia selama 1 bulan dimulai pada 1 Januari 2022 sampai 31 Januari 2022 sehingga operasional tongkang tidak berjalan dengan baik. Tujuan penulisan ini adalah untuk mengevaluasi operasional tongkang oleh penyewa yang berada di Muara Berau.

Metode yang digunakan oleh peneliti merupakan metode deskriptif kualitatif. Adapun objek penelitian adalah Tongkang di Muara Berau. Penelitian ini melakukan pengumpulan data observasi, wawancara, studi pustaka dan dokumentasi yang terarah kepada seluruh informan yang terlibat langsung baik di lapangan maupun kantor.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan ditemukan bahwa proses *transshipment* setelah adanya kebijakan larangan ekspor batu bara mengalami ketidaksesuaian jadwal tongkang, kondisi dimana operasional tongkang tidak dapat berkerja secara maksimal dan *demurrage*. Dampak yang di akibatkan oleh berhentinya operasional tongkang adalah kerugian yang terjadi pada pihak penyewa maupun *shipper*, perusahaan keagenan kapal dan pihak charterer kapal. Upaya yang dilakukan peneliti yaitu penyewa harus benar-benar menata ulang jadwal tongkang dengan baik selama adanya larangan ekspor batu bara, pemilik muatan melakukan penjualan batu bara kepada pihak *shipper* yang membutuhkan sehingga *demurrage* tidak bertambah waktu, penyewa harus benar-benar memperhatikan komunikasi antara pihak charterer kapal tongkang.

**Kata Kunci:** Evaluasi, Tongkang, Batu bara, Larangan Ekspor

## ABSTRACTION

**Daffa Andriansyah, Muhammad, 2023**, “*Evaluation of Barge Operations by Tenants in Muara Berau Due to the Ban on Coal Exports by the Government of the Republic of Indonesia*”. Thesis. Diploma IV Program, Marine and Port Transportation Management Study Program, Semarang Shipping Science Polytechnic, Supervisor I: Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P Supervisor II: Capt. Suherman, M.Si., M.Mar

Indonesia is one of the leading coal mining countries in the world. Kalimantan Island is one of the mining production areas in Indonesia. The fourth largest coal producer in the world is Indonesia. Coal quality is an important factor to consider in order to get the best utilization for consumers. During transshipment activities in Muara Berau, coal is loaded using barges. However, during the transshipment process, various policies emerged at the beginning of 2022, namely the ban on coal exports in Indonesia for 1 month starting from January 1, 2022 to January 31, 2022, so that barge operations did not run well. The purpose of this paper is to evaluate barge operations by charterers located in Muara Berau.

The method used by the researcher is a qualitative descriptive method. The object of research is the Barge in Muara Berau. This research conducts observational data collection, interviews, literature studies and directed documentation to all informants directly involved both in the field and office.

Based on the research conducted, it was found that the transshipment process after the coal export ban policy experienced a discrepancy in the barge schedule, conditions where barge operations could not work optimally and *demurrage*. The impact caused by the cessation of barge operations is the loss that occurs to the charterer and *shipper*, ship agency companies and ship charterers. The efforts made by researchers are that the charterer must really rearrange the barge schedule properly during the coal export ban, the cargo owner sells coal to the *shipper* in need so that the *demurrage* does not increase in time, the charterer must really pay attention to communication between the charterer of the barge.

**Kata Kunci: Evaluation, Barge, Coal, Export Ban**

# BAB I PENDAHULUAN

## A. Latar Belakang

Pertambangan batu bara merupakan pertambangan dengan hasil yang tinggi dan banyak terdapat di negara Indonesia, tidak sedikit yang mengatakan bahwa batu bara adalah emas hitam yang terpendam di Indonesia dengan jumlah yang demikian banyak tentunya menjadi komoditi ekspor tersendiri. Guna melakukan *transshipment* batu bara, para pengusaha tambang tentunya menggunakan kapal tersendiri untuk mengangkut batu bara yang mereka Kelola mulai dari *head truck* untuk moda transportasi darat dan kapal tongkang atau *barge* yang ditarik oleh kapal tugboat untuk menggerakkan tongkang dari satu tempat ke tempat lain. Operasional tongkang yang dijalani selama ini sangat berjalan lancar dimulai pemuatan dari *jetty* hingga menuju ke kapal untuk melakukan proses bongkar muat baik menggunakan *ships crane* maupun alat bongkar muat seperti *floating loading facility* yang terdapat di Muara Berau dan ketika selesai dapat kembali sesuai dengan estimasi yang telah di perkirakan sebelumnya oleh pihak penyewa tongkang sehingga tidak menimbulkan *demurrage* yang berkelanjutan.

Penggunaan moda pengiriman tongkang sangat efisien dalam proyek pengiriman batu bara secara langsung dari kapal ke kapal (*ship to ship*) karena ukuran tongkang yang memungkinkan untuk melintasi sungai dengan jarak tempuh yang tidak terlalu jauh. Adanya larangan ekspor batu bara oleh Pemerintah Republik Indonesia berpengaruh juga terhadap operasional tongkang di Muara Berau sehingga penimbunan tongkang batu bara yang telah



*standby* di *loading point* Muara Berau untuk diekspor. Larangan ekspor batu bara selama kurun waktu satu bulan mengakibatkan batu bara yang ditumpuk dan disimpan pada area terbuka dalam tongkang maupun *jetty* memiliki beberapa permasalahan mulai dari bentuk maupun kalorinya. Perusahaan tambang memiliki banyak resiko dengan adanya larangan ekspor batu bara oleh Pemerintah Republik Indonesia. Mulai dari *charter* tongkang yang melebihi *laycan*, *Combustion* maupun kenaikan *Moisture* pada batu bara yang berada ruangan terbuka tongkang, dan serta lamanya jarak kegiatan *transshipment* di Muara Berau.

Pertambangan merupakan salah satu sumber kekayaan negara Indonesia yang hingga saat ini kita masih merasakan dampaknya. Banyak industri batu bara terutama di pulau Kalimantan membuka lahan baru guna memenuhi kebutuhan dalam negeri (*Domestic*) maupun kebutuhan ekspor ke berbagai negara seperti China, India, Philippina, dan lain-lainnya. Diberlakukannya larangan ekspor batu bara pada bulan Januari, tepatnya tanggal 1 hingga 31 Januari 2022 dengan dasar hukum pemenuhan kebutuhan batu bara dalam negeri oleh keputusan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia Nomor: 267.K/MB.01/MEM.B/2022 menimbulkan masalah bagi perusahaan penyewa tongkang, pengurusan ekspor batu bara, dan serta pengurusan dokumen olah gerak. Adi Pramono (2021), Sekretaris Perusahaan Indika Energy (INDY), menyatakan bahwa larangan ekspor batu bara dapat memiliki dampak signifikan bagi INDY, terutama pada anak perusahaan yang bergerak di sektor batu bara. Dampak tersebut akan

bergantung pada durasi larangan ekspor yang diberlakukan, dan dapat mencakup penurunan pendapatan dari perdagangan batu bara, kerugian seperti *demurrage*, pembatalan pemuatan kapal dan tongkang, serta penalti yang dapat mengakibatkan potensi pelanggaran kontrak dengan pelanggan, pemasok, dan pihak terkait lainnya. Konsekuensi ini akan bervariasi tergantung pada berapa lama larangan ekspor batu bara berlangsung.

Menurut Amir M.S., (2009;1) Ekspor merupakan proses dimana produk dikeluarkan dari peredaran dalam suatu negara dan dikirim ke negara lain sesuai dengan peraturan pemerintah yang berlaku. Selain itu, diharapkan pembayaran akan dilakukan dalam mata uang asing selama prosedur ekspor ini. Kegiatan ekspor batu bara yang tidak terkendali dari perusahaan tambang akan menimbulkan kurangnya suplai dalam negeri untuk Badan Usaha Pembangkit Listrik Tenaga Uap. Oleh karena itu, pemerintah harus menerbitkan regulasi baru yang bersifat sementara untuk mengontrol agar sumber daya alam Indonesia tidak dikeruk seluruhnya, dan sekaligus meningkatkan nilai tambah produk Indonesia. Tahap ini dimulai dengan pengesahan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara, yang mengatur bahwa kewajiban untuk mengolah dan memurnikan tambang dan mineral harus dilaksanakan paling lambat 5 (lima) tahun setelah Undang-Undang tersebut di atas diundangkan. UU tersebut tertanggal 12 Januari 2009, sehingga berlaku pada bulan Januari 2014. Sebagai dampaknya kegiatan ekspor batu bara semakin meningkat setiap tahun, terlebih dikarenakan adanya kebutuhan batu bara untuk pemenuhan

suplai PLTU negara asing. Pada tahun 2020 UU Minerba diperbarui dengan terbitnya UU Nomor 3 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009. Aturan terkait pemurnian Minerba secara umum masih berlaku, dan kegiatan ekspor semakin meningkat. Namun ternyata terjadi kekurangan pemenuhan suplai batu bara untuk PLTU dalam negeri. Untuk itu pemerintah melakukan evaluasi kegiatan ekspor batu bara dan menerbitkan aturan larangan ekspor batu bara selama 1 bulan, tepatnya pada sepanjang bulan Januari 2022 dan berfokus kepada pemenuhan kebutuhan batu bara ke PLTU dalam negeri.

Perusahaan-perusahaan di sektor pertambangan saat ini sedang menikmati naiknya harga bahan baku, termasuk batu bara, di sentral konflik antara negara Ukraina dan negara Rusia. Bagi produsen, sekaranglah saatnya memanfaatkan keuntungan ekspor dari harga yang lebih tinggi. Di sisi lain, keuntungan PT. Perusahaan Listrik Negara (Persero) sangat bergantung pada batu bara untuk pembangkit listrik. Permintaan batu bara perusahaan listrik secara konsisten di atas 60%. Menurut data PLN, keperluan dari mineral batu bara tahun 2022 ini antara angka 115 juta hingga 125 juta ton. Permintaan ini akan terus meningkat dan teratur hingga mencapai jumlah 153 juta ton pada tahun yang akan datang dengan estimasi pada tahun 2030 nanti. Untuk menjamin kebutuhan energi, pemerintah telah memastikan pasokan bahan baku produksi listrik melalui kebijakan batu bara *domestic market obligation* (DMO). Tahun 2022 ini, kebijakan DMO batu bara ditetapkan sebesar 166 juta ton dari jumlah keseluruhan produksi sebesar 663 juta ton per tahun.

Terlepas dari kebijakan DMO, PLN mengalami krisis pasokan akibat persaingan dari produsen untuk mengekspor produknya pada akhir tahun 2021.

Pemerintah telah menetapkan kebijakan larangan ekspor batu bara mulai tanggal 1 Januari hingga 31 Januari 2022, bagi pemilik Izin Usaha Pertambangan (IUP) atau Izin Usaha Pertambangan Khusus (IUPK) yang berada pada tahap penambangan produksi. Namun, bagi pemilik IUPK yang melanjutkan kewajiban kontraktual dan Perusahaan Karya Perusahaan Pertambangan Batu bara (PKP2B) dikecualikan dari kebijakan ini karena telah memenuhi suplai komoditas lokal batu bara kepada Pembangkit Listrik Tenaga Uap. Langkah ini diambil untuk memastikan pasokan batu bara untuk pembangkit listrik berdasarkan kondisi perbaikan pasokan batu bara ke Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) milik PLN dan Perusahaan Swasta (IPP) sehingga dapat menanggulangi keterbatasan suplai batu bara yang ada untuk memenuhi penyaluran tenaga listrik di seluruh wilayah Indonesia, pemerintah telah mengambil keputusan untuk mengizinkan kembali ekspor batu bara kepada perusahaan-perusahaan yang telah memenuhi kewajibannya membayar denda. Kebijakan ini berlaku efektif mulai tanggal 1 Februari 2022, sebagaimana tertuang dalam Keputusan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral No. 13.K/HK.021/MEM.B/2022 tanggal 19 Januari 2022, ada mekanisme DMO yang mengharuskan perusahaan tambang untuk memenuhi kebutuhan pembangkit listrik milik PLN di dalam negeri. Penting untuk menjalankan kewajiban ini tanpa pelanggaran apa pun. Perusahaan yang gagal

memenuhi kewajiban DMO dapat dikenai sanksi. Sanksi tersebut tidak hanya sebatas tidak mendapatkan izin ekspor, tetapi juga bisa mencakup pencabutan izin usaha. Perusahaan tambang yang belum memenuhi persyaratan DMO pada tahun 2021 dan belum memberikan Surat Pernyataan yang menyatakan kesiapan untuk membayar denda atau dana kompensasi atas kekurangan DMO pada tahun tersebut, tidak diizinkan untuk melakukan ekspor batu bara ke luar negeri.

Berdasarkan data dari Muhammad Idris (2022) Larangan ekspor batu bara telah menimbulkan tekanan dari negara-negara importir batu bara yang biasanya mengimpor dari Indonesia. Berikut ini adalah negara-negara yang mendesak Indonesia untuk menghapus larangan ekspor batu bara:

#### 1. Jepang

Jepang menjadi salah satu negara yang paling lantang menyuarakan ketidaksetujuannya terhadap kebijakan pelarangan ekspor batu bara dari Indonesia. Jepang adalah importir batu bara terbesar di Indonesia, membawa lebih dari 2 juta ton batu bara setiap bulannya. Jepang memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap pembangkit listrik batu bara (PLTU) untuk memenuhi kebutuhan listrik yang besar, terutama untuk mendukung industri di negara tersebut.

#### 2. Korea Selatan

Korea Selatan juga mengalami kekhawatiran akibat terhentinya pengiriman batu bara dari Indonesia. Kementerian Perdagangan, Industri, dan Energi Korea Selatan telah mengajukan permintaan kepada Indonesia

agar segera membuka kembali pengiriman batu bara. Korea Selatan juga merupakan salah satu negara importir yang mengandalkan impor batu bara dari Indonesia.

### 3. Filipina

Negara Filipina telah menjadi pihak ketiga yang mengajukan protes terkait kekurangan pasokan batu bara dari Indonesia. Seperti Jepang dan Korea Selatan, Filipina juga memiliki ketergantungan terhadap impor batu bara dari Indonesia untuk mencukupi kebutuhan pembangkit listrik batu bara (PLTU) di negara mereka.

Belum terpenuhinya kuota suplai batu bara kepada PLTU setempat, pemerintah melakukan regulasi kepada pemilik perusahaan tambang yang berdampak dalam kegiatan ekspor batu bara untuk memenuhi ketersediaan batu bara dalam negeri. Tidak hanya itu perusahaan pelayaran yang awalnya melakukan kegiatan *shipping* akan mengalami penurunan produktifitas maupun kegiatan *transshipment*. Pengumuman larangan ekspor batu bara telah menciptakan kehadiran sentimen negatif telah berdampak pada perusahaan yang bergerak di sektor batu bara yang sebagian besar penjualannya berasal dari ekspor. Dampak negatif tersebut terlihat dari penurunan pendapatan emiten tersebut. Beberapa perusahaan yang berpotensi terdampak adalah HRUM, ITMG, ADRO, dan INDY. Secara rata-rata, kontribusi penjualan batu bara melalui ekspor dari keempat perusahaan ini mencapai sekitar sepertiga dari total pendapatan mereka. Sebagai contoh, PT Adaro Energi Tbk (ADRO) sangat bergantung pada ekspor sebagai sumber pendapatan utama. Kontribusi

ekspor ADRO mencapai 76% dari total penghasilan mereka. Dalam rentang waktu Januari hingga September 2021, ADRO berhasil mencatat pendapatan sebesar US\$ 1,96 miliar dari kegiatan ekspornya. Negara China menjadi kontributor terbesar dalam pendapatan ekspor ADRO, menyumbang nilai sebesar US\$ 607 juta, yang setara dengan 28% dari total pendapatan ekspor perusahaan tersebut.

Menurut Yunita (2013:3), batu bara memiliki karakteristik yang beragam dan dapat terbakar, Sumber daya ini terdiri dari berbagai bagian yang berbeda. Batu bara dapat dijelaskan sebagai lapisan sedimen yang tercipta selama periode sekitar 300 juta tahun melalui proses dekomposisi tumpukan tanaman. Proses ini melibatkan aktivitas biologis oleh mikroba, di mana oksigen yang terdapat dalam selulosa berubah menjadi karbon dioksida ( $\text{CO}_2$ ) dan air ( $\text{H}_2\text{O}$ ). Setelah proses dekomposisi tersebut, terjadi transformasi lebih lanjut melalui tekanan dan pemanasan, yang menyebabkan pembentukan lapisan tebal dipengaruhi oleh panas bumi selama berjuta-juta tahun yang lalu. Akibatnya, lapisan tersebut akhirnya mengalami pemadatan dan pengerasan.

Sedangkan menurut Achmad Prijono, dkk., (1992) Batu bara merupakan suatu jenis bahan bakar padat yang terdiri dari hidrokarbon, terbentuk dari sisa-sisa tumbuhan yang mengalami proses sedimentasi tanpa oksigen dan mengalami tekanan dan suhu tinggi selama periode yang sangat panjang. Batu bara terbentuk melalui akumulasi sisa-sisa tumbuhan yang tidak mengalami dekomposisi sempurna. Komponen-komponen ini kemudian disimpan secara anaerobik di dalam tanah atau di bawah lapisan endapan.

Seiring berjalannya waktu dan pergerakan lempeng tektonik, akumulasi komponen tersebut menjadi lebih banyak dan semakin dalam. Selama proses ini, persentase hidrogen dan oksigen dalam batu bara akan terus berkurang, sementara persentase karbon akan menjadi lebih dari 50 persen berdasarkan beratnya. Dalam sektor pertambangan dan *transshipment* batu bara, remaja ini mulai mengalami peningkatan produktifitas dalam kegiatan ekspor batu bara dengan sekala yang besar dari tahun ke tahun, banyaknya pembukaan lahan tambang baru dari pesaing perusahaan tambang juga tidak kalah banyak dari tahun sebelumnya. Indonesia adalah salah satu produsen pertambangan terbesar di dunia, dengan memanfaatkan sumber daya geologis salah satunya berupa batu bara yang semakin hari harga pasar semakin naik dan memperoleh Produk Domestik Bruto yang cukup tinggi.

Sektor pertambangan merupakan penyumbang Produk Domestik Bruto (PDB) terbesar di Indonesia, sehingga kinerja perusahaan dan penjualan aset pertambangan sangat mempengaruhi pasar saham. Setiap kebijakan pemerintah yang terkait dengan sektor pertambangan dapat ditinjau oleh pelaku pasar modal. Demikian pula kebijakan pemerintah yang melarang ekspor hasil geologis tertentu sedangkan pelaku pasar modal bereaksi berbeda, Sementara perekonomian Indonesia akan terpengaruh oleh kebijakan-kebijakan ekspor yang mendatang Indonesia berperan sebagai salah satu produsen dan eksportir batu bara terbesar di dunia. Sejak 2005, Indonesia telah menjadi salah satu eksportir utama batu bara termal setelah berhasil mengungguli produksi Australia. Sebagian besar ekspor batu bara ini terdiri



dari kualitas menengah (antara 5.100 dan 6.100 kal/gram) dan kualitas lebih rendah (di bawah 5.100 kal/gram). Permintaan utama untuk batu bara ini berasal dari Jepang, Filipina, Korea Selatan, China dan India. Menurut data yang disampaikan oleh Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Indonesia, perkiraan menunjukkan bahwa cadangan batu bara Indonesia diperkirakan akan habis dalam sekitar 83 tahun ke depan jika tingkat produksi saat ini terus berlanjut.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh *Consumer News and Business Channel* (CNBC) Indonesia, batu bara adalah salah satu komoditas ekspor utama Indonesia yang telah memberikan kontribusi sekitar 12 persen dari total ekspor non-migas Indonesia selama lima tahun terakhir. Rata-rata setiap bulan selama periode tersebut, Indonesia telah mengekspor sekitar 25-28 juta ton batu bara ke luar negeri. Pada tahun 2019, jumlah ekspor bulanan bahkan mencapai 31,2 juta ton. Diperkirakan nilai penjualan ekspor batu bara Indonesia ini diperkirakan mencapai US\$ 1,4-1,7 miliar atau sekitar Rp 20-24 triliun dengan kurs Rp 14.306,5.

India merupakan negara yang memberikan kontribusi terbesar dalam penjualan ekspor batu bara Indonesia. Setiap bulannya, sekitar 8-9 juta ton batu bara dikirim ke India. Selain itu, China, Jepang, dan Korea Selatan juga menjadi tujuan utama ekspor batu bara Indonesia, dengan jumlah rata-rata masing-masing sekitar 4,5 juta ton, 2,5 juta ton, dan 2,4 juta ton setiap bulannya. Nilai ekspor ke negara-negara tersebut mencapai sekitar US\$ 200 juta, US\$ 150 juta, dan US\$ 190 juta per bulan secara rata-rata.

Di wilayah Asia Tenggara, Filipina dan Malaysia merupakan pembeli terbesar dari batu bara Indonesia, dengan rata-rata ekspor bulanan sekitar 1,9 juta ton dan 1,5 juta ton, serta nilai ekspor masing-masing sekitar US\$ 2 miliar dan US\$ 1,4 miliar. Pada tahun 2021, China menggantikan India sebagai negara tujuan ekspor terbesar bagi batu bara Indonesia. Perubahan ini terjadi sebab China memberhentikan impor batu bara dari Australia. Akibatnya, ekspor batu bara Indonesia ke China meningkat secara signifikan menjadi sekitar 9 juta ton per bulan, dengan nominal sekitar US\$ 154 miliar pada tahun 2021.

Perekonomian suatu negara sendiri dipengaruhi oleh berbagai faktor antara lain inflasi, nilai tukar, kebijakan pemerintah, PDB dan lain-lain. Salah satu faktor tersebut adalah PDB. Di Indonesia, ekspor sebenarnya berperan sebagai salah satu faktor kontributor terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Ekspor terbesar Indonesia adalah sektor industri, mineral dan batu bara. Hal ini didukung oleh banyaknya sumber daya yang ditambang di Indonesia. Namun, untuk saat ini, pemerintah menilai dengan mengimpor bahan mentah saja, Indonesia tidak akan terkena dampak langsung karena eksportir hanya memanfaatkan kekayaan mentah. Padahal, lebih baik diekspor jika barangnya diolah terlebih dahulu karena akan meningkatkan nilai tambah yang pada gilirannya serta akan mempengaruhi harga produk itu sendiri. Banyaknya perusahaan tambang yang melakukan ekspor batu bara ke negara luar, akan tetapi kuota suplai batu bara dari perusahaan tambang kepada PLTU belum memenuhi sehingga berdampak kepada masyarakat Indonesia tentunya dalam

penyediaan listrik negara sendiri yang masih kurang dan akan mengalami pemadaman diseluruh bagian wilayah Indonesia.

Pentingnya mengetahui jenis sewa charter tongkang (*barge*) yang akan digunakan dalam kegiatan *transshipment* di Muara Berau dengan menggunakan *Freight Charter*, model *charter* ini hanya berlaku untuk sekali tarik perjalanan pada rute tertentu. Model ini sering digunakan juga untuk *transshipment* yang tidak berkelanjutan atau sementara dengan jarak antara pelabuhan muat atau *Port of Loading* (POL) dengan pelabuhan bongkar atau *Port of Discharge* (POD) sebagai faktor utama yang nantinya berpengaruh terkait biaya ataupun tarif *freight charter* yang digunakan. Berikut adalah beberapa faktor lain yang mempengaruhi tinggi dan rendahnya *freight charter*:

1. Jumlah pro rata-rata
2. Kapasitas atau ukuran tongkang yang digunakan
3. Jenis alur atau trayek yang diambil

Berdasarkan *Account Representative Pajak* (2013) mengenai perbedaan perlakuan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dan Pajak Penghasilan (PPH) atas sewa dan charter kapal (Dalam Negeri) atas perusahaan pelayaran niaga nasional bahwa menurut AR pajak secara garis besar;

1. Sewa, artinya kapal saja (tanpa awak), maka Aspek PPN ialah dibebaskan, dan aspek PPH ialah objek PPH Pasal 23.
2. Charter, artinya Kapal (termasuk awak), maka aspek PPN ialah Terutang PPN, dan aspek PPH ialah objek PPH 15 (final).

Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) dibuatkan sebelum *shipment* dimulai guna menjamin keamanan kesepakatan antara penyewa dan pemilik kapal yang ditandatangani oleh kedua belah pihak sebagai persetujuan bahwa keduanya akan mematuhi ketentuan dalam SPAL. Jika terjadi perselisihan di masa depan, penyelesaiannya harus mengacu pada isi SPAL yang telah disetujui sebelumnya. Dengan adanya larangan ekspor ini maka PT. Multi Harapan Utama melakukan evaluasi operasional tongkang selama ini demi meminimalisir pengeluaran yang ada di suatu perusahaan baik pengeluaran biaya operasional tongkang dan tugboat seperti biaya minyak, air tawar, kebutuhan kru kapal dan sebagainya. Dengan menekankan biaya yang ada selama berlangsungnya larangan ekspor dan sempat beberapa tongkang yang telah *stand by* di Muara berau melihat kembali evaluasi sebelum dan sesudah adanya larangan ekspor ini.

Berdasarkan data di Muara Berau, tidak hanya PT. Multi Harapan Utama saja yang melakukan *transshipment* namun ada beberapa perusahaan local seperti PT. Jembayan Muara Bara, PT. Indomining, PT. Trisensa Mineral Utama, PT. Sedayu Makmur Abadi dan perusahaan tambang lainnya yang mengalami terhambatnya operasional tongkang di Muara Berau ini sehingga dapat menjadikan evaluasi dini apabila terjadi larangan ekspor batu bara yang akan datang. Banyaknya pengeluaran dapat dioptimalisasikan dengan beberapa upaya yang telah dicantumkan seperti penanganan biaya operasional tongkang.

Skripsi ini membahas tentang operasional tongkang batu bara akibat adanya larangan ekspor batu bara supaya meminimalisir kerugian yang hendak ditimbulkan. Berdasarkan uraian tersebut penelitian ini berjudul **“Evaluasi Operasional Tongkang Oleh Penyewa di Muara Berau Akibat Larangan Ekspor Batu Bara oleh Pemerintah Republik Indonesia.”**

## **B. Fokus Penelitian**

Menurut Prof. Dr. Lexy J. Moleong (2014), fokus penelitian merupakan inti dari hasil pengalaman peneliti sendiri atau dapat juga berasal dari observasi yang didasarkan pada studi literatur ilmiah, wawancara dengan pihak terkait, dan penelitian lapangan. Maka fokus penelitian ini berkaitan dengan operasional tongkang di Muara Berau di tengah berlangsungnya larangan ekspor batu bara oleh Pemerintah Republik Indonesia bagi pencharternya.

## **C. Rumusan Masalah**

Berdasarkan penjelasan pada bagian pendahuluan mengenai latar belakang dan masalah yang telah jabarkan sebelumnya, perumusan masalah dalam skripsi ini dapat dirangkum sebagai berikut:

1. Bagaimana operasional tongkang oleh penyewa sebelum adanya larangan ekspor batu bara dari Pemerintah Republik Indonesia?
2. Bagaimana operasional tongkang oleh penyewa setelah adanya larangan ekspor batu bara dari Pemerintah Republik Indonesia?

3. Upaya apa yang dilakukan penyewa dalam mengoperasikan tongkang untuk mengantisipasi larangan ekspor batu bara dari Pemerintah Republik Indonesia?

#### **D. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian evaluasi operasional tongkang oleh penyewa di Muara Berau akibat larangan ekspor batu bara oleh Pemerintah Republik Indonesia antara lain sebagai berikut untuk :

1. Mengetahui operasional tongkang oleh penyewa sebelum adanya larangan ekspor dari Pemerintah Republik Indonesia.
2. Mengetahui operasional tongkang oleh penyewa setelah adanya larangan ekspor dari Pemerintah Republik Indonesia.
3. Mengetahui langkah apa yang dilakukan agar operasional tongkang di Muara Berau berjalan lancar di tengah larangan ekspor batu bara oleh Pemerintah Republik Indonesia.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat yang berdampak baik secara langsung maupun tidak langsung, di antaranya:

1. Manfaat Teoritis
  - a. Sebagai tambahan informasi tentang evaluasi operasional tongkang oleh penyewa di Muara Berau akibat larangan ekspor batu bara dari Pemerintah Republik Indonesia.
  - b. Diharapkan hasil penelitian ini dapat berkontribusi dalam meningkatkan literasi dan pemikiran ilmiah bagi Taruna Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang serta masyarakat umum. Di samping itu, hasil penelitian ini diharapkan juga bisa menjadi referensi yang berguna sebagai materi ajar mengenai evaluasi operasional tongkang oleh penyewa di Muara Berau dalam konteks larangan ekspor batu bara yang diberlakukan oleh Pemerintah Republik Indonesia.

## 2. Manfaat Praktis

Penelitian ini dapat dipergunakan sebagai bahan pengambilan keputusan bagi *shipper* pengeksportor batu bara mengatasi dampak larangan ekspor batu bara oleh Pemerintah Republik Indonesia pada operasional tongkang.



## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

Deskripsi teori merupakan rangkaian penjelasan sistematis yang terkait dengan teori dan hasil-hasil penelitian yang berkaitan dengan variabel yang telah diteliti sehingga menjadi acuan dalam pemecahan suatu masalah guna mempermudah pemahaman dan pembahasan tentang evaluasi operasional tongkang oleh penyewa di Muara Berau akibat larangan ekspor batu bara dari pemerintah Republik Indonesia.

##### 1. Evaluasi

###### a. Pengertian evaluasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), evaluasi dapat didefinisikan sebagai proses penilaian atau penentuan nilai terhadap suatu layanan informasi atau produk berdasarkan kebutuhan konsumen atau pengguna. Untuk menetapkan dampak dan efektivitas suatu produk, program, atau proses sesuai dengan kriteria yang telah ditentukan dan persyaratan pengguna, evaluasi juga mencakup pengumpulan dan pemantauan berbagai bukti. Secara etimologi, kata "evaluasi" berasal dari kata bahasa Inggris "*evaluation*" yang berarti penilaian atau evaluasi. Evaluasi adalah proses mencari tahu apa sesuatu hal dengan penentuan nilai atau objek berdasarkan acuan tertentu untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan.

Definisi evaluasi adalah tindakan mengumpulkan informasi dengan tujuan mengevaluasi alat, metode, atau hasil kerja manusia. Hasil



evaluasi ini kemudian digunakan sebagai parameter untuk pengambilan keputusan dalam kegiatan selanjutnya. Melalui proses evaluasi, informasi yang terkumpul dapat digunakan untuk meningkatkan efektivitas inisiatif yang sedang berlangsung. Evaluasi membantu dalam mengidentifikasi potensi gangguan atau gangguan dari awal hingga evaluasi selesai. Selain itu, evaluasi juga membantu menyadari langkah-langkah yang perlu diambil untuk mengatasi masalah yang muncul dan tetap menjaga produktivitas ke depannya.

Menurut (Abdul Basir, 1996) Evaluasi adalah suatu proses sistematis yang melibatkan pengumpulan yang bersifat deskriptif, informatif, dan prediktif yang dilakukan secara bertahap. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi tindakan terbaik untuk meningkatkan sistem pendidikan. Sedangkan menurut (Suharsimi Arikunto, 2003) Evaluasi adalah rangkaian kegiatan atau aktivitas yang memiliki tujuan untuk mengukur tingkat keberhasilan suatu program pendidikan. Menurut Djemari Mardapi (2008) Evaluasi merupakan salah satu langkah dalam bertujuan untuk meningkatkan kualitas, kinerja, dan produktivitas suatu lembaga dalam menjalankan program tertentu. Sementara itu menurut Miller (2008) Evaluasi merupakan penilaian kualitatif yang memberikan skor berdasarkan pengukuran dari tes dan informasi penilaian.

b. Tujuan evaluasi

Beberapa tujuan evaluasi adalah sebagai berikut:

- 1) Memberikan sumbangan atau masukan yang berharga dalam proses perencanaan program.
- 2) Menyediakan informasi yang relevan untuk mendukung keputusan mengenai kelanjutan, perluasan, atau pemberhentian program.
- 3) Memberikan saran yang bermanfaat untuk memodifikasi atau meningkatkan program yang sedang berjalan.
- 4) Mengumpulkan informasi tentang faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan atau hambatan dalam pelaksanaan program.
- 5) Memberikan masukan yang dapat memotivasi dan mengembangkan pengelola dan pelaksana program.
- 6) Membantu dalam memahami dasar ilmiah yang menjadi landasan untuk melakukan evaluasi program.
- 7) Memberikan kontribusi dalam memahami prinsip-prinsip ilmiah yang menjadi dasar dalam melakukan evaluasi program.

c. Fungsi Evaluasi

Beberapa fungsi evaluasi yakni sebagai berikut :

- 1) Evaluasi menyediakan informasi yang benar terkait kinerja kebijakan, program, dan kegiatan. Melalui evaluasi, kita dapat menilai sejauh mana kebutuhan, nilai, dan peluang yang telah dicapai. Evaluasi juga membantu dalam menentukan pencapaian tujuan, sasaran, dan target yang telah ditentukan.

- 2) Evaluasi juga menyediakan kontribusi dalam melakukan klarifikasi dan kritik. Evaluasi membantu dalam mengklarifikasi nilai yang menjadi dasar, seperti tujuan dan target, serta memberikan kritik yang konstruktif. Dengan melakukan evaluasi, nilai-nilai tersebut dapat diperjelas melalui definisi dan implementasi tujuan dan target yang telah ditetapkan.
- 3) Mampu memilih sumber daya atau metode yang paling sesuai dalam sebuah kegiatan baik yang sedang berlangsung maupun sudah berlangsung.

Dengan menyeleksi sumber daya yang ada terutama didunia pekerjaan, dapat menghasilkan pertimbangan atau seleksi mana yang tepat untuk dijadikan suatu solusi dari permasalahan yang ada sehingga dapat memberi pengaruh yang positif bagi suatu penilaian dari evaluasi kedepannya.

d. Tahapan Evaluasi

Tahapan evaluasi adalah sebagai berikut :

- 1) Pada tahap awal program, dilakukan penilaian sebelum pelaksanaan program dimulai. Tujuan dari evaluasi adalah untuk mengidentifikasi prioritas dari berbagai alternatif dan strategi potensial yang mungkin digunakan untuk mencapai tujuan yang telah yang ditentukan sebelumnya.
- 2) Selama pelaksanaan program, dilakukan penilaian untuk mengevaluasi kemajuan yang telah dicapai. Pelaksanaan program

dibandingkan dengan rencana awal untuk menentukan tingkat pencapaian dan menilai sejauh mana program berjalan sesuai dengan rencana.

- 3) Pada tahap akhir program, dilakukan penilaian terakhir untuk mengevaluasi pencapaian program secara keseluruhan. Penilaian ini bertujuan untuk mereview sejauh mana program telah berhasil mengatasi masalah yang ditargetkan dan menilai efisiensi serta efektivitas dalam mencapai tujuan program tersebut.

## 2. Operasional

Operasional adalah konsep abstrak yang dipergunakan untuk mempermudah pengukuran suatu variabel atau dapat digunakan sebagai pedoman untuk melakukan suatu kegiatan atau penelitian. Selain itu, operasional juga mencakup proses penjabaran variabel-variabel yang muncul dari suatu penelitian menjadi indikasi yang lebih spesifik. Operasional merupakan unsur penting dalam penelitian yang berfungsi sebagai panduan tentang cara mengukur suatu variabel untuk memudahkan kegiatan penelitian di lapangan. Hal ini memerlukan operasionalisasi setiap konsep yang dipergunakan untuk menggambarkan tingkah laku atau gejala yang dapat diamati dengan istilah-istilah yang dapat diuji dan diverifikasi kebenarannya (Singarimbun, 1997). Pengertian operasional dalam variabel penelitian adalah atribut, sifat, atau nilai dari objek atau kegiatan yang memiliki variasi tertentu yang telah diputuskan oleh peneliti

untuk diteliti kemudian ditarik kesimpulannya yang dimaksud (Sugiyono, 2015).

### 3. Kapal

Menurut tim penyusun referensi kepelabuhan seri 1 pelayaran dan perkapalan (2000: 6) dijelaskan bahwa kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang di gerakkan dengan tenaga mekanis, tenaga angin, atau di tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung mekanis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kapal juga dapat dikategorikan berdasarkan jenisnya menjadi beberapa kategori, antara lain:

#### a. Kapal Barang Biasa (*Coventional Liner Vessel*)

Jenis kapal ini adalah kapal dengan jadwal reguler yang melakukan pelayaran secara teratur. Kapal tersebut biasanya mengangkut kargo umum atau barang dagangan dalam jumlah yang wajar. Proses bongkar-muat dilakukan mempergunakan peralatan kapal seperti boom dan keraan muatan. Muatan kemudian ditempatkan dan diatur di dalam ruang muat kapal dengan bantuan tenaga manusia.



Gambar 2. 1 *Coventional Liner Vessel*

b. *Semi Container/Pallet Vessel*

Kapal jenis ini memiliki kemampuan untuk membawa muatan dalam bentuk breakbulk, pre-slung, atau unit-unit pre pallet. Selain itu, kapal ini juga mampu membawa peti kemas yang ditempatkan pada palka kapal yang terbuka atau di atas dek kapal. Kapal ini dirancang untuk mengangkut muatan yang sebagian besar menggunakan kemasan peti kemas dan sebagian lainnya menggunakan metode pengemasan lainnya.



Gambar 2. 2 *Pallet Vessel*

Sumber: Internet

c. Kapal Peti Kemas (*Full Container Vessel*)

Kapal ini dirancang khusus guna membawa petikemas, sehingga dilengkapi dengan peralatan bongkar muat sendiri. Kapal ini juga dapat menggunakan crane darat seperti *shore crane* dan *gantry crane* untuk proses bongkar muat petikemas. Kapal Petikemas membutuhkan terminal khusus yang didedikasikan untuk aktivitas bongkar muat petikemas. Oleh karena itu, perairan di lokasi berlabuh dan sandar

kapal petikemas perlu ditingkatkan agar memiliki kedalaman yang mencukupi.



Gambar 2. 3 Full Container Vessel

Sumber: Internet

d. *General Cargo Breakbulk Vessel*

Kapal jenis ini berfungsi sebagai kapal pengangkut multiguna yang beroperasi sebelum adanya kapal peti kemas dan kapal lain diciptakan untuk meningkatkan efisiensi pengangkutan barang. Kapal ini umumnya memiliki trayek tramper dan mampu mengangkut muatan ke berbagai destinasi di seluruh dunia. Keuntungan dari Kapal kargo umum karena tidak memerlukan terminal khusus untuk bongkar muat, sehingga masih sering dipergunakan. Muatan yang diangkut dalam kapal jenis ini meliputi palletised cargo (seperti bahan kimia dan cat), bagged cargo (seperti gula dan semen), kayu, dan jenis muatan lainnya.



Gambar 2. 4 *General Cargo Breakbulk Vessel*

Sumber: Internet

e. Ro-Ro Vessel

Kapal Ro-Ro, juga dikenal sebagai *Roll on - Roll off Vessel*, dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kargo beroda seperti bus, truk, mobil, dan excavator. Selain itu, kapal ini juga mampu membawa kargo untuk proyek yang membutuhkan pengangkutan barang-barang beroda. Terdapat dua jenis kapal Ro-Ro yaitu *Pure Car and Truck Carriers* (PCTC) dan *Pure Car Carriers* (PCC). Kapal-kapal Ro-Ro ini termasuk dalam kategori kapal feri, kapal pembawa mobil (*Car Ferries*), dan dan kapal general cargo yang dirancang dengan fungsi khusus sebagai kapal Ro-Ro. dan kapal general cargo yang dirancang dengan fungsi khusus sebagai kapal Ro-Ro.

Kelebihan dari kapal Ro-Ro adalah terdapat ruang kosong yang cukup banyak di dalam kapal yang memungkinkan untuk memuat berbagai jenis muatan, termasuk peti kemas dengan kendaraan penariknya. Hal



ini memungkinkan kapal Ro-Ro untuk memberikan fleksibilitas dalam pengangkutan berbagai jenis kargo yang beroda. muatan berat, *project cargo*, Muatan *oversize* dan lain sebagainya. kapal ro-ro masih dapat beroperasi di pelabuhan yang mengalami kongesti.



Gambar 2. 5 RoRo Vessel

Sumber: Internet

f. Kapal pengangkut / Tongkang (*Barge*)

Dalam KBBI, istilah "tongkang" atau "barge" mengacu pada kapal yang relatif besar dan digunakan untuk mengangkut barang atau muatan lainnya, yaitu sejenis kapal dengan lambung datar dan biasanya dipergunakan untuk membawa muatan dalam jumlah besar seperti peti kemas, kendaraan, atau bahan tambang di sungai atau perairan dangkal lainnya. Kapal tunda dapat memindahkan tongkang dengan menariknya ke belakang.

Kapal tongkang merupakan salah satu jenis kapal yang telah dirancang khusus guna mengangkut material berat seperti batu bara, pasir, kayu, minyak, hingga bahan konstruksi lainnya. Kapal ini tidak memiliki mesin sendiri dan karenanya harus ditarik oleh kapal lain

seperti kapal pengangkut atau kapal tunda. Jenis kapal ini biasanya mempunyai badan kapal yang lebar dan rata serta bagian depan yang rata dan tajam. Kapal juga dilengkapi dengan kabel (*wire*) maupun tali yang digunakan untuk menarik atau menghubungkan kapal dengan kapal pengangkut atau tugboat. Kapal ini umumnya digunakan di perairan dangkal seperti sungai, danau, atau pelabuhan. Banyak digunakan untuk mengangkut kargo antar pulau di Indonesia dengan negara Asia Tenggara lainnya.

1) Fungsi kapal tongkang

a) Memudahkan distribusi barang

Fungsi ponton yang pertama adalah untuk memastikan barang dikirim dengan benar. Hal ini dapat mempercepat pengiriman barang untuk mencapai tujuannya. Bahkan, pendistribusian bisa menjangkau banyak tempat di Indonesia.

b) Transportasi yang efisien

Keberadaan kapal ini di perairan laut tentunya sangat penting karena perannya sebagai alat transportasi sangat efisien. Sehingga, kehadiran kapal ini dijadikan sebagai solusi bagi perusahaan tambang sebagai sarana transportasi utama. Jadi, pekerjaan yang dilakukan lebih baik dan membuat distribusi jauh lebih mudah.

Selain itu, moda transportasi ini sangat berguna untuk mengangkut berbagai barang tambang untuk pergi ke berbagai

tempat di Indonesia. Jadi, tongkang menawarkan efisiensi dan kenyamanan terbaik dalam mengangkut barang.

c) Sarana berkapasitas tinggi

Fungsi kapal tongkang lainnya yang tidak bisa dilewatkan adalah memanfaatkan kapasitasnya yang besar. Sehingga, perusahaan bisa melakukan angkutan skala besar dengan efektif.

2) Jenis kapal tongkang

Berkat kapasitas tongkang yang besar ini, pengiriman barang menjadi mudah, efisien, dan efektif. Selain itu, hal ini tentunya akan mempercepat dan mempermudah penyelesaian distribusi pertambangan. Kapal tongkang memiliki beberapa jenis sesuai dengan fungsi pengangkutan diantaranya :

a) Kapal Tongkang Batu Bara

Kapal tongkang panjang berwarna merah dengan muatan batu bara yang menggunung memenuhi kapal, sedang berlayar di perairan sungai Kapal tongkang batu bara adalah sarana transportasi yang dirancang khusus untuk mengangkut batu bara dari satu lokasi ke lokasi lain. Material tongkang adalah baja atau besi yang dirancang untuk mengangkut sejumlah batu bara dalam jumlah besar. Ponton ini biasanya ditarik oleh alat transportasi lain yang lebih besar yang disebut kapal tunda,

atau dilampirkan ke kapal pengangkut batu bara lain sebagai *konvoi*.

Tongkang jenis ini umumnya digunakan di industri pertambangan dan pembangkit listrik untuk mengangkut batu bara dari tambang ke pembangkit listrik atau pelabuhan yang membutuhkan bahan bakar. Jenis ini mampu mengangkut muatan batu bara dalam jumlah besar untuk mempercepat pengangkutan dan pengolahan bahan bakar yang dibutuhkan.



Gambar 2. 6 Kapal Tongkang Batu Bara

Sumber: Internet

b) Kapal tongkang minyak

Kapal tongkang dengan muatan minyak sedang berlayar di perairan lepas, dibantu dengan kapal tunda kecil di sampingnya. Sesuai namanya, jenis kapal tongkang minyak adalah sarana transportasi yang dirancang khusus untuk mengangkut minyak atau produk minyak dari satu tempat ke tempat lain. Jenis minyak ini biasanya terdiri dari tongkang

baja atau besi yang diciptakan untuk membawa minyak dalam volume besar.

Tongkang jenis ini biasanya digunakan dalam industri minyak dan gas untuk mengangkut minyak dari lokasi sumur ke pabrik pengolahan atau ke pelabuhan yang membutuhkan bahan bakar. Kapal ini juga dilengkapi dengan sistem kontrol pemompaan dan suhu canggih untuk menjaga kualitas dan kuantitas minyak yang diangkut. Ponton minyak juga tunduk pada peraturan keselamatan dan lingkungan yang ketat, untuk memastikan bahwa minyak diangkut dengan aman dan bertanggung jawab sesuai dengan ketentuan.



Gambar 2. 7 Kapal Tongkang Minyak

Sumber: Internet

c) Kapal tongkang kayu

Jenis yang ketiga adalah jenis kapal tongkang untuk memuat kayu. Tongkang kayu adalah alat transportasi yang

biasa digunakan untuk mengangkut kayu yang berasal dari satu lokasi ke lokasi lain. Jenis ini memiliki badan yang panjang dan ramping, dengan ujung depan dan belakang yang tajam untuk memudahkan navigasi di dalam air. Tongkang kayu biasanya dilengkapi dengan sistem pengapungan yang kuat sehingga dapat membawa beban berat tanpa tenggelam ke dalam air.

Selain itu, kapal ini juga memiliki ruang kargo besar yang mampu menampung banyak kayu untuk sebuah perjalanan. Tongkang ini sering digunakan di perairan dangkal seperti sungai atau muara dan merupakan alat transportasi penting dalam industri kayu. Tongkang jenis ini banyak digunakan sebagai moda transportasi untuk memindahkan kayu dengan jumlah yang banyak maupun dengan ukuran yang berbeda. Dengan adanya tongkang kayu ini dapat mempermudah pemindahan material baik kayu maupun plywood yang lebih efisien.



Gambar 2. 8 Kapal Tongkang Kayu

#### 4. Penyewa (Pencharter)

##### a. Pengertian Penyewa

Pengertian sewa menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah “pemakaian sesuatu dengan membayar uang sewa, uang yang dibayarkan karena memakai atau meminjam sesuatu, yang boleh dipakai dengan membayar uang dengan uang”.

Berdasarkan pendapat para ahli diatas maka sewa dapat disimpulkan bahwa harga yang dibayar ke atas penggunaan dan faktor-faktor produksi lainnya yang jumlah penawarannya tidak dapat ditambah.

##### b. Kewajiban Penyewa

Karena perjanjian penyewa kapal bersifat saling menguntungkan, setiap pihak memiliki hak dan kewajiban yang ditetapkan. Sesuai dengan Pasal 460 KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang), pihak yang menyewa kapal (pencarter) dan pemilik kapal memiliki kewajiban sebagai berikut:

- 1) Menjaga kapal dengan sebaik-baiknya agar tetap dalam kondisi yang laik untuk berlayar.
- 2) Melengkapi kapal dengan peralatan yang berkualitas dan sesuai standar.
- 3) Mempekerjakan pelaut yang memiliki kemampuan, kedisiplinan, dan tanggung jawab yang tinggi untuk melengkapi kapalnya.

- 4) Apabila kapal beroperasi dengan menggunakan tenaga mesin, biaya bahan bakar untuk mesin-mesin tersebut menjadi beban bagi pencarter.

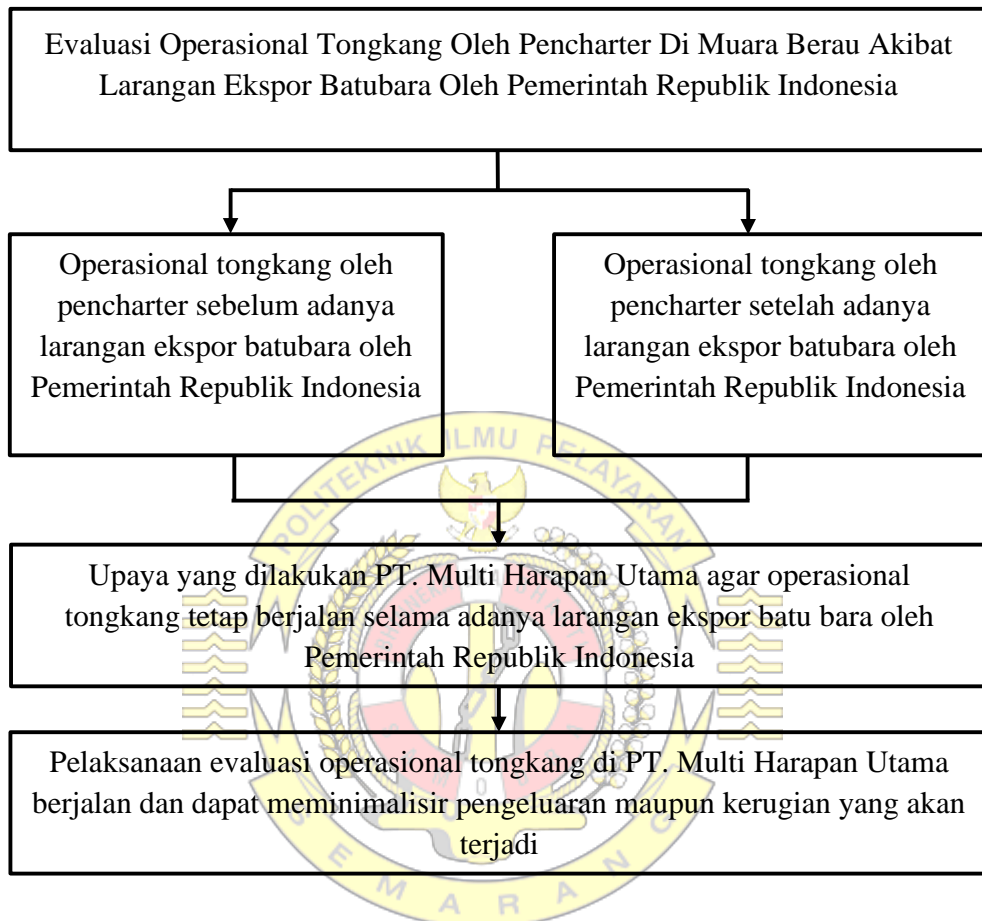
## B. Kerangka Penelitian

PT. Multi Harapan Utama selalu melakukan *transshipment* batu bara menggunakan tongkang yang dicarter, memulai *loading* batu bara di *jetty* menggunakan tongkang kemudian tongkang ditarik oleh *tugboat* menuju kapal besar dan akan dibongkar ke kapal curah kering. Pelaksanaan pemuatan selalu berjalan lancar dengan mengoperasikan armada sesuai dengan permintaan serta kebutuhan para *buyer*. Dalam pelaksanaan keseharian berjalan dengan lancar dimulai pemuatan hingga pembongkaran dan kembali ke *jetty* lagi namun selama adanya larangan ekspor batu bara oleh Pemerintah Republik Indonesia, pemuatan kapal yang bertujuan ekspor tersendat sehingga banyak tongkang yang sudah siap untuk melakukan proses bongkar muat atau dapat dikatakan *stand by* pada *loading point* di Muara Berau tertunda untuk sementara waktu sehingga mengalami beberapa kerugian baik finansial maupun waktu.

Guna meminimalisir kerugian yang dapat berdampak kepanjangan dalam *transshipment* yang biasanya dilakukan maka *Shipper* dari perusahaan Multi Harapan Utama memiliki beberapa solusi pemuatan sehingga pemuatan berjalan lancar ketika berlangsungnya larangan ekspor batu bara oleh Pemerintah Republik Indonesia. Dalam rangka memudahkan pemahaman



terhadap skripsi ini, peneliti menyajikan kerangka pikir penelitian dalam bentuk tabel sederhana sebagai berikut:



Gambar 2. 9 Kerangka Penelitian Evaluasi Operasional Tongkang Oleh Penyewa di Muara Berau

## BAB V SIMPULAN DAN SARAN

### A. Simpulan

Berdasarkan hasil pembahasan pada bab-bab sebelumnya tentang evaluasi operasional tongkang oleh pencharter di muara berau akibat larangan ekspor batu bara oleh Pemerintah Republik Indonesia, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Bagaimana operasional tongkang oleh pencharter sebelum adanya larangan ekspor batu bara dari Pemerintah Republik Indonesia.

Evaluasi dalam operasional tongkang sebelum adanya larangan ekspor batu bara dari Pemerintah Republik Indonesia terdapat koordinasi antara pihak lapangan dengan pihak kantor yang baik sehingga berjalan dengan baik sesuai dengan *schedule* yang telah ditetapkan oleh perusahaan dimulai dari pemesanan tug boat dan tongkang kemudian memulai pemuatan batu bara di jetty yang telah ditentukan semua sesuai dengan estimasi yang diterapkan sebelumnya sehingga hal ini dapat meminimalisir waktu dan biaya yang keluar apabila *shipper* selaku pencharter tongkang dapat lebih cepat menyelesaikan kontrak dari batas *laycan* yang ditentukan maka mereka akan mendapatkan *Despatch* dari pemilik kapal, *Despatch* sendiri merupakan suatu kondisi dimana proses bongkar-muat cargo yang ada di kapal berlangsung lebih cepat daripada yang disepakati dalam *charter party*. Sehingga pemilik kapal harus membayarkan kompensasi kepada pihak pencharter kapal atau pemilik *cargo* tersebut dengan kata lain *dispatch* merupakan kebalikan dari *demurrage*.

2. Bagaimana operasional tongkang oleh pencharter setelah adanya larangan ekspor batu bara dari Pemerintah Republik Indonesia.

Operasional tongkang yang dilakukan setelah adanya larangan ekspor batu bara yang dilakukan oleh Pemerrintah Republik Indonesia mengalami penurunan kinerja baik dalam waktu dan kuantitas pemuatan yang ada, banyaknya tug boat dan tongkang yang biasanya beroperasi sevelum adanya larangan batu bara untuk transshipment ini seketika berhenti selama sebulan dan mengalami banyak kerugian yang cukup besar sehingga perusahaan menanggung biaya yang cukup besar dari perjanjian pencharteran yang telah disepakati sebelumnya.

Sesuai dengan evaluasi pada bulan januari 2022 dari wawancara dan observasi oleh peneliti menyimpulkan terkait transshipment ini mengalami penurunan yang cukup signifikan yang awalnya pencharteran tongkang ini dalam sebulan dapat berjalan 3-4 trip mengalami kemunduruan menjadi 1 trip dalam bulan januari ini, serta banyaknya tongkang yang bermuatan batu bara mengalami *combustion* dengan sendirinya karena terkena udara maupun cuaca seperti hujan yang tidak dapat kita prediksi sebelumnya. Dapat menjadikan pertimbangan kedepannya apabila adanya larangan ekspor batu bara kepada *shipper* yang ada sehingga menjadi bahan pertimbangan dalam transshipment berkelanjutan dengan tongkang sesuai dengan kapasitasnya.

3. Upaya apa yang dilakukan pencharter dalam mengoperasikan tongkang untuk mengantisipasi larangan ekspor batu bara dari Pemerintah Republik Indonesia.

Upaya yang dilakukan oleh pencharter melalui evaluasi sebelumnya dalam mengoperasikan tongkang dalam larangan ekspor batu bara dari pemerintah melalui observasi dan wawancara yang telah disimpulkan oleh peneliti, dapat disimpulkan dari pihak pencharter sekaligus *shipper* muatan batu bara tersendiri melakukan penjualan batu bara tersebut kepada *shipper* yang membutuhkan batu bara untuk memenuhi pemuatan yang belum terpenuhi pada tahun 2021 dengan menggunakan tongkang yang sudah berlabuh lama di Muara Berau dengan *Gross Calorific Value* (GAR) yang sama sehingga pihak pencharter ini tidak mengalami kerugian berkelanjutan diakibatkan terkena *demurrage* dari sewa tongkang sesuai dengan kesepakatan sebelumnya.

#### **B. Keterbatasan penelitian**

Berdasarkan pengalaman peneliti saat melakukan praktek darat di PT. IDT Trans Agency terdapat keterbatasan mengenai akses dokumen yang didapat sebagai dokumen rahasia dari perusahaan serta masih terdapat beberapa permasalahan yang masih dapat diteliti lebih lanjut, antara lain dampak keterlambatan pengembalian tongkang, permasalahan premi pada sewa kapal tongkang, dan standarisasi sewa tongkang.

### C. Saran

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

1. Sebaiknya pihak pencharter tongkang dengan pihak vendor yang sudah dilokasikan pada jetty melakukan kerjasama yang efektif serta menjalin komunikasi yang baik guna menghindari kesalahpahaman pengertian dari suatu kondisi terutama pada larangan ekspor batu bara ini.
2. Sebaiknya pihak pencharter tongkang berperan aktif dalam mengupayakan pemuatan kapal berbendera Indonesia untuk memenuhi kebutuhan batu bara dalam negeri seperti menjual batu bara yang sudah ada di loading point sehingga tidak menimbulkan *demurrage* dan *penalty* yang semakin tinggi.
3. Sebaiknya pihak *shipper* batu bara melakukan estimasi jangka waktu panjang sebelum menerima kapal luar sesuai dengan adanya kebijakan pemerintah tersebut, dan membatasi operasional dalam penggunaan tongkang & tug boat yang telah mereka sewa.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Basir, 1996, *Analisis Data Dan Interpretasi Hasil Analisis*, Surabaya
- Aditya, I. M, 2020, *Siapa Sangka! Indonesia Menjadi Salah Satu Negara Penghasil Batu Bara Terbesar di Dunia*, Goodnewsfromindonesia, Jakarta.
- Adi Pramono, 2021, *Indika (INDY) dan Bumi Resources (BUMI) Terancam Merugi Akibat Larangan Ekspor*, Jakarta
- Amir, M. S, 2009, *Ekspor Impor Teori dan Penerapannya*, PPM, Jakarta.
- Andi Prastowo, 2012, *Metode Penelitian Kualitatif Dalam Perspektif Rancangan Penelitian*, Ar-ruzzmedia, Jogjakarta.
- Arikunto, Suharsimi, 2003, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Rineka Cipta, Jakarta.
- AR Pajak, 2013, *Perbedaan Perlakuan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dan Pajak Penghasilan (PPH)*, Jakarta.
- Aziz, 2022, *INDY Sebut Larangan Ekspor Berdampak Material*, Pasardana, Jakarta.
- Dewi, M. P, 2018, *Analisis Ekspor Batu Bara Di Indonesia*, Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta.
- Gianto Herry, dan Martopo Arso, 1990, *Pengoperasian Pelabuhan Laut*, PIP Semarang, Indonesia Investments 2023 *Batu bara*, Semarang.
- <https://www.esdm.go.id/id/media-center/arsip-berita/ekspor-batu-bara-kembali-dibuka>
- <https://www.esdm.go.id/id/mediacenter/arsip-berita/raker-dpr-menteri-esdm-sampaikan-patokan-dmo-2022>

<https://pasardana.id/news/2022/1/6/indy-sebut-larangan-ekspor>

[berdampakmaterial/](#)

<https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/komoditas/batu-bara/item236>

Muhammad Idris, 2022, *Larangan Ekspor Batubara Cuma Berumur 11 Hari*, Palembang

Istopo, 2003, *Kapal & Muatannya*, Mitra Cendikia Offset, Jakarta.

Moleong, Lexy J., 2014, *Metode Penelitian Kualitatif*, Edisi Revisi, PT Remaja Rosdakarya, Jakarta.

Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2023, Sewa, <https://kbbi.kemendikbud.go.id/entri/sewa>.

Kementerian Energi Dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia, Siaran Pers, Nomor : 52.Pers/04/SJI/2022.

Kementerian Energi Dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia, Siaran Pers, Nomor : 75.Pers/04/SJI/2022.

Referensi kepelabuhan seri 1 Pelayaran dan Perkapalan, 2000, Pelabuhan Indonesia, PIP Semarang, Semarang.

Mardapi, Djemari, 2008, *Teknik Penyusunan Instrumen Tes dan Non Tes*, Mitra Cendikia Offset, Yogyakarta.

Martopo, Arso., Soegiyanto, 2004, *Penanganan dan Pengaturan Muatan*, PIP Semarang, Semarang.

Megawati, Alhumaira, M., dan Aprianty, T. R., 2015

Miller, 2008, *Evaluasi Pembelajaran Kualitatif*, Jakarta

- Miles, M.B, Huberman, A.M, & Saldana, J, 2014, *Qualitative Data Analysis, A Methods Sourcebook*, Edition 3, USA: Sage Publications, Terjemahan Tjetjep Rohindi Rohidi, UI-Press, Jakarta.
- Prastowo, 2019, *Analisis Pembelajaran Tematik \ Terpadu*, Jakarta.
- Prijono, Achmad, dkk, 1992, ”Pengertian Batu bara”,  
[ptba.co.id/en/knowledge/index/6/pengertian-batu bara](http://ptba.co.id/en/knowledge/index/6/pengertian-batu%20bara).
- Singarimbun, Masri, 1997, *Metode Penelitian Survei*, LP3ES, Jakarta.
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian Kuantitatif*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2019, *Metodelogi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif Dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sukandarrumidi, 2006, *Batu bara dan Pemanfaatannya: Pengantar Teknologi Batu bara Menuju Lingkungan Bersih*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta
- Supardi, Edi. 2016, *Ekspor Impor*, Deepublish, Yogyakarta.
- Suyono, 2005, *Shipping: Pengangkutan Inermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. PPM, Jakarta.
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Undang-Undang No. 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan dan Pertambangan Batu bara (Minerba)



Yunita, 2013, *Peningkatan Nilai Kalor Batu bara Peringkat Rendah Dengan Menggunakan Minyak Tanah Dan Minyak Residu*, UPN Press, Jawa Timur, Surabaya.



## LAMPIRAN

### Lampiran 1 Surat Pencabutan Pelarangan Penjualan Batu bara ke Luar Negeri



KEMENTERIAN ENERGI DAN SUMBER DAYA MINERAL  
 REPUBLIK INDONESIA  
**DIREKTORAT JENDERAL MINERAL DAN BATUBARA**  
 JALAN PROF. DR. SOEPOMO, S.H. NO. 10 JAKARTA 12870

TELEPON : (021) 8295608 FAKSIMILE : (021) 8297642 e-mail : djmb@esdm.go.id www.minerba.esdm.go.id

Nomor : T-276/MB.05/DJB.B/2022 20 Januari 2022  
 Sifat : Segera  
 Lampiran : satu lembar  
 Hal : Pencabutan Pelarangan Penjualan Batubara Ke Luar Negeri

Yang terhormat,  
 (Daftar terlampir)  
 di  
 Tempat

Sehubungan dengan surat Direktur Jenderal Mineral dan Batubara Nomor B-1605/MB.05/DJB.B/2021 tanggal 31 Desember 2021 perihal Pemenuhan Batubara Untuk Kelistrikan Umum, bersama ini kami sampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. perusahaan pemegang PKP2B, IUP Operasi Produksi, IUPK Operasi Produksi, dan IUPK sebagai Kelanjutan Operasi Kontrak/Perjanjian serta pemegang Izin Pengangkutan dan Penjualan dilarang melakukan penjualan batubara ke luar negeri sejak tanggal 1 sampai dengan 31 Januari 2022;
2. berdasarkan hasil pemantauan terhadap pasokan batubara dan persediaan batubara pada PLTU PLN dan IPP saat ini kondisinya sudah jauh lebih baik; dan
3. sesuai hasil evaluasi pemenuhan DMO batubara tahun 2021 sampai dengan tanggal 19 Januari 2022, terdapat 139 pemegang PKP2B, IUP Operasi Produksi, IUPK Operasi Produksi, dan IUPK sebagai Kelanjutan Operasi Kontrak/Perjanjian yang telah memenuhi DMO batubara tahun 2021 sebesar 100% atau lebih (daftar terlampir).

Berdasarkan hal tersebut di atas, dengan ini kami sampaikan bahwa pelarangan penjualan batubara ke luar negeri terhadap 139 perusahaan sebagaimana dimaksud pada angka 3 **dicabut**.

Selanjutnya diminta kepada Saudara untuk tetap mengutamakan pemenuhan kebutuhan batubara dalam negeri.

Atas perhatian Saudara, kami ucapkan terima kasih.

Direktur Jenderal Mineral dan Batubara,



Ditandatangani secara elektronik  
 Ridwan Djamaluddin

Tembusan:

1. Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral
2. Direktur Jenderal Perdagangan Luar Negeri
3. Direktur Jenderal Pehubungan Laut
4. Direktur Jenderal Bea dan Cukai
5. Direktur Peminaan Perusahaan Batubara

Lampiran Surat

Nomor : T-276/MB.05/DJB.B/2022

Tanggal : 20 Januari 2022

**Daftar Pemegang PKP2B, IUP Operasi Produksi, IUPK Operasi Produksi, Dan IUPK Sebagai Kelanjutan Operasi Kontrak/Perjanjian Yang Telah Memenuhi DMO Batubara Tahun 2021 Sebesar 100% Atau Lebih**


No	Nama Perusahaan
1	CV Akbar (KW.04)
2	CV Arimbi Prima Coal
3	CV Bara Jaya Makmur
4	CV Bara Mitra Kencana
5	CV Baramega Berkah Utama
6	CV Bersama Alam Sentosa
7	CV Bunda Kandung
8	CV Cinta Puri Pratama
9	CV Hidup Hidayah Ilahi
10	CV Intan Karya Mandiri
11	CV Lestari
12	CV Mandiri Jaya Makmur
13	CV Mandiri Makmur Citra Tambang
14	CV Nurul Hijrah
15	CV Perintis Bara Bersaudara
16	CV Putri Surya Pratama Natural
17	CV Rizky Dwi Utama
18	CV Suraindo Bara
19	KUD Gajah Mada
20	KUD Karya Murni
21	KUD Makmur
22	PT Adaro Indonesia
23	PT Ade Putra Tanrajeng
24	PT Adidaya Akbar Berkarya
25	PT Aero Mandiri
26	PT Alfa Riung Jaya
27	PT Aljabri Buana Citra
28	PT Allied Indo Coal Jaya
29	PT Amanah Batu Alam Persada
30	PT Angsana Jaya Energi
31	PT Antang Gunung Meratus
32	PT Anugerah Lumbang Energi
33	PT Artha Tunggal Mandiri
34	PT Arutmin Indonesia

Dokumen ini telah dipadatkan secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh BSI/E

83	PT Indexim Coalindo
84	PT Injatama
85	PT Inti Bara Nusalima
86	PT Jambi Prima Coal
87	PT Jembayan Muarabara
88	PT Jorong Barutama Greston
89	PT Kaltim Prima Coal
90	PT Kapuas Bara Utama
91	PT Karya Bumi Baratama
92	PT Karya Cemerlang Persada
93	PT Karya Putra Borneo
94	PT Kendilo Coal Indonesia
95	PT Kideco Jaya Agung
96	PT Komunitas Bangun Bersama
97	PT Laskar Semesta Alam
98	PT Manambang Muara Enim
99	PT Manggala Alam Lestari
100	PT Marunda Grahamineral
101	PT Mega Multi Energi
102	PT Megah Mulia Persada Jaya
103	PT Mitra Setia Tanah Bumbu
104	PT Mitrajaya Abadi Bersama
105	PT Muara Alam Sejahtera
106	PT Multi Harapan Utama
107	PT Musi Prima Coal
108	PT Mustika Indah Permai
109	PT Nan Riang
110	PT Nusantara Berau Coal
111	PT Palopo Indah Raya
112	PT Pengembangan Investasi Riau
113	PT Pesona Khatulistiwa Nusantara
114	PT Putra Muba Coal
115	PT Rencana Mulia Baratama
116	PT Sarolangun Bara Prima
117	PT Sarolangun Prima Coal
118	PT Satria Mahkota Gotek
119	PT Sebuk Tanjung Coal
120	PT Sembilan Tiga Perdana
121	PT Semesta Alam Barito
122	PT Semesta Centramas
123	PT Sentosa Prima Coal
124	PT Sungai Berlian Bhakti
125	PT Sungai Danau Jaya
126	PT Surya Kalimantan Sejati
127	PT Surya Sakti Darma Kencana
128	PT Tambang Bukit Tambi
129	PT Tamtama Perkasa
130	PT Tanah Bumbu Resources

Dokumen ini telah dipertajam secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh BSrE

Lampiran 2 Cargo Barge Arrival



**MV. BULK BATAVIA**


CARGO BARGE ARRIVAL / DEPARTURE TIMINGS

PT. IDT TR.

INDONESIA, J.A.  
PHONE: +62 21 801 876 187 - 6.  
EMAIL: info@idtranspoco.com  
ISM Membership: 1750

NO	TUG / BARGE NAME	QUANTITY	FROM		TO		REMARKS
			TIME	DATE	TIME	DATE	
1	TB. PACIFIC JAYA II / BG. MARITIM PERKASA 3018	993 MT	02.10	08 January 2022	02.50	08 January 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
2	TB. TANAI IX / BG. CEP 106	10,508 MT	07.10	08 January 2022	12.40	08 January 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
3	TB. PACIFIC JAYA I / BG. MARITIM PERKASA 3027	7,509 MT	13.20	08 January 2022	18.10	08 January 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
4	TB. CPA 06 / BG. SEA HORSE 06	6,936 MT	19.20	08 January 2022	06.40	09 January 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
5	TB. MARINA 1617 / BG. MARINE POWER 3046	8,209 MT	20.00	08 January 2022	12.50	09 January 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
6	TB. LINTAS SAMUDERA VII / BG. KROPPERHOOD III	9,110 MT	09.10	09 January 2022	17.40	09 January 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
7	TB. DELTA ATU 286 / BG. KALIHANTAN CEMAYA 58	7,510 MT	13.30	09 January 2022	07.40	10 January 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
8	TB. MARINA 1610 / BG. MARINE POWER 3055	8,205 MT	18.30	09 January 2022	07.40	10 January 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
9	TB. PACIFIC JAYA XI / BG. MARITIM PERKASA 3019	7,501 MT	19.10	09 January 2022	10.25	10 January 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
10	TB. BIAK 18 / BG. GARUDA COAL VIII	8,004 MT	09.30	10 January 2022			

PT. IDT TRANS AGENCY




AGENT

PT. MULTI HARAPAN UTAMA

SHIPPER


MASTER OF MV. BULK-BATAVIA



CAPT. ST. HALIMA SATYA PRIBADI

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES  
Part Agency Services (Coal, Oil, Chemical & General Cargo) | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Charters & Offshore Provision Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

Dipindai dengan CamScanner



**MV. ORIENTAL GLORY**


CARGO BARGE ARRIVAL / DEPARTURE TIMINGS

PT. IDT TR.

INDONESIA, J.A.  
PHONE: +62 21 801 876 187 - 6.  
EMAIL: info@idtranspoco.com  
ISM Membership: 1750

NO	TUG / BARGE NAME	QUANTITY	FROM		TO		REMARKS
			TIME	DATE	TIME	DATE	
1	TB. Delta Ayu 08 / Bg. Kalimantan delapan	7,510 MT	00.45	11 March 2022	05.40	11 March 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
2	TB. Kalita Dolphin 17-05 / Bg. CBR 3	7,805 MT	08.30	11 March 2022	19.05	11 March 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
3	TB. Marina 25 / Bg. Marine Power 3040	6,201 MT	19.45	11 March 2022	07.00	12 March 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
4	TB. Tanjung Pura XVII / Bg. Langkat Jaya XVII	2,310 MT	01.30	12 March 2022	05.20	12 March 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
5	TB. Pacific Jaya II / Bg. Maritim Perakasa 3019	4,355 MT	04.00	12 March 2022	16.10	12 March 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
6	TB. Prima 163 / Bg. PB 3021	7,507 MT	16.45	12 March 2022	08.50	13 March 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
7	TB. ICD Marine 01 / Bg. Maritim Perakasa 3023	7,209 MT	18.55	12 March 2022	21.35	14 March 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF
8	TB. Lintas Samudera I / Bg. Lintas Samudera 115	10,506 MT	09.45	13 March 2022			
9	TB. Siak 11 / Bg. Garuda Coal VI	8,001 MT	22.50	14 March 2022	03.30	15 March 2022	FINISHED DISCHARGE & CASTED OFF

PT. IDT TRANS AGENCY



AGENT

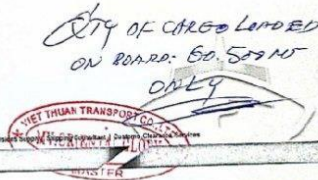
PT. MULTI HARAPAN UTAMA

SHIPPER

MASTER OF MV. ORIENTAL GLORY

CAPT. CAO VAN KHUEN


*Copy of Cargo Landed on Board: 60,500 MT ONLY*



INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES  
Part Agency Services (Coal, Oil, Chemical & General Cargo) | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Charters & Offshore Provision Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 3 *Statement of Fact* MV. Bulk Batavia (Dokumen Januari 2022)



**PT. IDT TRANS AGENCY**

JL. BERLIAN NO 10 BIDARACINA  
 JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330  
 PHONE : +62 21 8591 4356 FAX : +62 21 8591 4360/61  
 EMAIL : idt.transagency@idt-shipping.co.id  
 ISAA Membership : 398/ISAA/VI/2021

**STATEMENT OF FACT**


NAME OF VESSEL	MV.BULK BATAVIA	DATE	JANUARY 10,2022
FLAG	INDONESIA	PORT OF LOADING	MUARA BERAU ANCHORAGE, KALIMANTA TIMUR
DWT / GRT	76,243 / 43,632	LAST PORT	PLTU TANJUNG JATI B
NAME OF MASTER	CAPT.ST. HILMAN SATYA PRIBADI	NEXT PORT	PLTU TANJUNG JATI B

No	Activities	Time	Date
1.	Arrived at pilot station	14.18	January 07,2022
2.	Sea Pilot on board	15.55	January 07,2022
3.	NOR Tendered	14.18	January 07,2022
4.	Anchorage at Loading Point	16.36	January 07,2022
5.	Free Pratique Granted	-	-
6.	Sea Pilot off board	16.40	January 07,2022
7.	Port Authority / Agent on board	18.00	January 07,2022
8.	NOR Re-Tendered	-	-
9.	NOR Accepted	(AS PER CHARTER PARTY)	
10.	Commenced Loading	02.10	January 08,2022
11.	Completed Loading	10.15	January 10,2022
12.	Departure/Sailed	19.30	January 10,2022
13.	ETA Next Port	PM	January 12,2022
14.	Initial Draft Survey & Holds Cleanliness Inspection	January 07, 2022 - 18.05 - 19.05 Hrs.	
15.	Final Draft Survey	January 10, 2022 - 10.15 - 11.15 Hrs.	
16.	Total Cargo Loaded	67,000 MT	

Bunker	Arrival	Departure
FO	479,700 MT	470,720 MT
DO	19,390 MT	18,590 MT
FW	342 MT	300 MT
BW	17,723 MT	295,985 MT

Draft	Arrival	Departure
FWD	4.234 M	13.088 M
MEAN	5.674 M	13.149 M
AFT	7.466 M	13.205 M

Ship's Remarks :

  
 \_\_\_\_\_  
 Shipper

  
 \_\_\_\_\_  
 As Agent

  
 \_\_\_\_\_  
 Master

**INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES**

Port Agency Services [ Coal, Oil, Chemical & General Cargo ] | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes  
 Operator | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

## Lampiran 4 Statement of Fact MV. Xin Hai Tong 23



PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERLIAN NO 10 BIDARACINA  
 JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330  
 PHONE : +62 21 8591 4356 FAX : +62 21 8591 4360/61  
 EMAIL : idt.transagency@idt-shipping.co.id  
 ISAA Membership : 398/ISAA/VI/2021

STATEMENT OF FACT

NAME OF VESSEL	MV.XIN HAI TONG 23	DATE	DECEMBER 14,2021
FLAG	HONG KONG	PORT OF LOADING	MUARA BERAU ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
DWT / GRT	56,708 / 32,929	LAST PORT	PUTIAN, CHINA
NAME OF MASTER	CAPT.YU JIANGTAO	NEXT PORT	MAP TA PHUT, THAILAND

No	Activities	Time	Date
1.	Arrived at pilot station	21.37	December 08, 2021
2.	Sea Pilot on board	21.40	December 08, 2021
3.	NOR Tendered	22.20	December 08, 2021
4.	Anchorage at Loading Point	22.20	December 08, 2021
5.	Free Pratique Granted	11.30	December 09, 2021
6.	Sea Pilot off board	22.40	December 08, 2021
7.	Port Authority / Agent on board	10.30	December 09, 2021
8.	NOR Re-Tendered	-	-
9.	NOR Accepted	(AS PER CHARTER PARTY)	
10.	Commenced Loading	21.50	December 10, 2021
11.	Completed Loading	03.00	December 14, 2021
12.	Departure/Sailed	14.00	December 14, 2021
13.	ETA Next Port	PM	December 20, 2021
14.	Initial Draft Survey & Holds Cleanliness Inspection	December 09, 2021 - 12.00 - 13.00 Hrs.	
15.	Final Draft Survey	December 14, 2021 - 03.00 - 04.00 Hrs.	
16.	Total Cargo Loaded	52,845 MT	

Bunker	Arrival	Departure
FO	414 MT	408 MT
DO	89 MT	88 MT
FW	390 MT	376 MT
BW	14,003 MT	240 MT

Draft	Arrival	Departure
FWD	4.369 M	12.459 M
MEAN	5.529 M	12.490 M
AFT	6.844 M	12.503 M

Ship's Remarks :

Shipper

As Agent



Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 5 *Notice of Readiness* MV. Bulk Batavia

*E. Adnyana*

### NOTICE OF READINESS


MESSRS : IDT TRANS AGENCY DATE : 07.01.2022

VESSEL : MV. BULK BATAVIA PORT : MUARA BERAU

Dear Sir,

This is to notify that the above vessel arrived at the port of **MUARA BERAU** at **14.18 hours**, on the **07<sup>TH</sup> JANUARY 2022** , and is in all respect ready to commence Loading about **67,000 MT of COAL IN BULK** cargo in accordance with the terms and conditions of the charter party or agreement.

This notice of readiness tendered on **07<sup>TH</sup> JANUARY 2022** at **14.18 hours**.






Capt. St. Hilman Satya Pribadi

---

Master of MV. BULK BATAVIA

This notice of readiness accepted on \_\_\_\_\_ at \_\_\_\_\_ hours.

As Agent.

---

As Consignee / Shipper / Consignee Agent \*


Remarks:

\*Delete as applicable

Form OPS-001/ Rev. 02/ 20-03-2016 Distribution : Original - Shipper/Consignee (White)  
Copy Ship(Pink) / OFFICE (Yellow)



Lampiran 6 Notice of Readiness MV. Oriental Glory



**PT. IDT TRANS AGENCY**

JL. BERLIAN NO 10 BIDARACINA  
 JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330  
 PHONE : +62 21 8591 4356  
 FAX : +62 21 8591 4360/61  
 EMAIL : idt.transagency@idt-shipping.co.id  
 ISM Membership : 258/2544-VI/2021

---

### NOTICE OF READINESS

Messrs,

**MV. ORIENTAL GLORY**


Dear Sirs,

In conformity with the charter party, we hereby to notify you that the above named Vessel arrived at the port of Muara Berau, Indonesia. At        hrs on February        , 2022 and is in all respects ready to load your cargo.

You are therefore kindly requested to commence Loading immediately.


Commanding the above to your attention.

**This Notice Tendered at**                      1100 hrs on February        , 2022



\_\_\_\_\_  
Master

**This Notice Accepted at**                      hrs on February        , 2022




\_\_\_\_\_  
As Agent ( PT IDT TRANS AGENCY )

\_\_\_\_\_  
As Shipper

**INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES**

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

## Lampiran 7 Time Sheet MV. Bulk Batavia



**PT. IDT TRANS AGENCY**

JL. BERLIAN NO 10 BIDARACINA  
JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330  
PHONE : +62 21 8591 4356 FAX : +62 21 8591 4360/61  
EMAIL : idt.transagency@idt-shipping.co.id  
ISAA Membership : 398/ISAA/VV/2021

**Time Sheet/Statement of Fact**

Working Records


page 1 of 4

**Name of Vessel** : MV.BULK BATAVIA  
**Port of Loading** : MUARA BERAU ANCHORAGE, KALIMANTAN TIMUR  
**Port of Discharging** : PLTU TANJUNG JATI B  
**Description of Goods** : STEAM COAL  
**Quantity of Cargo Loaded** : 67,000 MT  
**Arrived at Muara Berau** : January 07, 2022 - 14.18 Hrs.  
**Free Practice Granted** : -  
**Notice of Readiness Tendered** : January 07, 2022 - 14.18 Hrs.  
**Notice of Readiness Accepted** : AS PER CHARTER PARTY  
**Commenced Loading** : January 08, 2022 - 02.10 Hrs.  
**Completed Loading** : January 10, 2022 - 10.15 Hrs.  
**Completed Final Draft Survey** : January 10, 2022 - 11.15 Hrs.  
**Completed Shipping Documents** : January 10, 2022 - 19.30 Hrs.  
**Time Departure/Sailed** : January 10, 2022 - 19.30 Hrs.


Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
Jan 07,2022 Friday	Cloudy	14.18	Arrival Time at Pilot Station / NOR Tendered
		14.18 - 24.00	Turn Time 12 Hours
		15.55	Pilot on Board
		16.36	Dropped Anchor at l/point
		16.40	Pilot off Board
		18.05 - 19.05	Initial Draft Survey by Chief Officer & Surveyor
Jan 08,2022 Saturday	Cloudy	00.00 - 02.10	Turn Time 12 Hours
		00.40	1st line FLF Ratu Dewata
		01.15	FLF Ratu Dewata inposition #4
		02.10	1st Bg. Maritim Perkasa 3018 aside at FLF Ratu Dewata
		02.10	COMMENCED LOADING #4 (Bg. Maritim Perkasa 3018)
		02.20 - 02.30	Transfer b/dozer to barge
		02.50	Stopped ldg #4 - Finished cargo on Bg. Maritim Perkasa 3018
		02.50 - 03.10	Pick up b/dozer from barge
		03.10	Bg. Maritim Perkasa 3018 casted off
		03.10 - 06.40	Barge can't aside due to strong wind & bad weather
		06.40 - 07.10	Processing barge aside
		07.10	2nd Bg. CFH 106 aside at FLF Ratu Dewata
		07.10	Resumed ldg #4 (Bg. CFH 106)
		09.20 - 09.40	Stopped ldg #4 - FLF Ratu Dewata shifted to #2
		09.40	Started ldg #2 (Bg. CFH 106)
		10.00 - 10.10	Shifted barge
10.50 - 11.00	Transfer b/dozer to barge		
11.40 - 12.00	Stopped ldg #2 - FLF Ratu Dewata shifted to #6		
12.00	Started ldg #6 (Bg. CFH 106)		
12.40	Stopped ldg #6 - Finished cargo on Bg. CFH 106		
12.40 - 13.00	Pick up b/dozer from barge		
13.00	Bg. CFH 104 casted off		
13.20	3rd Bg. Maritim Perkasa 3027 aside at FLF Ratu Dewata		
13.20	Resumed ldg #6 (Bg. Maritim Perkasa 3027)		
14.10 - 15.10	Stopped ldg #6 - FLF Ratu Dewata black out		

We hereby certify that the above time records are true and correct

Shiper

As Agent

Master

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

Port Agency Services [ Coal, Oil, Chemical & General Cargo ] | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes  
 Charter | Ship's Stores & Supplies | Bulk | Ship's Stores | Customs Clearance Services

## RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Muhammad Daffa Andriansyah
2. Tempat, Tanggal Lahir : Semarang, 10 November 2000
3. NIT : 561911327417 K
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan Darah : B
7. Alamat : Jl. Payungmas raya D87  
Pudakpayung, Semarang
8. Nama Orang tua :  
Ayah : Muhammad Andi Yahya S.H.  
Ibu : Indriati Siswanti S.H.
9. Alamat : Jl. Payungmas raya D87
10. Riwayat Pendidikan :  
SD : SD N Pudak Payung 01  
SMP : SMP N 26 Semarang  
SMA : SMA N 12 Semarang  
Perguruan Tinggi : PIP Semarang
11. Praktek Darat :  
Perusahaan Pelayaran : PT. IDT Trans Agency  
Divisi / Bagian : Agency  
Masa Praktik : 10 Agustus 2021–01 Agustus  
2022