

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI
ANALISIS PROSES SPOG DAN *CLEARANCE* KAPAL
TUG BOAT TERHADAP KEGIATAN OPERASIONAL
KEAGENAN DI PT JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI**

Oleh:

FIRMAN NURJAMAN SYAH

NRP. 18.9689/K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

J A K A R T A

2022

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**ANALISIS PROSES SPOG DAN CLEARANCE KAPAL
TUG BOAT TERHADAP KEGIATAN OPERASIONAL
KEAGENAN DI PT JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh:

FIRMAN NURJAMAN SYAH

NRP. 18.9689/K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

J A K A R T A

2022

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : FIRMAN NURJAMAN SYAH
NRP : 18.9689/K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHAN
Judul : ANALISIS PROSES SPOG DAN CLEARANCE
KAPAL TUG BOAT TERHADAP KEGIATAN
OPERASIONAL KEAGENAN DI PT JAYA
SAMUDERA MANDALAGIRI

Jakarta, Juli 2022

Pembimbing Materi

Pembimbing Penulisan


TITIS ARI WIBOWO, S.Si.T., M.M.TR.

Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19820306 200502 1 001


TERESA SITOMPUL, S.S., MM.

Dosen STIP

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK


Dr. VIDYA SELASDINI, S.Si.T., M.M.TR.

Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI


Nama : FIRMAN NURJAMAN SYAH
NRP : 18.9689/K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
Judul : ANALISIS PROSES SPOG DAN CLEARANCE KAPAL TUG BOAT TERHADAP KEGIATAN OPERASIONAL KEAGENAN DI PT JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI

Jakarta, Juli 2022

Ketua Penguji


Dr. EKA BUDI TJAHJONO, S.H., MH
Pembina Utama Muda (IV/b)
NIP. 19590316 198503 1 001

Anggota Penguji


IRWANSYAH, SH., MH
Pembina Tk. IV (IV/b)
NIP. 19500706 198003 1 002

Anggota Penguji


TERESA SITOMPUL, S.S., MM.
Dosen STIP

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK


Dr. VIDYA SELASDINI, S.Si.T., M.M.TR.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji dan syukur kepada Allah SWT, akhirnya skripsi dapat diselesaikan. Penulis menyadari bahwa dengan rahmat dan hidayah-NYA maka dapat di selesaikan penulisan skripsi yang diberi judul:

“ANALISIS PROSES SPOG DAN CLEARANCE KAPAL TUG BOAT TERHADAP KEGIATAN OPERASIONAL KEAGENAN DI PT JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI ”

Skripsi disusun untuk memenuhi persyaratan kurikulum program Diploma IV yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Penyusunan dan penulisan skripsi didasari oleh pengalaman-pengalaman penulis ketika melakukan praktek darat di PT Jaya Samudera Mandalagiri samarinda.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi tidak lepas dari kesalahan dan kekurangan , disebabkan karena kemampuan dan keterbatasan pengetahuan yang dimiliki penulis. Pada kesempatan ini, penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih serta penghargaan yang tidak terhingga kepada semua pihak yang telah membantu hingga skripsi dapat di buat, terutama :

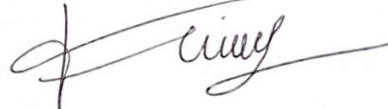
1. Yth. Capt. Sudiono, M. Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Ibu Vidya Selasdini. selaku Ketua Program Studi Teknika.
3. Yth. Bapak Titis Ari Wibowo, S.SI.T., M.M.TR. selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Yth. Ibu Teresa Sitompul, S.S., MM. selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penulisan.
5. Seluruh Dosen, Staf Pengajar, Perwira, Instruktur atas segala ilmu dan pengetahuan yang telah diberikan selama melaksanakan Pendidikan di STIP.
6. PT Jaya Samudera Mandalagiri yang sudah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan praktek kerja nyata (prada) sehingga penulis dapat Menyusun skripsi.
7. Ayahanda Domi dan Ibunda Cucum Sumiati yang telah memberikan kasih sayang serta doa sejak lahir hingga sekarang. Kepada kaka terkasih Shawalin Vitri yang sudah memberikan semangat dan doa dalam membantu penyusun skripsi.

8. Kepada Salma Nabila Deani, yang setiap harinya telah banyak membantu, memberi dorongan, dan memberikan semangat dalam penyelesaian skripsi.
9. Kepada teman teman satu daerah bogor yang selalu memberikan semangat penulis dalam penyelesaian skripsi.
10. Teman-teman satu bimbingan yang selalu memberikan semangat penulis dalam penyelesaian kripsi.
11. Anak kelas KALK 8 Bravo yang selalu memberikan semangat kepada penulis.
12. Teman-teman Angkatan 61 Program Pendidikan Diploma IV yang selalu memberikan dukungan dan semangat dalam menyelesaikan skripsi.

Akhir kata dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadiran ALLAH SWT penulis berharap semoga skripsi dapat memberikan sumbangan pengetahuan dan manfaat sebagai tambahan yang berguna bagi perkembangan ilmu pengetahuan di dunia pelayaran.

Jakarta, 16 Juli 2022

Penulis



FIRMANSYAH

18.9689/k

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|---|-------------|
| SAMPUL DALAM | i |
| TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI | ii |
| TANDA PENGESAHAN SKRIPSI | iii |
| KATA PENGANTAR | iv |
| DAFTAR ISI | vi |
| DAFTAR GAMBAR | viii |
| DAFTAR TABEL | ix |
| DAFTAR LAMPIRAN | x |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang Masalah | 1 |
| B. Identifikasi Masalah | 4 |
| C. Batasan Masalah | 4 |
| D. Rumusan Masalah..... | 4 |
| E. Tujuan Dan Manfaat Penelitian | 4 |
| F. Sistematika Penulisan | 5 |
| BAB II LANDASAN TEORI | |
| A. Tinjauan Pustaka..... | 7 |
| B. Teori..... | 13 |
| C. Kerangka Pemikiran | 25 |
| BAB III METODOLOGI PENELITIAN | |
| A. Waktu Dan Tempat Penelitian..... | 27 |
| B. Metode Pendekatan..... | 27 |
| C. Sumber Data | 28 |

| | | |
|---------------|---------------------------------------|----|
| | D. Teknik Pengumpulan Data | 30 |
| | E. Teknik Analisis Data | 32 |
| BAB IV | ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN | |
| | A. Deskripsi Data | 34 |
| | B. Analisis Data..... | 40 |
| | C. Alternatif Pemecahan Masalah | 43 |
| | D. Evaluasi Pemecahan Masalah..... | 46 |
| | E. Pemecahan Masalah | 47 |
| BAB V | KESIMPULAN DAN SARAN | |
| | A. KESIMPULAN | 49 |
| | B. SARAN..... | 49 |

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

| | | Halaman |
|------------------|--|---------|
| Tabel 2.1 | Integrasi Dalam Inaportnet..... | 14 |
| Tabel 2.2 | Bagan Kerangka Pemikiran..... | 26 |
| Tabel 4.1 | Struktur Organisasi..... | 35 |
| Tabel 4.2 | Data Pendidikan Karyawan..... | 36 |
| Tabel 4.3 | Data Trip Kapal Periode 2021-2022..... | 38 |
| Tabel 4.4 | Data Sarana Dan Prasarana..... | 39 |
| Tabel 4.5 | Bagan Fishbone..... | 40 |

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Trip Kapal Periode 2020-2021

Lampiran 2 Dokumen Pelayaran

Lampiran 3 Kegiatan Operasional agen

Lampiran 4 Time Sheet Kapal

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pelabuhan adalah terminal bagi angkutan laut yang memiliki fungsinya untuk bongkar muat barang, menaikkan dan menurunkan penumpang serta pelabuhan adalah daerah yang digunakan sebagai kegiatan berbisnis. Jika dilihat sekarang ini fungsi pelabuhan ialah sebagai *Industrial Entity, Interface dan Gateway*. Era millennium ke 3 saat ini telah terjadi globalisasi. Disepakatinya perjanjian-perjanjian seperti *WTO (world Trade Organization)*, *AFTA (Asean Free Trade Area)*, *APEC (Asean Pasific Economy Community)* dan *GATT (General Agreement on Tariffs and Trade)* yang digunakan sebagai jaringan perdagangan-perdagangan global dunia dan itu ialah upaya bertujuan meninjau tuntutannya maupun kecenderungan terhadap kondisi globalisasi.

Dari hal tersebut membuat pemerintah Indonesia diminta agar bisa mempersiapkan apa saja yang dibutuhkan sehingga pada saatnya nanti sudah siap berkompetisi di era global dalam bersaing dengan negara dalam globalisasi ini. Pelabuhan sampai saat ini termasuk menjadi bagian sangat vital bagi negara-negara sebagai pintu perdagangan dan transportasi dalam negeri dan luar negeri (ekspor/impor). Pelabuhan Samarinda terletak di Sungai Mahakam. Ada dua pelabuhan di Kota Samarinda, Kalimantan Timur ini. Pelabuhan Petikemas yang berada di Jalan Yos Sudarso, dan Pelabuhan Baru yang terletak di Kecamatan Palaran, sebagai ganti pelabuhan lama yang tidak sesuai dengan kondisi kota. Pelabuhan Baru selesai dibangun pada 26 Mei 2010 dan diresmikan dengan nama TPK Palaran.

Proses pengurusan surat perintah olahgerak *SPOG* dan clearance kapal tug boat di pelabuhan samarinda banyak sekali mengalami hambatan apalagi dengan kapal tug boat yang melewati sungai untuk *pull charge* menuju hilir sungai bisa membuat waktu pengiriman surat dan dokumen kapal bisa terlambat, dengan akses darat untuk menjangkau nya. Dalam data trip tahunan di PT Jaya Samudera Mandalagiri bisa mencapai 400 proses dokumen di *ksop*, itu sebabnya kenapa perusahaan pelayaran harus memperhatikan kegiatan oprasional keagenan di lapangan dikarenakan proses dokumen kapal yang terus meningkat dan harus adanya perhitungan untuk sarana dan prasana kedepannya.

Perusahaan pelayaran yang menyediakan pelayanan keagenan kapal harus dapat melaksanakan tugas-tugasnya dengan baik dan benar. Disini agen bertindak sebagai pihak yang mewakili pemilik kapal dalam mempersiapkan dokumen *clearance in* dan *clearance out* serta pengurusan dokumen perizinan pemakaian fasilitas agar kegiatan kapal selama di pelabuhan dapat berjalan sesuai dengan rencana. Agen juga harus mempersiapkan dokumen sebelum kapal tiba dan memastikan kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan baik, sehingga dapat memberikan pelayanan sepenuhnya terhadap kepentingan kapal selama di pelabuhan.

Sebab pelaksanaan kegiatan keagenan kapal dinilai baik dan dianggap sesuai dengan kebutuhan para pelanggan serta beban biaya yang harus dibayar oleh pelanggan dianggap wajar, maka terbuka kemungkinan para pelanggan akan tetap menunjuk agen tersebut melayani kapal yang dioperasikan pelanggan pada kunjungan-kunjungan berikutnya.

Dengan semakin pesatnya pertumbuhan jumlah perusahaan penyedia jasa keagenan di Indonesia, maka persaingan usaha di bidang tersebut semakin ketat. Oleh karena itu setiap perusahaan penyedia jasa keagenan harus mempunyai strategi yang handal untuk memenangkan persaingan. Strategi persaingan untuk perusahaan-perusahaan penyedia jasa dapat disusun dengan mendasarkan pada bauran pemasaran, yang unsur-unsurnya adalah *Product, Price, Placement, Promotion, People, Process* dan *Performance*. PT Jaya Samudera Mandalagiri merupakan perusahaan keagenan kapal yang mengageni kapal tug boat/tongkang. Untuk dapat bersaing dan memberikan pelayanan yang prima.

Harus didukung dengan kinerja perusahaan yang baik. Kinerja perusahaan yang baik dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya sumber daya manusia. Namun kenyataannya kinerja karyawan di PT Jaya Samudera Mandalagiri masih kurang dalam melakukan jasa keagenan kapal dikarenakan dalam beberapa faktor tertentu yang menghambat kinerja karyawan. Belum optimalnya kinerja di PT Jaya Samudera Mandalagiri ditandai dengan belum optimalnya kepuasan *customer*, banyaknya *complaint* dari pelanggan mengenai pelayanan jasa keagenan PT Jaya Samudera Mandalagiri .

Pengiriman dokumen yang lama dari sub agen, dan sulitnya pengurusan dokumen yang dibutuhkan di instansi terkait. Hal ini dapat menyebabkan menurunnya kepercayaan pengguna jasa keagenan kapal PT Jaya Samudera Mandalagiri sehingga menurunkan jumlah kunjungan kapal. Jika hal ini terjadi terus-menerus dapat menurunkan pendapatan bagi PT Jaya Samudera Mandalagiri. Masalah waktu yang dikerjakan agent disamarinda sangat lah tidak efektif dibandingkan pelabuhan pelabuhan yang sudah memakai inapornet sehingga membuat terhambat nya proses *SPOG* maupun Clearance kapal. Oleh karena itu, penulis melakukan penelitian mengenai permasalahan diatas. Untuk terealisasinya suatu kemajuan pelayanan di pelabuhan samarinda, pemerintah harus terus mengembangkan teknologi informasi. Karena teknologi informasi sangat mempengaruhi efektifitas dan efisiensi dalam kegiatan pelayanan di pelabuhan. Berdasarkan latar belakang pemikiran diatas maka penulis mencoba melakukan penelitian dan menulis skripsi ini dengan judul:

**“ANALISIS PROSES SPOG DAN CLEARANCE KAPAL TUG BOAT
TERHADAP KEGIATAN OPERASIONAL KEAGENAN
DI PT JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI ”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan uraian yang telah di paparkan dalam latar belakang sebelumnya penulis merumuskan permasalahan antara lain:

1. Tidak efektif nya proses pengurusan *spog* dan clearance kapal tug boat
2. Lamanya waktu kerja dan over time

3. Terlambatnya proses surat perintah olah gerak (*SPOG*) dan *clearance* kapal
4. Terjadi keterlambatan kapal untuk pengolongan jembatan di jembatan mahakam
5. Tidak meratanya sistem inaportnet pada kapal *tug boat*

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah diuraikan diatas dan mengingat luasnya permasalahan, maka masalah dapat dibatasi agar materi yang dibahas nantinya tidak terlepas dari pembahasan. Adapun batasan masalah yang saya pilih dari identifikasi masalah pada point no 3 dan 5, yaitu:

1. Terlambatnya proses surat perintah olah gerak (*SPOG*) dan *clearance* kapal
2. Tidak meratanya sistem inaportnet pada kapal *tug boat*

D. RUMUSAN MASALAH

Perumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Mengapa proses surat perintah olah gerak (*spog*) dan *clearance* kapal bisa terlambat?
2. Mengapa system inaportnet disamarinda tidak merata?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian
 - a. Untuk menganalisis pengaruh sistem inaportnet terhadap kegiatan operasional kapal *Tug Boat*
 - b. Untuk mengidentifikasi keterlambatan operasional kegiatan kapal *Tug Boat* di PT Jaya Samudera Mandalagiri
2. Manfaat Penelitian
 - a. Aspek Teoritis

Untuk menemukan model meningkatka kegiatan agensi kapal tug boat PT Jaya Samarinda Jaya di pelabuhan samarinda

b. Aspek Praktis

Sebagai sarana masukan kepada PT Jaya Samudera Mandalagiri untuk bisa mengoptimalisasi kinerja agensi kapal *Tug Boat* dan keefektifan kegiatan kepengurusan *Spog* dan clearance kapal

F. SISTEMATIK PENULISAN

Adapun maksud dari sistematika penulisan skripsi ini adalah untuk mempermudah penyusunan secara menyeluruh serta agar lebih mudah memahami isi dari skripsi. Penyusunan skripsi ini terbagi menjadi 5 (lima) bab yang merupakan satu kesatuan yang saling berhubungan antara bab yang satu dengan bab berikutnya. Berikut ini merupakan sistematika penulisan yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi ini :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini membahas latar belakang masalah, identifikasi masalah, ruang lingkup masalah, tujuan dan manfaat terkait dengan optimalisasi sistem iaportnet terhadap kegiatan agensti kapal Tug Boat PT. Jaya Samudera Mandalagiri di pelabuhan samarinda.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini penulis menguraikan tentang tinjauan pustaka, hipotesis, definisi operasional dan kerangka pikir penelitian atas perumusan masalah terkait optimalisasi sistem iaportnet terhadap kegiatan agensti kapal Tug Boat PT. Jaya Samudera Mandalagiri di pelabuhan samarinda.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam penelitian ini penulis akan menguraikan tentang metode penelitian yang digunakan penulis saat melaksanakan penelitian, termasuk menyebutkan lokasi dan tempat penelitian terkait dengan antrian pelayanan kedatangan kapal. Metode pengumpulan data

dan teknis penelitian data ialah cara yang digunakan penulis untuk mengumpulkan data sesuai tujuan.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Membahas tentang gambaran umum perusahaan atau objek yang diteliti, optimalisasi sistem iaportnet terhadap kegiatan agenst kapal Tug Boat PT. Jaya Samudera Mandalagiri di pelabuhan samarinda.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Sebagai hasil dari penulisan skripsi ini diuraikan kesimpulan dan saran yang bermanfaat berdasarkan penelitian penulis.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL

Berbagai ragam usaha yang dilakukan oleh berbagai pihak di pelabuhan yang bergerak di bidang pelayanan dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan di dalam pelabuhan. Dikarenakan perkembangan zaman yang selalu dikaitkan dengan teknologi informasi, pelabuhanpun mulai menggunakan teknologi informasi untuk meningkatkan kualitas pelayanan di pelabuhan.

Adapun bentuk pelayanan berbasis teknologi informasi yang dikembangkan di area pelabuhan yaitu INAPORNET. Jadi pelayan tersebut berada di beberapa bidang yaitu pelayanan kapal dan layanan barang. Dengan kebijakan pengembangan teknologi informasi akan terintegrasinya pelayanan di pelabuhan yang memperingkas proses pendataan.

Berikut ini akan diuraikan berbagai teori yang menjadi landasan dasar penulisan skripsi ini yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas diambil dari beberapa landasan hukum, buku-buku, kutipan-kutipan, serta teori.

1. Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (Depdikbud : 1995 : 628) optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan. Menurut Winardi (1996:363) optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan. Secara umum optimalisasi adalah pencarian nilai terbaik dari yang tersedia dari beberapa fungsi yang diberikan pada suatu konteks.

Tujuan akhir dari semua keputusan seperti itu adalah meminimalkan upaya yang diperlukan atau untuk memaksimalkan manfaat yang diinginkan. Mengacu pada pendapat singiresu S Rao, John Wiley dan Sons (2009) optimalisasi juga dapat didefinisikan sebagai proses untuk mendapatkan keadaan yang memberikan nilai maksimum atau minimum dari suatu fungsi. Dari beberapa referensi di atas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien.

2. Inaportnet

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015 tentang Penerapan INAPORTNET untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan sebagaimana disebutkan pada Bab I tentang Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 1 bahwa INAPORTNET adalah sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis internet/web untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standard dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan terkait di pelabuhan.

3. Operasional

Definisi praktis dari istilah-istilah yang ada di dalam bahasa Indonesia maupun bahasa asing yang dianggap penting agar tidak terjadi kesalahan dalam pemahaman, maka dibawah ini akan dijelaskan pengertian dari istilah tersebut:

a. Observations

adalah suatu aktivitas pengamatan dari suatu objek secara cermat dan langsung di lokasi penelitian, serta mencatat secara sistematis mengenai gejala yang diteliti.

b. Service delivery

adalah beberapa proses manajerial yang mempunyai focus utama pada *user* dari semua layanan TI (Teknologi Informasi) tersebut dapat digunakan sesuai fungsinya untuk mendukung kegiatan bisnis.

1) Fungsi Bidang Operasional

Menurut Engkos Kosasih dan Capt. Hananto Soewodo (2012 : 146) cabang memiliki beberapa fungsi sebagai berikut:

- a) Memberitahukan kedatangan kapal kepada instansi di pelabuhan sesuai dengan kebutuhan yang berlaku.
- b) Merencanakan, mengatur, dan melaksanakan, penyandaran kapal.
- c) Membantu mempersiapkan dan mengurus surat-surat kapal.
- d) Membantu melayani penyediaan kebutuhan kapal seperti bunker air, perbekalan, repair dan lain-lain.
- e) Memberikan pelayanan kepada awak kapal.
- f) Mengatur dan melaksanakan pemberangkatan kapal.
- g) Memberitahu kepada principal mengenai situasi dan perkembangan pelabuhan beserta fasilitasnya.
- h) Memelihara dan menajaga hubungan yang baik dengan para pejabat pelabuhan.

4. Jasa (*service*)

a. Pengertian jasa menurut pendapat para ahli antara lain :

- 1) Menurut Kotler (2000:428) jasa ialah setiap tindakan atau unjuk kerja yang ditawarkan oleh salah satu pihak ke pihak lain yang secara prinsip tidak berwujud dan tidak menyebabkan perpindahan kepemilikan apapun. Produksinya bisa dan bisa juga tidak terikat pada suatu produk.
- 2) Menurut Zeithaml dan Bitner dalam Hurriyati (2005:28) jasa pada dasarnya adalah seluruh aktivitas dengan output selain produk dalam pengertian fisik, dikonsumsi dan diproduksi pada saat bersamaan memberikan nilai tambah dan secara prinsip tidak berwujud (*intangible*) bagi pembeli pertamanya.
- 3) Menurut Tjipto (2004:18) mengutarakan ada lima karakteristik utama jasa bagi pembeli pertamanya, yaitu:
 - a) *Intangibility* (tidak berwujud) jasa berbeda dengan barang. Bila barang merupakan suatu objek, alat, atau benda. Maka jasa adalah suatu perbuatan, tindakan, pengalaman, proses, kinerja (*performance*),

atau usaha. Oleh sebab itu, jasa tidak dapat dilihat, dirasa, dicium, didengar, atau diraba sebelum dibeli dan dikonsumsi. Bagi para pelanggan, ketidakpastian dalam pembelian jasa relatif tinggi karena terbatasnya *search qualities*, yakni karakteristik fisik yang dapat dievaluasi pembeli sebelum pembelian dilakukan. Untuk jasa, kualitas apa dan bagaimana yang akan diterima konsumen, umumnya tidak diketahui sebelum jasa bersangkutan dikonsumsi.

- b) *Inseparability* (tidak dapat dipisahkan) barang biasa diproduksi, kemudian dijual, lalu dikonsumsi. Sedangkan jasa umumnya dijual terlebih dahulu, baru kemudian diproduksi dan dikonsumsi pada waktu dan tempat yang sama.
- c) *Variability/heterogeneity* (berubah – ubah) jasa bersifat variable karena merupakan *non-standardized* output, artinya banyak variasi bentuk, kualitas, dan jenis tergantung kepada siapa, kapan dan dimana jasa tersebut diproduksi. Hal ini dikarenakan jasa melibatkan unsur manusia dalam proses produksi dan konsumsinya yang cenderung tidak bisa diprediksi dan cenderung tidak konsisten dalam hal sikap dan perilakunya.
- d) *Perishability* (tidak tahan lama) jasa tidak tahan lama dan tidak dapat disimpan. Kursi pesawat yang kosong, kamar hotel yang tidak dihuni, atau kapasitas jalur telepon yang tidak dimanfaatkan akan berlalu atau hilang begitu saja karena tidak bisa disimpan.
- e) *Law of ownership* merupakan perbedaan dasar antara barang dan jasa. Pada pembelian barang, konsumen memiliki hak penuh atas penggunaan dan manfaat produk yang dibelinya. Mereka bisa mengkonsumsi, menyimpan atau menjualnya. Di lain pihak, pada pembelian jasa, pelanggan mungkin hanya memiliki akses personel atau suatu jangka waktu terbatas (misalnya kamar hotel, bioskop, jasa penerbangan dan pendidikan).

5. Keagenan

Menurut Undang Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada pasal 1 ayat 7 menyebutkan bahwa agen umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.

Menurut Undang Undang No 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dalam pasal 11 ayat 4 menyebutkan bahwa perusahaan angkutan laut asing hanya dapat melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan wajib menunjuk perusahaan nasional sebagai agen umum.

Menurut Capt. R.P. Suyono (2007:223) keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principle*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.

6. Kapal

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Pasal 309 ayat (1) KUHD), Kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya kapal adalah kapal karam, mesin penggerak lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatan sendiri, namun dapat digolongkan kedalam alat berlayar karena dapat terapung mengapung .

dan bergerak dia air. Sedangkan menurut Gianto dkk (2000: 65), kapal adalah setiap alat apung dengan bentuk dan jenis apapun, sedangkan kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar di laut untuk keperluan angkutan laut atau yang diperuntukkan untuk itu.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang dilaut, sungai seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara Ship yang lebih besar dan Boat yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Regulasi dimana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang baik secara surat-suratnya maupun nahkoda dan ABK yang diharuskan memiliki Sertifikat pelayaran sesuai aturan yang berlaku di negara setempat. Adapun jenis-jenis kapal yang dimiliki oleh PT. Kartika Samudra Adijaya meliputi:

a. Kapal Floating Crane (Floating Crane boat)

Floating crane adalah alat bongkar muat yang dirancang khusus di atas tongkang dan dapat bergerak dengan menggunakan baling-baling sendiri ataupun ditarik, dan dikombinasikan dengan menggunakan penggaruk (grab bucket) untuk mengambil muatan dari tongkang ke kapal.

Alat satu ini tentunya sangat sering dijumpai di area perairan. Umumnya digunakan sebagai penyalur bahan material dari kapal tongkang kemudian dilanjutkan dengan pemrosesan dan dimasukkan pada mother vessel. Sistem pengoperasiannya menggunakan loading operation dan memakai sistem ban berjalan.

b. Kapal Tanker (Tanker Boat)

Kapal tanker adalah jenis dari kapal tanker yang berfungsi untuk mengangkut minyak. Terdapat 2 jenis kapal tanker pengangkut minyak, yaitu kapal tanker pengangkut minyak matang/halus dan kapal tanker pengangkut minyak mentah. Umumnya kapal pengangkut minyak mentah lebih kecil. Kapal ini harus dibuat kokoh dan jangan sampai minyak yang

diangkutnya bocor karena dapat menyebabkan malapetaka dalam kehidupan laut di sekitarnya.

c. Kapal Tunda (Tug Boat)

Kapal tunda digunakan untuk memberikan pelayanan kepada kapal yang mempunyai panjang lebih dari 70 meter dan melakukan olah gerak di perairan wajib pandu, baik yang akan sandar ataupun meninggalkan pelabuhan dengan cara menggandeng, mendorong dan menarik. Pemanduan kapal tersebut dimaksudkan untuk kepentingan pertimbangan keselamatan pelayaran. Dalam hal fungsi kapal Tugboat digunakan untuk menarik serta mendorong kapal tongkang atau kapal floating crane melewati alur sungai dan melakukan kegiatan pengolongan kapal menuju pelabuhan selanjutnya.

Jumlah awak kapal tunda tergantung dari ukuran besar kecilnya daya kapal tunda itu sendiri, untuk kapal tunda type heen-scren dengan daya 600 HP s/d 1000 HP minimal diawaki 13 orang yang terdiri dari Nahkoda, Mualim I, Mualim II, Kepala Kamar Mesin, (KKM), Masinis I, Masinis II dan Juru Masak yang masing-masing satu orang serta juru mudi, kelasi dan juru motor yang masing-masing sebanyak dua orang. Para awak kapal tersebut harus mempunyai ijazah keahlian sesuai bidangnya.

B. TEORI

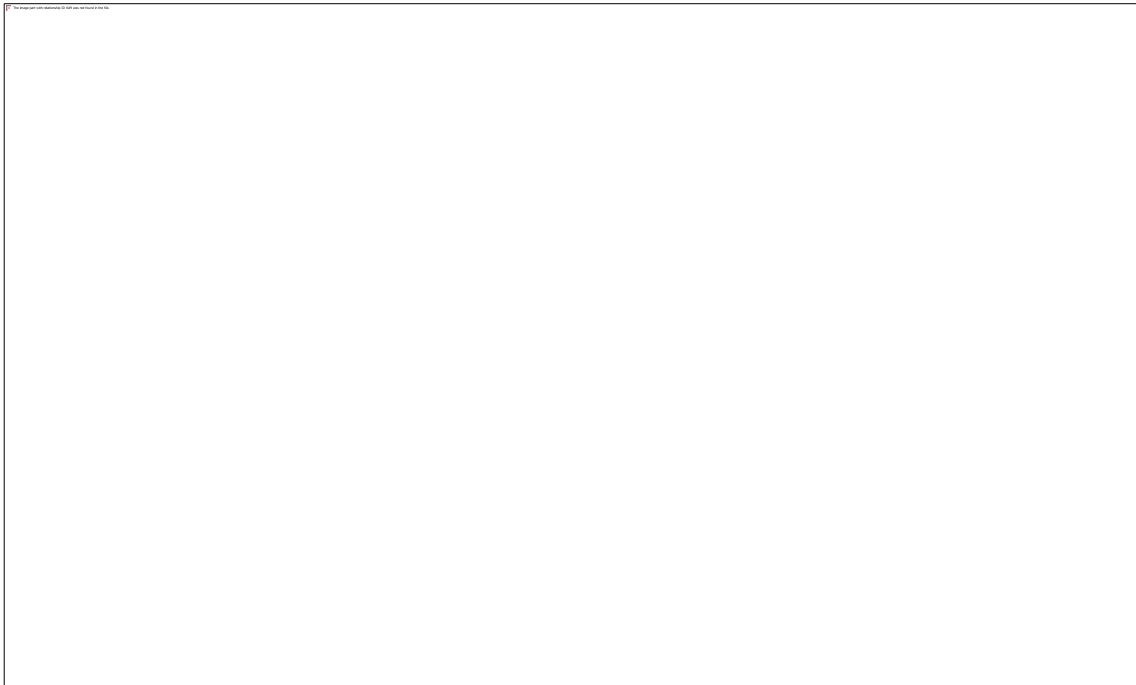
1. Peran Sistem inaportnet

Dalam PM 157 Tahun 2015 tentang penerapan Inaportnet untuk instansi pemerintahan dan pemangku kepentingan terkait di sebutkan sebagai mana pada Bab II tentang Penyelenggaraan Inaportnet Pasal 2 Ayat 4 bahwa Instansi pemerintahan dan pemangku kepentingan terkait di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada Ayat 3 meliputi:

- a. Kantor Otoritas Pelabuhan Utama
- b. Kantor Kesyahbandaran Utama
- c. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

- d. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan/Kantor Pelabuhan
- e. Kantor Pabean
- f. Kantor Kesehatan Pelabuhan
- g. Balai Karantina Pertanian
- h. Kantor Karantina Ikan dan Pengawas Mutu Ikan
- i. Kantor Imigrasi Badan Usaha Pelabuhan
- j. Perusahaan Angkutan Laut Nasional di Pelabuhan
- k. Perusahaan Bongkar Muat di Pelabuhan.

Bagan 2.1
Integrasi dalam Inaportnet



2. Tujuan sistem inaportnet

Tujuan utama pembangunan sistem Inaportnet yaitu mempercepat penyelesaian proses, peningkatan efektifitas dan kinerja penanganan kegiatan perdagangan dan lalu lintas barang, terutama mendorong percepatan proses port clearance. Tujuan kedua adalah meminimalisasir waktu dan biaya yang diperlukan dalam seluruh kegiatan port clearance, terutama terkait proses pelayanan kapal di Pelabuhan. (Supardi, 2016). Manfaat dari sistem Inaportnet adalah sebagai berikut:

- a. Kecepatan layanan Waktu pelayanan akan menjadi lebih cepat jika dibandingkan dengan sebelum adanya Inaportnet. Misalnya: untuk

pelayanan kapal masuk, waktu yang dijanjikan sekarang adalah 12 jam diukur dari dokumen Permintaan Pelayanan Kapal Pindah (PPKP) diterima sistem Inaportnet sampai dengan kapal sandar di dermaga, dari sebelumnya rata-rata 1 minggu tanpa melalui sistem Inaportnet.

- b. Biaya pengurusan menjadi lebih murah karena perusahaan bisa menekan jumlah kurir yang diperlukan.
- c. Meningkatkan daya saing pelayanan kapal di pelabuhan.
- d. Meningkatkan informasi publik mengenai kebijakan pelayanan kapal di pelabuhan.
- d. Meningkatkan transparansi untuk menghilangkan penyalahgunaan wewenang.
- e. Mengurangi adanya *under invoice*.
- f. Perusahaan dapat memantau pergerakan kapal pengangkut barang dan dokumen pengurusan kapal setelah kapal masuk pelabuhan langsung dari komputernya di meja kerja.
- g. Perusahaan dapat langsung memperoleh informasi mengenai kapal dan dokumen pengurusan yang berkaitan dengan kegiatan kapal tersebut di pelabuhan, misalnya Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing (PKKA), Surat Ijin Berlayar (SIB) dan lainnya dapat dipantau langsung dari komputernya di meja kerja (Saifudin, 2016).

3. Fungsi sistem inaportnet

Sistem Inaportnet merupakan sistem yang berbasis jaringan internet/web service terkait dalam pelayanan kedatangan maupun keberangkatan kapal serta kegiatan bongkar muat. Sistem dibuat agar pengguna jasa perusahaan pelayaran maupun perusahaan bongkar muat dalam melakukan permohonan pelayanan atau clearance in/out untuk melakukan kegiatan kedatangan dan keberangkatan kapal maupun terkait rencana kegiatan bongkar muat untuk muatan di kapal tidak harus datang ke instansi pemerintah untuk melakukan clearance, atau dengan kata lain meminimalisir pengguna jasa bertatap muka dengan petugas pemerintah yang berwenang.

Hal ini sejalan dengan komitmen Kementerian Perhubungan memberantas pungutan liar di sektor Perhubungan. Pengguna sistem Inaportnet adalah instansi pemerintah dan badan usaha pelabuhan serta pelaku industri logistik

di Indonesia yang memanfaatkan jasa kepelabuhanan seperti: Perusahaan Pelayaran/agen, Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan Jasa Pengurusan Transortasi (JPT) (Concaceio, 2017). Sistem Inaportnet merupakan sistem yang berbasis jaringan internet/web service terkait dalam pelayanan kedatangan maupun keberangkatan kapal serta kegiatan bongkar muat.

Sistem dibuat agar pengguna jasa perusahaan pelayaran maupun perusahaan bongkar muat dalam melakukan permohonan pelayanan atau clearance in/out atau rencana kegiatan bongkar muat tidak harus datang ke instansi pemerintah 9 untuk melakukan clearance, atau dengan kata lain meminimalisir pengguna jasa bertatap muka dengan petugas pemerintah yang berwenang. Hal ini sejalan dengan komitmen Kementerian Perhubungan dalam memberantas pungutan liar di sektor Perhubungan. Pengguna sistem Inaportnet adalah instansi pemerintah dan badan usaha pelabuhan serta pelaku industri logistik di Indonesia yang memanfaatkan jasa kepelabuhanan seperti : Perusahaan Pelayaran/Agen, Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan Jasa Pengurusan Transortasi (JPT).

a. Karakteristik sistem Inaportnet

Sistem inaportnet memiliki karakteristik yang membuat sistem inaportnet mudah di oprasikan dan membuat penguna jasa agent harus bisa mengoprasikan sistem inaportnet

- 1) Sistem inaportnet adalah sistem yang berbasis web, selalu dapat diakses dimana saja dan kapan saja (24 jam dalam 7 hari).
- 2) Sistem inaportnet adalah sistem yang mudah digunakan
- 3) Sistem inaportnet adalah sistem yang aman, pertukaran data dan informasi terjamin kerahasiaannya.
- 4) Sistem inaportnet adalah sistem yang cerdas (intelligent, sistem dapat menyesuaikan dengan kondisi pengguna)
- 5) Sistem inaportnet adalah sistem yang netral, artinya tidak memihak, sistem hanya memberikan akses sesuai dengan tingkat kepentingan pengguna.
- 6) Sistem inaportnet adalah sistem yang mengotomasi/streamline bisnis proses yang ada (sesuai dengan peraturan/ketentuan yang berlaku).
- 7) Sistem inaportnet adalah sistem yang terintegrasi

- b. Dalam pelayanan Inaportnet akan banyak menggunakan singkatan atau istilah.

Adapun istilah – istilah yang sering digunakan atau yang terdapat pada layanan Inaportnet adalah sebagai berikut:

- 1) AP: Agen Pelayaran/Perusahaan Pelayaran
- 2) PBM: Perusahaan Bongkar Muat
- 3) PMKU: Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha
- 4) PKK: Pemberitahuan Kedatangan Kapal adalah laporan rencana kedatangan kapal yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus dan perusahaan angkutan laut rakyat kepada Penyelenggara Pelabuhan.
- 5) SPM: Surat Persetujuan Kapal Masuk Pelabuhan (Clearance in) adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan wajib lainnya untuk memasuki pelabuhan.
- 6) RKBM: Rencana Kegiatan Bongkar Muat adalah laporan yang disampaikan perusahaan bongkar muat kepada Penyelenggara Pelabuhan yang memuat rencana kegiatan bongkar muat.
- 7) PPKB: Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang adalah permintaan pelayanan jasa di pelabuhan dan jenis barang serta jumlah barang yang akan di bongkar/muat oleh agen pelayaran yang diterbitkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP).
- 8) RPK-RO: Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi adalah dokumen lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang diusulkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada Penyelenggara Pelabuhan untuk memperoleh penetapan.
- 9) PPK: Penetapan Penyandaran Kapal adalah dokumen lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang ditetapkan oleh Kantor Otoritas Utama dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
- 10) SPK: Surat Perintah Kerja adalah dokumen yang berisi perintah untuk melaksanakan pelayanan kapal yang dikeluarkan oleh Badan Usaha

Pelabuhan (BUP) yang meliputi kegiatan pemanduan, penundaan, dan tambat kapal.

- 11) SPOG: Surat Persetujuan Olah Gerak adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran untuk melakukan pergerakan di pelabuhan.
- 12) LKK: Laporan Keberangkatan Kapal adalah laporan rencana keberangkatan kapal yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada Penyelenggara Pelabuhan.
- 13) LK3: Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal adalah laporan yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada Penyelenggara Pelabuhan tentang realisasi kegiatan kapal yang 12 berisikan tanggal kapal tiba dan tanggal kapal berangkat, pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, serta data muatan kapal (bongkar dan/atau muat).
- 14) SPB: Surat Persetujuan Berlayar (Clearance Out/Port Clearance) adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi syarat kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya untuk berlayar meninggalkan pelabuhan.
- 15) LAB: Laporan Angkutan Barang adalah surat yang berisi daftar kegiatan bongkar/muat barang yang diajukan oleh perusahaan jasa terkait (EMKL/JPT) kepada Penyelenggara Pelabuhan.
- 16) JPT : Jasa Pengurusan Transportasi (Freight Forwarding) adalah usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara yang mencakup kegiatan pengiriman, penerimaan, bongkar muat, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, pemesanan ruangan pengangkut, pengelola pendistribusian, perhitungan biaya angkutan, klaim asuransi atas pengiriman barang, penyelesaian tagihan dan

biaya–biaya lainnya yang 13 diperlukan dan penyediaan sistem informasi dan komunikasi serta layanan logistik.

- 17) Warta Kapal adalah suatu bentuk pelaporan secara elektronik yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara angkutan laut khusus, agen umum, dan/atau sub agen kepada Penyelenggara Pelabuhan dan Syahbandar mengenai kondisi umum kapal dan muatannya sebelum kapal memasuki pelabuhan (PKK dan SPM) dan/atau sebelum kapal meninggalkan pelabuhan (LKK, LK3 dan SPB).
- 18) SI adalah perintah/instruksi pengapalan/pengiriman yang dibuat oleh eksportir/pengirim barang kepada perusahaan pengangkutan.
- 19) Hub Payment adalah Pusat Distribusi dan monitoring tagihan PNB (Penerimaan Negara Bukan Pajak) dari seluruh aplikasi online Kementerian Perhubungan untuk pembayaran dan penyetoran PNB ke Kas Negara yang terhubung melalui SIMPONI (Sistem Informasi PNB Online) (Saifudin, 2009). Dalam pelaksanaannya, untuk bergabung dalam sistem Inaportnet setiap pengguna portal harus memiliki user, password dan code pada member login. Pada manual aplikasi ini, user dapat mengakses menggunakan browser ke aplikasi Front End Inaportnet dengan alamat: <https://Inaportnet.dephub.go.id>, kemudian muncul halaman login seperti di bawah ini untuk setiap user.

4. Fungsi dan Jenis Keagenan

Agensi adalah hubungan antara dua pihak yang dituangkan dalam bentuk perjanjian atau bentuk yang lain, yang mana salah satu pihak diberikan kewenangan untuk melakukan tindakan untuk atas nama orang lain dan tindakan agen tersebut akan mengikat prinsipal, baik itu disebabkan karena dituangkan dalam perjanjian atau disebabkan karena tindakan. (Budi santoso, 2015: 4) Agen umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjukkan oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama di Indonesia (Undang undang pelayaran no.17, tahun 2008: 3).

Keagenan umum adalah perusahaan pelayaran yang ditunjukkan oleh perusahaan lain di Indonesia atau perusahaan asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya. Jadi, perusahaan dapat menunjuk agen dalam hal pelayanan terhadap kapalnya, tetapi juga dapat ditunjukkan sebagai agen dalam hal pelayanan terhadap kapal milik perusahaan lain . (engkos kosasih , 2012 : 471).

a. Fungsi keagenan

Untuk melaksanakan tugas tugasnya, keagenan mempunyai fungsi sebagai berikut menurut (engkos kosasih , 2012 : 472)

- 1) Memonitor pelaksanaan penanganan atau pelayanan keagenan yang bersifat kegiatan fisik muatan maupun kegiatan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal mengadministrasikan kegiatan keagenan.
- 2) Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan keagenan
- 3) Mengupayakan kegiatan keagenan sehingga dapat memberikan stimulan terhadap kegiatan pokok perusahaan.
- 4) Menyusun program operasional keagenan berdasarkan kebijakan perusahaan, baik liner Servis ataupun tramper services

b. Jenis jenis keagenan

Jenis jenis keagenan ada tiga macam, antara lain sebagai berikut menurut (R.P. Suyono,2007:223-224)

1) General agent

Agen umum adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Adapun persyaratan sebagai general agen:

- a) Perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal berbendera Indonesia berukuran minimal 5000 GT.
- b) Memiliki Bukti perjanjian keagenan umum atau surat keagenan umum salah satu tugas general agen adalah menunjuk sub agen yang berada di luar wilayah general agen dengan mengeluarkan surat PKK (penunjuk keagenan kapal)

2) Sub agent

Sub agen adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agen untuk melayani kebutuhan kapal di Pelabuhan tertentu. Adapun tugas sub agen, yaitu:

a. Pelayanan kapal (shi'p husbanding)

Contohnya pelayanan kapal adalah pelayanan ABK, perbaikan atau pemeliharaan kapal, penyediaan onderdil atau suku cadang kapal dan sebagainya.

b. Operasi kegenan (cargo operation)

Contoh operasi keagenan adalah pengelolaan bongkar dan muat, stowage , lashing, dan dokumen muatan.

5. Pengertian Pelayanan

Menurut Kotler (2008) pelayanan adalah setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun. Menurut Moenir (2008) pelayanan adalah serangkaian kegiatan yang berlangsung secara rutin dan berkesinambungan meliputi seluruh kehidupan orang dalam masyarakat.

Selanjutnya Sinambela (2008) mengemukakan bahwa pelayanan adalah setiap kegiatan yang menguntungkan dalam suatu kumpulan atau kesatuan, dan menawarkan kepuasan meskipun hasilnya tidak terikat pada suatu produk secara fisik. Hal ini menunjukkan bahwa pelayanan berkaitan dengan kepuasan batin dari penerima pelayanan.

Pengertian pelayanan menurut Zein (2009) adalah sebuah kata yang bagi penyedia jasa merupakan sesuatu yang harus dikerjakan dengan baik. Sedangkan definisi pelayanan menurut Mahmoedin (2010) adalah suatu aktivitas atau serangkaian aktivitas yang bersifat tidak kasat mata yang terjadi sebagai akibat adanya interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal - hal lain yang disediakan oleh perusahaan pemberi pelayanan yang dimaksud untuk memecahkan permasalahan konsumen/pelanggan.

Berdasarkan pengertian - pengertian diatas maka dapat disimpulkan bahwa pelayanan merupakan suatu bentuk sistem, prosedur atau metode tertentu yang

diberikan kepada orang lain, dalam hal ini, kebutuhan pelanggan tersebut dapat terpenuhi sesuai dengan harapan atau keinginan pelanggan dengan tingkat persepsi mereka.

a. Kualitas Pelayanan

Konsep kualitas layanan muncul pada tahun 1985, A. Parasuraman, Valarie A. Zeithaml, dan Leonard L. Berry lewat penelitian dan direvisi kembali pada tahun 1988. Dalam artikelnya mereka menekankan adanya fenomena umum bahwa pencapaian kualitas dalam hal produk dan layanan menduduki posisi sentral. Kualitas layanan ini bagi mereka belum lagi terdefinisikan secara baik. Kualitas layanan, menurut mereka, adalah perbandingan antara Harapan (Expectation) dengan Kinerja (Performance) dalam Mardikawati & Farida (2013).

Dengan mengutip Lewis and Booms (1983), mereka menyatakan "Service quality (kualitas layanan) adalah ukuran seberapa baik suatu layanan menemui kecocokan dengan harapan pelanggan. Penyelenggaraan kualitas layanan berarti melakukan kompromi dengan harapan pelanggan dengan tata cara yang konsisten".

Bates dan Hoffman (1999) seperti dikutip oleh Sukoco dan Nilowardono (2009) menyatakan bahwa kualitas layanan merupakan penilaian pelanggan terhadap proses penyediaan jasa, dengan demikian pengevaluasian kualitas layanan berarti pengevaluasian terhadap proses produksi jasa. Sementara itu menurut Tjiptono (2005) kualitas layanan adalah suatu tingkat keunggulan yang diharapkan dimana pengendalian atas tingkat keunggulan tersebut bertujuan untuk memenuhi kebutuhan pelanggan. Senada dengan Tjiptono, Arief (2006) menyatakan kualitas pelayanan adalah tingkat keunggulan yang diharapkan dan pengendalian atas tingkat keunggulan tersebut untuk memenuhi keinginan pelanggan.

Menurut Usmara (2008) kualitas pelayanan adalah suatu sikap dari hasil perbandingan pengharapan kualitas jasa konsumen dengan kinerja perusahaan yang dirasakan konsumen. Lain halnya Roderick, James dan Gregory (2008) yang menyatakan bahwa service quality adalah tingkat-

tingkat ukuran atas kualitas pelayanan yang diasumsikan berhubungan dengan perkembangan harga. Berdasarkan pendapat para ahli diatas, dapat disimpulkan bahwa service quality adalah suatu tingkat ukuran akan keunggulan yang diharapkan atas kualitas pelayanan yang dihubungkan dengan perkembangan harga atau tingkat perbandingan pengharapan kualitas jasa konsumen dengan kinerja perusahaan yang dirasakan konsumen untuk menjadi pengendali perkembangan harga.

6. Alur Sungai

Menurut PP No. 38 Tahun 2011 Tentang Sungai, Sungai adalah alur atau wadah air alami dan/atau buatan berupa jaringan pengaliran air beserta air didalamnya, mulai dari hulu sampai muara, dengan dibatasi kanan dan kiri oleh garis sempadan. Kemudian untuk Daerah Aliran Sungai adalah suatu wilayah yang merupakan satu kesatuan dengan sungai dan anak-anak sungainya, yang berfungsi menampung, menyimpan, dan mengalirkan air yang berasal dari curah hujan ke laut secara alami, yang batas di darat merupakan pemisah topografis dan batas di laut sampai dengan daerah perairan yang masih terpengaruh aktifitas daratan.

Sungai adalah suatu saluran drainase yang terbentuk secara alamiah. Akan tetapi disamping fungsinya sebagai saluran drainase dan dengan adanya air yang mengalir di dalamnya, sungai menggerus tanah dasarnya secara terus-menerus sepanjang masa existensinya dan terbentuklah lembah-lembah sungai. Volume sedimen yang sangat besar yang dihasilkan dari keruntuhan tebing-tebing sungai di daerah pegunungan dan tertimbun di dasar sungai tersebut, terangkut ke hilir oleh aliran sungai. Hal ini diakibatkan karena pada daerah pegunungan kemiringan sungainya curam dan gaya tarik aliran airnya cukup besar, setelah itu gaya tariknya menjadi sangat menurun ketika mencapai dataran. Dengan demikian beban yang terdapat dalam arus sungai berangsur-angsur diendapkan.

Menurut Triatmodjo, (2008: 103) sungai adalah saluran dimana air mengalir dengan muka air bebas. Pada semua titik di sepanjang saluran, tekanan dipermukaan air adalah sama, yang biasanya adalah tekanan atmosfer. Variabel aliran sangat tidak teratur terhadap ruang dan waktu. Variabel

tersebut adalah tampang lintang saluran, kekasaran, kemiringan dasar, belokan, debit aliran dan sebagainya. Dalam hal ini fungsi alur sungai pada pelayaran sebagai sarana transportasi pedalaman serta sebagai media pengiriman hasil tambang seperti batubara, kemudian di sisi lain juga dapat berfungsi sebagai penghubung antara hulu ke hilir ataupun sebaliknya.

7. Pengertian Sumber Daya Manusia

sumber daya manusia adalah semua manusia yang terlibat di dalam suatu organisasi dalam mengupayakan terwujudnya tujuan organisasi tersebut.

Menurut Ndraha (1999) dalam Sutrisno (2009:4), sumber daya manusia berkualitas tinggi adalah sumber daya manusia yang mampu menciptakan bukan saja nilai komparatif tetapi juga nilai kompetitif-generatif-inovatif dengan menggunakan energi tertinggi seperti: intelligence, creativity dan imagination; tidak lagi semata-mata menggunakan energi kasar, seperti bahan mentah, lahan, air tenaga otot, dan sebagainya. Sumber daya manusia diartikan sebagai sumber dari kekuatan yang berasal dari manusia-manusia yang dapat didayagunakan oleh organisasi.

Dengan berpegang pada pengertian tersebut, sumber daya manusia adalah manusia bersumber daya dan merupakan kekuatan (power). Dari berbagai pengertian tersebut maka dapat diartikan bahwa sumber daya manusia adalah sumber daya yang memiliki potensi, kontribusi dan peran yang berpengaruh terhadap upaya pencapaian tujuan organisasi. Jadi, sumber daya manusia (SDM) adalah semua orang yang terlibat yang bekerja untuk mencapai tujuan perusahaan. Manajemen sumber daya manusia, adalah suatu ilmu atau cara bagaimana mengatur hubungan dan peranan sumber daya (tenaga kerja) yang dimiliki oleh individu secara efisien dan efektif serta dapat digunakan secara maksimal sehingga tercapai tujuan (goal) bersama perusahaan, karyawan dan masyarakat 4 menjadi maksimal.

SDM didasari pada suatu konsep bahwa setiap karyawan adalah manusia-bukan mesin - dan bukan semata menjadi sumber daya bisnis. Sebelum membahas lebih jauh, maka perlu diketahui pengertian MSDM itu dari berbagai sumber dan perpekstif untuk lebih menegaskan tentang definisi MSDM . Beberapa pakar atau sumber yang akan memberikan pandangan yang beragam tentang MSDM :

- a. Pengertian MSDM menurut Marwansyah yaitu :

Pendayagunaan sumber daya manusia di dalam organisasi yang dilakukan melalui fungsi-fungsi perencanaan sumber daya manusia, rekrutmen dan seleksi, pengembanan sumber daya manusia, perencanaan dan pengembangan karir, pemberian kompensasi dan kesejahteraan, keselamatan dan kesehatan kerja, serta hubungan industrial.

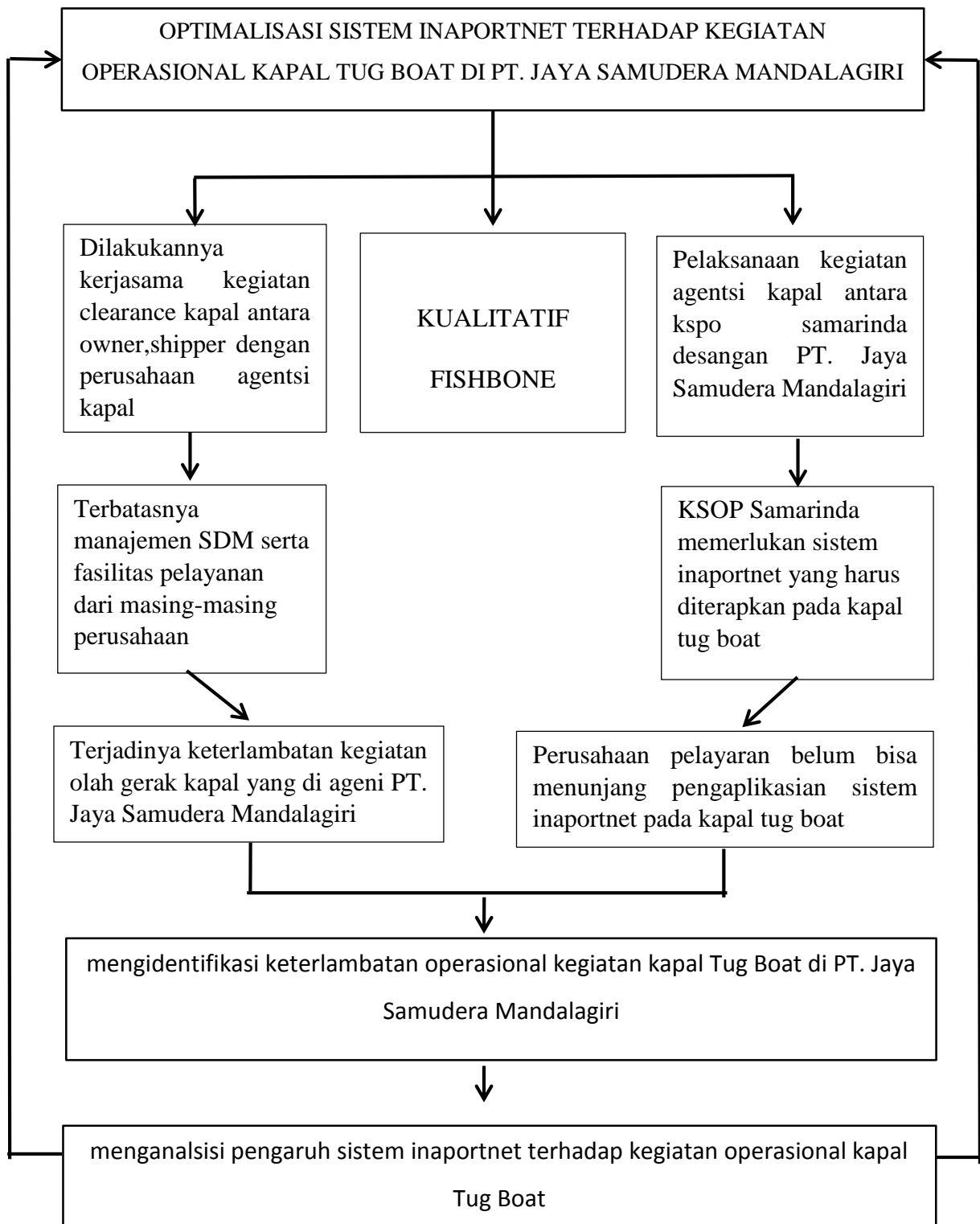
- b. Dessler berpendapat bahwa Manajemen sumber daya manusia adalah “Proses memperoleh, melatih, menilai, dan memberikan kompensasi kepada karyawan, memerhatikan hubungan kerja mereka, kesehatan, keamanan, dan masalah keadilan”.

- c. Definisi lain dari Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM) yaitu Segala 5 kegiatan yang berkaitan dengan pengakuan pada pentingnya pendidik dan tenaga kependidikan pada sekolah sebagai sumber daya manusia yang vital, yang memberikan sumbangan terhadap tujuan, dan memanfaatkan fungsi dan kegiatan yang menjamin bahwa sumber daya manusia dimanfaatkan secara efektif dan adil demi kemaslahatan individu, sekolah, dan masyarakat. Menurut definisi yang diberikan oleh para ahli tersebut, menunjukkan pentingnya manajemen sumber daya manusia untuk mencapai tujuan perusahaan, karyawan, dan masyarakat. Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa manajemen sumber daya manusia adalah proses perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan dan evaluasi sumber daya manusia dari berbagai organisasi untuk mencapai tujuan yang efektif dan efisien.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Uma Sekaran dalam bukunya *Business Research*, 1992 dalam (Sugiyono 2010) berpendapat bahwa, kerangka pikir ialah model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan banyak faktor yang sudah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Hal ini berfungsi untuk mempermudah penulis dalam menguraikan inti dari permasalahan dari skripsi.

Bagan 2.1
Kerangka Pemikiran



BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Dalam penelitian skripsi ini, bahan diambil berdasarkan penelitian yang dilaksanakan pada saat penulis melakukan praktik darat (PRADA) terhitung mulai tanggal 05 Agustus 2020 sampai dengan 18 Juli 2021.

2. Tempat dan Profil Perusahaan

Adapun tempat pelaksanaan penelitian tersebut adalah perusahaan pelayaran PT Jaya Samudera Mandalagiri yang bergerak dalam bidang pelayanan *agentsi* yang berada di Jakarta Utara. Berikut adalah informasi umum mengenai data – data perusahaan:

| | |
|-----------------|--|
| Nama Perusahaan | : PT Jaya Samudera Mandalagiri |
| Alamat | : JL. KEBAHAGIAAN NO. 09A RT 38 KEL. SUNGAI PINANG DALAM, SUNGAI PINANG 75242 SAMARINDA – KALTIM |
| Telepon | : 0541 6224830 |
| Mobile | : 081293529847 |
| Email | : ops.smd@ptjsm.com |

B. METODE PENDEKATAN

Dalam penelitian ini agar tidak menemui kendala perlu adanya suatu metode, hal ini diharapkan agar data yang diperoleh akurat dan hasil dari penelitian tersebut mendapatkan suatu kebenaran yang dapat diuji kebenarannya. Dalam buku yang berjudul Metode Penelitian Kualitatif oleh Albi Anggito dan Johan Setiawan

(2018:8), metode kualitatif ialah pengumpulannya data pada suatu latar alamiahnya dengan maksud mengartikan fenomenanya yang terjadi dimana peneliti sebagai *instrument* kunci, pengambilan sampelnya sumber data dilakukannya secara *purposive* dan *snowbaal*, teknik pengumpulan data dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat kualitatif/induktif, dan hasil penelitiannya kualitatif sangat menekankan makna dari pada generalisasi.

Menurut Sugiyono dalam metode penelitian (2017:35), metode penelitian deskriptif dilakukannya agar dapat mengetahui keberadaannya variabel mandiri, baik hanya untuk satu variabel atau variabel lebih (variabel yang berdiri sendiri atau variabel bebas) tanpa membuat perbandingan variabelnya itu sendiri dan mencari hubungannya dengan variabel lainnya.

Dapat disimpulkannya bahwa penelitian deskriptif kualitatif ialah penelitian yang dilakukan dengan cara mendeskripsikan peristiwa yang terjadi berdasarkan pada gambar, dokumen dan menganalisis data-data yang benar-benar-benar ada sehingga dapat dijadikan sebagai sumber penelitian tanpa menggunakan perhitungan angka atau penjumlahan. Oleh sebab itu metode penelitian yang digunakan dalam pembahasan masalah dalam skripsi ini dilihat dari cara dan dasar dalam penyelesaian masalah adalah metode penelitian deskriptif kualitatif

C. SUMBER DATA

Menurut Lofland dalam bukunya Moleong (2014:157) mengatakan bahwa sumbernya data utama dari penelitian kualitatif merupakan kata-kata, dan tindakanya yang lebih adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lainnya. Menurut Nasehudin dan Gozali (2012), dalam pelaksanaan suatu penelitian hal yang diperhatikan ialah ketersediaan data-data yang dibutuhkan untuk menyelesaikan suatu rumusan masalah yang telah ditentukan sebelumnya.

Jadi bisa disimpulkan bahwa sumber data merupakan subyek asal dari mana data tersebut didapatkan. Lalu data-data yang didapat dari sumber tersebut dikumpulkan dan diolah. Pengumpulan datanya merupakan bagian sangat pentingnya dan harus ada didalam penelitian ilmiah, karena teknik pengumpulan

data dapat berpengaruhnya berhasil atau tidaknya penelitian itu. Sumber data yang dibutuhkan pada penyusunan skripsi ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Berikut adalah pengertian jenis data primer dan sekunder:

1. Data Primer

Menurut Sugiyono (2016:225) “Data primer merupakan sumber-sumber dasar yang menjadi bukti atau saksi utama dari kejadian yang lalu, dimana sumber primer ialah tempat atau gudang penyimpanan yang *original* dari data sejarah”. Secara umum data sumber primer merupakan data yang didapat secara langsung dari sumbernya. Data-data pada penelitian ini diperoleh dari objek yang diteliti pada proses kedatangan kapal, yakni dengan caranya memahami setelah itu mengamati langsung dimana lokasinya serta melakukan wawancara. Penulis melakukan penelitian yang langsung ditujukan pada data yang akurat dan data yang paling terpenting. Pada penelitian ini, penulis melakukan diskusi dengan cara wawancara langsung dengan kepala cabang dan *manager* operasional PT Jaya Samudera Mandalagiri, kegiatan wawancara tersebut dilakukan disaat kegiatan kerja berlangsung saat penulis mempelajari kegiatan operasional di PT Jaya Samudera Mandalagiri.

2. Data Sekunder

Menurut Nur Indrianti dan Bambang Supomo (2014:147) data sekunder merupakan sumber data penelitiannya yang didapat peneliti secara tidak langsungnya melalui perantara media (didapat dan dicatat oleh pihak lain). Data ini didapat dari buku-buku yang berkaitannya dengan objek penelitian yang diteliti atau yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas diperlukannya sebagai pedoman teoritis dan ketentuan formal dari keadaannya nyata dalam observasi serta informasi lain yang diperoleh. Pada proses pembuatan skripsi ini data sekunder diperoleh melalui penalaran studi pustaka yang dilakukannya dengan berkunjung ke perpustakaan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, serta telah didapatkan beberapa dokumen ketika melaksanakan penelitian.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Pengumpulan data dimaksudkan ialah suatu proses pengadaan primer dan sekunder sebagai keperluan penelitian. Pengumpulan data juga termasuk penting dalam metode penelitian. Data yang dikumpulkan oleh seorang peneliti harus cukup untuk digunakan sebagai bahan dalam suatu penulisan.

1. Observasi

Menurut Widoyoko (2014:46) observasi adalah pengamatan dan pencatatannya secara sistematis terhadap unsur-unsur yang tampak dalam suatu gejala pada objek penelitiannya. Pengumpulan data yang dilakukan secara observasi langsung atau pengamatannya langsung ialah cara pengambilan data dengan menggunakannya mata tanpa ada pertolongan alat standar lainya untuk keperluan tersebut. Observasi ialah teknik pengumpulan data yang didapatkan di lokasi terhadap satu objek serta pengalaman kerja yang digunakan untuk penguraian dan bahan penulisan skripsi.

Dalam melakukan penelitian, penulis menjadi partisipan yaitu sebagai *staff* operasional, maka penulis berperan sebagai pengamat partisipatif yaitu diikuti dalam kegiatan penelitian. Penelitian ini dilakukan dengan mengamati secara langsung terhadap suatu objek penelitian yaitu dengan mengamati secara langsung proses pelayanan kedatangan kapal.

2. Metode Wawancara

Menurut Esterberg yang dikutip oleh Sugiyanto (2015:317) wawancara merupakan kegiatan komunikasi antar dua orang yang dilakukan dengan tujuan untuk dapat bertukar gagasan, informasi maupun ide sehingga bisa didapatkan makna dari suatu topik yang dibicarakan. Pada saat melakukan wawancara, peneliti diperbolehkan menggabungkan cara berputar-putar kemudian menukik, maksudnya ialah pada saat wawancara boleh membahas hal yang tidak terkait dengan topik yang akan dibahas dan ketika sudah ada kesempatan untuk menanyakan sesuatu yang menjadi tujuan awal, segera ditanyakan kepada narasumber yang bersangkutan. Dalam metode pengumpulan data secara wawancara ini, telah dilakukan wawancara kepala

cabang dan *manager operasional* di PT Jaya Samudera Mandalagiri yang sedang mengontrol pelayanan kedatangan kapal.

3. Studi Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2013:240) menyatakan bahwa dokumen adalah catatan peristiwanya yang sudah berlalu. Dokumennya dapat berbentuk gambar, tulisan atau karya-karya monumentalnya dari seseorang. Dokumennya yang berbentuk tulisan contohnya catatan hariannya, sejarah kehidupan (*life histories*), biografi, peraturan, kebijakan.

Dokumennya yang berbentuk gambar misalnya gambar hidup, foto, sektsa dan gambar lain. Dokumen yang berbentuk karya contohnya karya seni yang berupa patung, gambar, film dan seni lain. Studi dokumen adalah pelengkapannya dari penggunaan metode wawancara dan observasi dalam penelitian kualitatif. Dalam pengambilan data penelitian ini, penulis mendapatkan data penelitian yaitu data kunjungan kapal di PT Jaya Samudera Mandalagiri yang dikumpulkan oleh bagian Divisi operasional.

4. Studi Pustaka

Studi pustaka berfungsi untuk mencari berbagai macam informasi dan mengumpulkan berbagai data dengan dibantu beberapa buku yang relevan terkait topik penelitian. Dalam penelitiannya ini peneliti mendapatkan data-data yang bersumber dari buku-buku yang berada di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, serta data-data yang diperoleh pada saat proses pelayanan kedatangan kapal. Penyusunan skripsi ini menggabungkan antara teori-teori yang diperoleh dari buku dan pengalaman penulis. Mencari berbagai referensi melalui *website* yang terpercaya adalah salah satu cara yang membantu dalam proses penyusunan skripsi ini.

5. Keabsahan Data

Menurut Zulfadrial (2012:89) keabsahan data adalah padanan dari konsep kesahihan (*validitas*) keandalan (*reliabilitas*) menurut penelitian kuantitatif dan disesuaikan pada tuntutan pengetahuan, paradigma, kriterianya sendiri.

Keabsahannya data dapat dicapai dengan menggunakan proses pengumpulan data yang tepat, salah satu caranya yaitu dengan cara proses triangulasi.

Menurut Patton (2012:330) triangulasi dengan sumber “berarti membandingkannya dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasinya yang didapatkan melalui waktu dan alatnya yang berbeda dalam penelitian kualitatif

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Menurut Neolaka (2014:173) yang dimaksud analisis data ialah “pengolahan data secara statistik dan juga non statistic untuk mendapatkan hasil penelitian”. Pengolahan data tersebut dapat dijumlahkan. Menurut Fenti Hikmawati (2017:94) analisis deskriptif kualitatif adalah penelitian yang mengarah pada tolak ukur, yakni dengan bertujuan menilai sejauh mana variabel yang diteliti apakah sudah sesuai dengan kondisi yang sebenarnya.

Prinsip-prinsip dalam teknik analisis kualitatif adalah mengolah datanya yang terkumpul menjadikan sebuah data yang tersusun dengan baik dan juga memiliki substansi. Dalam hal ini sesuai data-data dari sebuah penelitian didapatkan, maka dapat dilakukan analisis data. Menggunakan metode deskriptif kualitatif adalah dengan cara yang digunakan untuk membahas penelitian ini, yang berfokus pada hasil yang bersifat uraian yang berasal dari observasi, wawancara dan dokumentasi.

Dalam penulisan skripsi ini teknik analisis yang digunakan adalah dengan menggunakan metode teknik analisis tulang ikan (fishbone). Analisis Fishbone (atau Ishikawa) adalah suatu pendekatan terstruktur yang memungkinkan dilakukan suatu analisis lebih terperinci dalam menemukan penyebab-penyebab suatu masalah, ketidaksesuaian, dan kesenjangan yang ada (Gaspers, V. 2002.) Langkah-langkah yang harus dilakukan adalah:

1. Pengumpulan data
2. Menggambarkan bagan faktor penyebab

3. Identifikasi akar masalah
4. Rekomendasi dan implementasi

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi mengenai data yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam skripsi ini:

1. Profile Singkat Perusahaan

PT Jaya Samudera Mandalagiri merupakan perusahaan yang bergerak dibidang jasa keagenan kapal di pelabuhan samarinda, keagenan sendiri adalah pekerjaan yang berfokus dalam bidang sgeni kapal di PT Jaya Samudera Mandalagiri selama penulis praktek disana berfokus mengageni kapal tug boat. PT Jaya Samudera Mandalagiri baru beroperasi selama 2 tahun saat penulis melakukan praktek di perusahaan tersebut. PT Jaya Samudera Mandalagiri merupakan perusahaan jasa pelayaran yang memberikan pelayanan dalam hal pengangkutan barang khususnya muatan batu bara di dalam negeri.

Perusahaan ini didirikan dengan nama PT Jaya Samudera Mandalagiri yang didirikan pada tanggal 18 Juli 2018 oleh notaris Madona Kristiani Budiman, SH.,MKn . PT Jaya Samudera Mandalagiri bertindak selaku agen lokal yang menangani kegiatan jasa keagenan pada kapal tug boat di samarinda bermuatan batu bara, Aktifitas pengangkutan batubara dengan menggunakan tongkang terfokus pada pengiriman *transhipment* batubara dari *jetty* pengisian di perairan sempit menuju kapal besar atau yang biasa dikenal dengan *Ocean Going Vessel (OGVs)* di laut lepas yang luas. Visi PT Jaya Samudera Mandalagiri menjadi salah satu perusahaan swasta yang berkualitas dan profesional agar mampu menjadi yang terdepan dibidang pelayanan jasa keagenan kapal, adapun misi dari PT Jaya Samudera

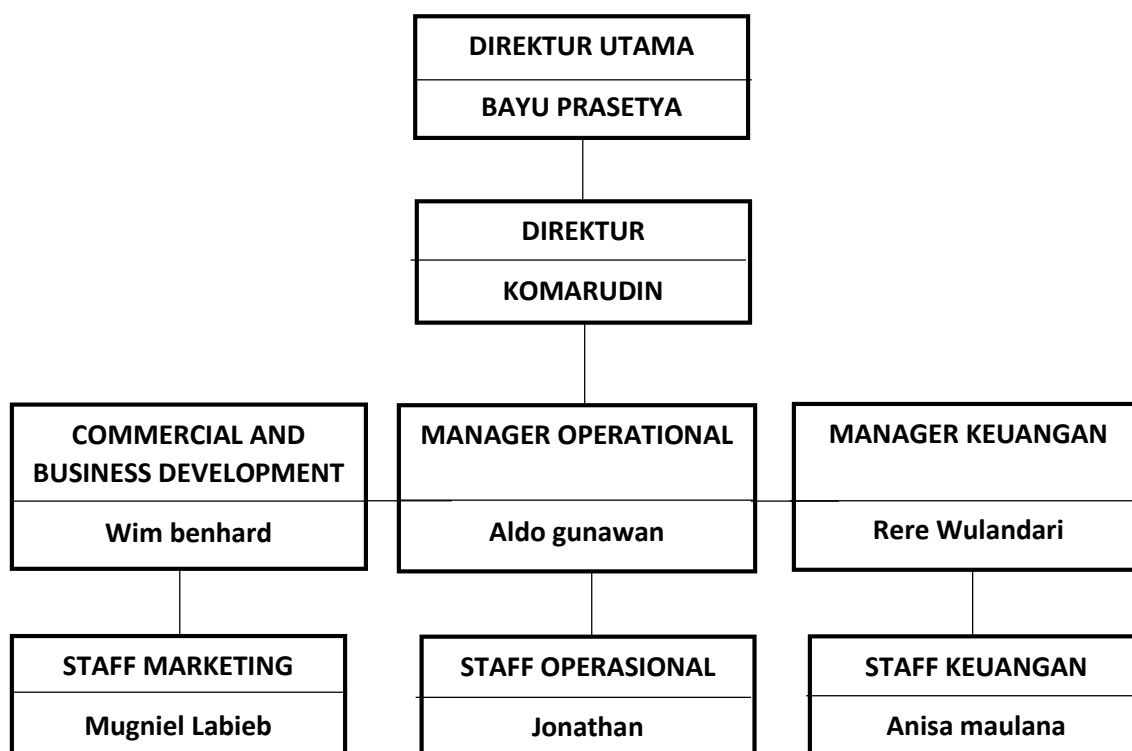
Mandalagiri adalah memberikan pelayanan terbaik bagi mitra maupun konsumen secara profesional agar dapat memperlancar semua kebutuhan mitra maupun konsumen.

PT Jaya Samudera Mandalagiri adalah perusahaan keagenan kapal yang memiliki kemampuan layanan yang baik dan mencakup berbagai kepentingan yang diperlukan demi mewujudkan pelayanan yang terbaik dalam pelayanan kapal (ship's husbanding) dan operasi keagenan (cargo operation).

PT Jaya Samudera Mandalagiri bergerak maju dengan komitmen untuk memberikan pelayanan yang terbaik, memperluas jangkauan layanan dan jangkauan pelabuhan kami untuk memenuhi persyaratan global yang terus berubah dari industri perkapalan. PT Jaya Samudera Mandalagiri menyediakan jasa keagenan kapal untuk kapal – kapal yang berlabuh di suatu pelabuhan di Indonesia. PT Jaya Samudera Mandalagiri adalah sebagai Handling Agent di pelabuhan Indonesia baik sebagai pelabuhan umum ataupun pelabuhan khusus. Berikut struktur organisasi PT Jaya Samudera Mandalagiri :

Bagan 4.1

STRUKTUR ORGANISASI PT JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI



2. Data SDM PT Jaya Samudera Mandalagiri

PT Jaya Samudera Mandalagiri memiliki karyawan berjumlah 8 orang dan memiliki latar pendidikan yang berbeda beda sesuai tugas nya masing-masing. Berikut dibawah ini pendidikan karyawan di PT Jaya Samudera Mandalagiri :

Tabel 4.2
Data pendidikan karyawan

| NO | NAMA | JABATAN | PENDIDIKAN |
|----|----------------|---|-------------|
| 1 | BAYU PRASETYA | Direktur Utama | Ant-1 |
| 2 | KOMARUDIN | Direktur | Diploma 4 |
| 3 | Wim Benhard | COMMERCIAL AND BUSINESS DEVELOPMENT | Diploma 4 |
| 4 | Aldo Gunawam | MANAGER OPERATIONAL | Diploma 4 |
| 5 | Rere Wulandari | MANAGER KEUANGAN | S1 keuangan |
| 6 | Mugniel labieb | STAFF MARKETING | Diploma 4 |
| 7 | Jonathan | STAFF OPRASIONAL | S1 Hukum |
| 8 | Anisa maulana | STAFF KEUANGAN | Diploma 3 |

3. Standar Operasional Kerja PT Jaya Samudera Mandalagiri

Dalam melaksanakan pekerjaannya PT Jaya Samudera Mandalagiri memiliki standar operasional prosedur kerja yang ditetapkan untuk melakukan kegiatan jasa keagenan. Sistem operasional prosedur kerja PT Jaya Samudera Mandalagiri adalah sebagai berikut :

- a. Memberikan informasi terbaru mengenai kedatangan kapal kepada pemilik barang.
- b. Melaporkan 2 kali sehari urutan kejadian proses bongkar muat yang terjadi di atas kapal.
- c. Memeriksa kesiapan muatan sampai kapal tiba di tempat bongkar muat barang dan meng-informasikan kepada pemilik kapal.
- d. Segera membuat laporan kedatangan kapal apabila kapal telah sampai di pelabuhan.
- e. Maksimal 2x24 jam memasukan Rencana Kedatangan Kapal (RKSP) kepada sebelum kapal memasuki pelabuhan.
- f. Membuat daily report 2x24 jam untuk data kedatangan kapal dan keberangkatan kapal
- g. Maksimal 3x24 jam *Bill Of Lading* atau dokumen pengangkutan barang harus sudah diterbitkan.
- h. Setelah melakukan pemuatan atau bongkar, kapal harus segera diberangkatkan.
- i. Melakukan pembuatan SPOG dan Clearance kapal dengan mempertimbangkan waktu pengurusan lebih cepat

Dapat kita amati dari standar operasional kerja yang telah ditetapkan dalam melakukan kegiatan pelayanan jasa keagenannya masih memiliki kekurangan dan masih dapat mengoptimalkan standar operasional kerja (SOP). Seperti pada saat proses pemasukan RKSP dapat dilakukan setelah mendapatkan jadwal kedatangan sementara kapal, proses pemeriksaan kesiapan muatan dapat perusahaan lakukan sampai semua muatan siap untuk

dimuat, serta perusahaan dapat melakukan optimalisasi terhadap proses penerbitan *Bill Of Loading(BL)*

4. Data Trip Kapal

jumlah Trip kapal yang diageni oleg PT Jaya Samudera Mandalagiri berpengaruh pada perusahaan yang bergerak dijasa keagenan kapal, penulis mendapatkan data Trip kapal periode 2020-2021 dan sebagai pembanding data yang akan diteliti sebagai berikut :

Tabel 4.3
Data Trip Kapal Periode 2021-2022

| BULAN | TRIP TAHUN 2020 | TRIP TAHUN 2021 | SELISIH |
|------------|-----------------|-----------------|---------|
| Januari | 26 | 28 | -2 |
| Februari | 26 | 22 | 4 |
| Maret | 36 | 31 | 5 |
| April | 36 | 31 | 5 |
| Mei | 31 | 43 | -12 |
| Juni | 48 | 38 | 10 |
| Juli | 35 | 48 | -13 |
| Agustus | 36 | 25 | 11 |
| September | 48 | 24 | 24 |
| Oktober | 33 | 39 | -6 |
| November | 37 | 7 | 30 |
| Desemember | 32 | 49 | -17 |
| JUMLAH | 424 | 385 | 39 |

Sumber : Data Yang Di Olah

5. Sarana dan prasarana

Sarana dan prasarana sangat menunjang kegiatan operasional kegiatan keagenan PT Jaya Samudera Mandalagiri berikut sarana dan prasarana yang ada di PT Jaya Samudera Mandalagiri :

Tabel 4.4
Data Sarana Dan Prasarana

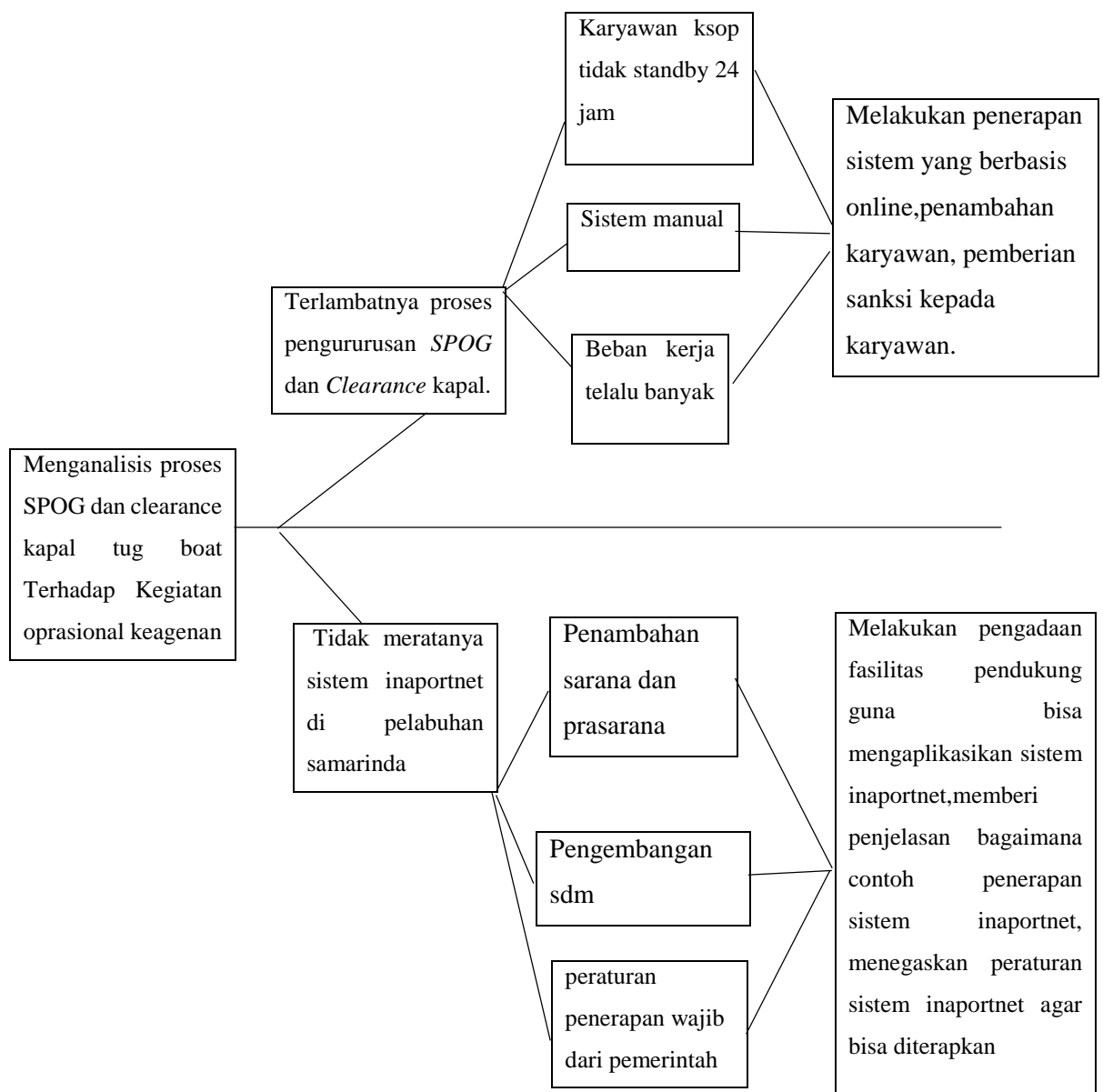
| NO | Name Inventory | Condition | | Total |
|----|---------------------|-----------|------|-------|
| | | Good | Poor | |
| 1 | Meja Kantor | 6 | 0 | 6 |
| 2 | Kursi Tanpa lengan | 1 | 2 | 3 |
| 3 | Kursi Dengan Lengan | 3 | 1 | 4 |
| 4 | Laptop | 2 | 1 | 3 |
| 5 | Printer | 2 | 0 | 2 |
| 6 | Papan Tulis | 1 | 0 | 1 |
| 7 | Komputer | 5 | 2 | 7 |
| 8 | Lemari | 4 | 0 | 4 |
| 9 | Sofa | 2 | 0 | 2 |
| 10 | Mobil | 1 | 0 | 1 |
| 11 | Motor | 1 | 0 | 2 |

Dari pemaparan tabel diatas sarana dan prasarana yang terdapat di PT Jaya Samudera Mandalagiri sudah menunjang kegiatan operasional keagenan dengan karyawan yang tidak banyak .

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan data yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka penulis akan menganalisis data tersebut dengan menggunakan teknik analisis fishbone (tulang ikan) sebagai berikut :

Tabel 4.5
Diagram Fishbone (tulang ikan)



1. Hasil Observasi

Dari hasil observasi diatas terlambatnya pengurusan spog dan clearnce kapal di PT Jaya Samudera Mandalagiri disebabkan 2 hal yaitu :

a) Terlambatnya proses spog dan clerance kapal

1) Sistem manual

Menurut fat dalam hutahaeen (2014) “sistem adalah satu himpunan suatu benda nyata atau abstrak yang terdiri dari bagian bagian atau komponen-komponen yang saling berkaitan berhubungan,berkegantungan, saling mendukung,yang secara keseluruhan bersatu dalam kesatuan untk mencapai tujuan tertentu secara efisien dan efektif.

Menurut jogianto dalam hutahaeen(2014) “sistem adalah kumpulan dari elemen-elemen yang berinteraksi untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Sistem ini menggambarkan suatu kejadian-kejadian dan kesatuan yang nyata adalah suatu objek nyata, seperti tempat,benda, dan orang-orang yang yang betul ada dan terjadi.”

Menurut Anggadina,2011 “ suatu sistem adalah suatu jaringan kerja dari prosedur-prosedur yang saling berhubungan, berkumpul bersama sama untuk melakukan suatu kegiatan atau untuk menyelesaikan suatu sasaran yang tertentu.”

Sistem bertujuan untuk mempermudah dan sistem harus terus mengikuti era globalisasi tapi sistem ksop samarinda masih menggunakan sistem manual untuk pegurusan SPOG dan Clearance kapal akibatnya terjadi keterlambatan pengurusan proses di ksop samarinda yang masih harus menunggu dokumen kapal untuk pengurusan clearance in maupun clearance out. Jika sistem pengurusan SPOG dan Clearance kapal masih tidak berevolusi ke era digital bisa mengakibatkan kerugian bagi perusahaan kareana demorage yang terjadi.

2) Beban kerja terlalu banyak

Menurut Vanchapo (2020:1) Beban kerja merupakan sebuah proses atau kegiatan yang harus segera diselesaikan oleh seorang pekerja

dalam jangka waktu tertentu. Apabila seorang pekerja mampu menyelesaikan dan menyesuaikan diri terhadap sejumlah tugas yang diberikan, maka hal tersebut tidak menjadi suatu beban kerja.

Di PT Jaya Samudera Mandalagiri belum ada penambahan karyawan hal ini mengakibatkan job desc karyawan bertumpuk tidak fokus untuk menyelesaikan satu pekerjaan sehingga mengakibatkan kinerja karyawan yang tidak optimal.

3) Karyawan ksop tidak standby 24 jam

Karyawan ksop sering kali tidak standby 24 jam saat waktu malam sehingga agen sering kali menunggu proses SPOG dan Clearance Kapal sampai larut malam dan menyebabkan over time waktu dalam pekerjaan, dan juga agen harus mengantar nya ke hilir sungai, seringkali mengakibatkan keterlambatan pengolongan di jembatan mahakam karena menunggu karyawan yang harus datang ke kantor ksop saat jam malam.

b) Tidak meratanya sistem inaportnet di pelabuhan samarinda

1) Kurangnya fasilitas pendukung

Owner kapal tidak memfasilitasi kapal untuk menunjang penerapan sistem inaportnet, mengakibatkan kurang siapnya untuk penerapan sistem inaportnet dikarenakan inaportnet berbasis online dan harus ada fasilitas penunjang seperti sinyal, laptop, dan printer di kapal. Jika owner kapal tidak bisa memenuhi fasilitas yang menunjang untuk diadanya sistem inaportnet bisa mengakibatkan keterlambatan kapal untuk proses spog dan clearance. Hal ini bisa berdampak kepada kinerja agent yang harus extra untuk proses spog dan clearance secara manual, Tidak jarang agent melakukan pengurusan sampai over time karena permasalahan kapal yang belum tiba dan mendukung dokumen untuk proses manual spog.

2) Memberikan penyuluhan sistem inaportnet

Di pelabuhan ksop samarinda masih banyak nya yang belum tahu tentang sistem inaportnet yang sudah berbasis online dan bisa mempermudah kinerja agen pelayaran, karena fokus ke dalam kinerja keagen. Dalam

kasus ini tidak adanya penyuluhan atau pemberitahuan yang lebih terhadap sistem inaportnet kepada sdm terkait yang mengurus dan bekerja dibidang keagenan kapal.

3) peraturan penerapan wajib dari pemerintah

menurut penulis kenapa sistem inaportnet belum merata di semua pelabuhan di indonesia adalah tidak adanya peraturan yang menegaskan bahwa sistem inaportnet ini wajib diterapkan sehingga menurut penulis ksop setempat tidak mau mengambil langkah untuk merubah sistem yang dulu sudah diterapkan.

2. HASIL STUDI DOKUMENTASI

Dalam skripsi ini penulis mengumpulkan data-data yang diperoleh dari PT Jaya Samudera Madalagiri, tempat penulis melakukan praktek kerja nyata, penulis mendapatkan data data penunjang dari PT Jaya Samudera Mandalagiri. Penulis melampirkan data clearance in, clearance out, time sheet, surat persetujuan olah gerak (SPOG), dan data kedatangan kapal selama periode 2019-2020 yang terdapat saat penulis praktek pada bagian operasional di PT Jaya Samudera Mandalagiri periode Agustus 2020 sampai dengan juli 2021 yang akan penulis lampirkan dibagian akhir skripsi.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Setelah penulis melakukan analisis data, penulis memberikan alternatif pemecahan masalah, yaitu sebagai berikut :

1. Terlambatnya proses spog dan clearance kapal

a. penambahan karyawan

penambahan karyawan harus segera dilakukan guna mempermudah kinerja karyawan jika tidak ada penambahan karyawan pekerjaan akan menumpuk di satu orang dan akan mengakibatkan tidak efektifnya kegiatan yang akan dilakukan. Seperti contohnya karyawan dibagian operasional sedang memproses SPOG dan dalam waktu bersamaan harus mengantar dokumen kapal untuk clearance kekapal, disamping sendiri semua bentuk hasil proses spog dan clearance harus berbentuk hard copy

yang dikirim ke kapal dan sangat membutuhkan waktu yang cukup lama saat mengantar dokumen karena kapal yang standby di hilir sungai.

Oleh karena itu karyawan dibagian operasional harus ditambah untuk meminimalisir kejadian-kejadian seperti itu, bencananya kegiatan agent di bagian oprasional jika hanya satu orang dibagian operasional. PT Jaya Samudera Mandalagiri harus benar-benar memenuhi standar kinerja karyawan agar tidak terjadinya over time dan memaksimalkan kinerja karyawan sehingga kejadian terlambatnya pengurusan spog maupun clearance kapal dapat diminimalisir.

b. melakukan penerapan sistem yang berbasis online

dalam hal ini pengurusan spog dan clearance kapal masih menggunakan sistem manual dari pembuatan warta kapal sampai pembuatan spog dan clearance masih harus menunggu kapal tiba di pelabuhan samarinda untuk pengambilan dokumen, hal ini mengakibatkan waktu yang terbuang percuma jika dari pihak shipper sudah menerbitkan SI,SP untuk clearance kapal. Jika ksop samarinda tidak melakukan perubahan sistem dari manual menjadi sistem berbasis online bisa mengakibatkan ketidak efektifan pegurusan olah gerak kapal, sistem berbasis online banyak sekali keuntungannya dari segi waktu,biaya kepengurusan, dan keabsaan dokumen. Sistem berbasis online juga mempermudah agent kapal untuk pengiriman dokumen yang tidak harus lagi membawa spog maupun clearance ke kapal dengan memperhatikan jarak yang begitu jauh jika hard copy masih harus dikirim ke kapal.

Oleh karena itu penulis berkesimpulan penerapan sistem yang berbasis online ini sangat menguntungkan walaupun dari segi penerapan nya tidak akan mudah tetapi di era globalisasi ini sistem berbasis online sangat diperlukan guna menjadikan negara indonesia dengan fokus dibidang maritim harus dan perlu untuk melakukan trobosan yang baru apalagi dengan bertambahnya ekspor dan impor yang semakin meningkat pesat.

c. pemberian sanksi kepada karyawan.

Karyawan yang tidak disiplin dalam menjalankan tugas sehingga bisa memperlambat proses di ksop yang bisa mengakibatkan keterlambatan kapal, dalam kasus ini pihak ksop harus memberi sanksi tegas terhadap karyawan yang tidak bisa disiplin dalam masalah pekerjaan, dan juga

harus adanya inspeksi rutin guna melihat dan mengecek keadaan kantor terhadap karyawan yang tidak standby di waktu bekerja.

2. Tidak meratanya sistem inaportnet di pelabuhan samarinda

a. penambahan sarana dan prasarana

pelabuhan samarinda adalah pelabuhan kelas III yang fokus muatan nya berada di muatan batu bara, sehingga sangat harus mendukung segala perubahan yang akan merubah pelabuhan samarinda menjadi lebih baik. Penambahan sarana prasarana adalah hal pertama yang harus diperhatikan dalam menerapkan sistem inaportnet, jika kita lihat pelabuhan yang lain seperti pelabuhan priok, pelabuhan balik papan, dan pelabuhan bontang yang sudah menerapkan sistem inaportnet sarana di pelabuhan pelabuhan itu sudah cukup memadai untuk diterapkan nya sistem inaportnet. Sarana dan prasarana yang harus ada dikapal guna menunjang sistem inaportnet seperti printer, laptop, keadaan sinyal yang harus stabil, jadi harus ada tindak keras dari ksop kepada owner kapal untuk mengadakan sarana dan prasarana tersebut.

Oleh karena itu kenapa sistem inaportnet belum diterapkan di pelabuhan samarinda karena sarana dan prasana yang belum memadai, harus ada upaya yang harus diberikan guna menjadikan pelabuhan samarinda menjadi pelabuhan yang bisa menjadi lebih maju kedepannya.

b. pengembangan SDM

Menurut Gouzali Pengembangan SDM (Sumber Daya Manusia), merupakan kegiatan yang harus dilaksanakan organisasi, agar pengetahuan (knowledge), kemampuan (ability), dan keterampilan (skill) mereka sesuai dengan tuntutan pekerjaan yang mereka lakukan. Sebelum menerapkan sistem inaportnet ksop samarinda harus melaksanakan diklat mengenai sistem inaportnet, sehingga ada persiapan saat sistem inaportnet diterapkan, pengembangan sistem inaportnet juga bisa menambah skill untuk tuntutan pekerjaan guna meningkatkan perusahaan pelayaran di samarinda, contohnya dipelabuhan priok sudah adanya diklat tentang sistem inaportnet dan peserta diklat mendapatkan sertifikat inaportnet.

c. Penegasan peraturan penerapan sistem inaportnet

Menurut penulis guna bisa nya sistem inaport dipakai di pelabuhan adalah dengan cara penegasan peraturan penerapan sistem inaportnet dari

pemerintah dengan adanya penegasan tersebut bisa mendorong lebih untuk sistem inaportnet bisa diterapkan di pelabuhan samarinda dan mau tidak mau jika peraturan sudah mewajibkan penerapan sistem inaportnet pasti akan diterapkan di pelabuhan samarinda guna mengembangkan kembali proses surat perintah olah gerak (SPOG) dan clearance kapal.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Pada tahap ini penulis mengevaluasi semua alternatif pemecahan masalah yang sudah dijabarkan sebelumnya berdasarkan segi keuntungan dan kerugian dari alternatif pemecahan masalah tersebut guna memudahkan penulis untuk pengambilan keputusan dalam memilih pemecahan masalah yang tepat.

1. Terlambatnya proses spog dan clearance kapal

a. penambahan karyawan

1) keuntungan

Keuntungan dari adanya penambahan karyawan adalah meminimalisir kerjaan yang tidak terhandle dan fokus karyawan dalam menyelesaikan pekerjaan tidak terpecah, meminimalisir kesalahan dalam pekerjaan

2) kerugian

Kerugian nya perusahaan harus mengeluarkan dana yang lebih untuk menggaji karyawan

b. melakukan penerapan sistem yang berbasis online

1) keuntungan

Keuntungan dari melakukan penerapan sistem berbasis online yaitu meminimalisir kesalahan dokumen, mengurangi biaya pengurusan spog dan clearance kapal, mempercepat pengurusan spog dan clearance kapal.

2) kerugian

Kerugian dari melakukan penerapan sistem berbasis online yaitu perusahaan menambah sarana dan prasarana guna menunjang pelaksanaan sistem berbasis online tersebut.

2. Tidak meratanya sistem inaportnet di pelabuhan samarinda

a. Penambahan sarana dan prasarana

1) keuntungan

Dengan adanya penambahan sarana dan prasarana dapat meningkatkan kinerja karyawan dan bisa menerapkan sistem inaportnet, seperti contoh printer dan laptop di atas kapal untuk menunjang sistem berbasis online inaportnet.

2) kerugian

Kerugian penambahan sarana dan prasana yaitu pembiayaan yang cukup besar untuk menambah sarana dan prasana yang akan digunakan.

b. Pengembangan SDM

1) keuntungan

Keuntungan yang akan didapat untuk melakukan pengembangan sdm yaitu meningkatkan skill karyawan guna lebih mensukseskan lagi kegiatan pekerjaan perusahaan pelayaran pelabuhan samarinda.

2) kerugian

Kerugian yang akan didapat untuk melakukan pengembangan sdm yaitu pelatihan yang cukup lama untuk memahami sistem inaportnet yang berbasis online dan pasti ada pengeluaran biaya untuk pelatihan tersebut.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah melakukan evaluasi terhadap semua alternative pemecahan masalah yang telah dikemukakan berdasarkan segi keuntungan dan kerugian, maka penulis memilih alternatif pemecahan masalah :

1. Terlambatnya proses spog dan clearance kapal

Penulis menyimpulkan dari alternatif pemecahan masalah yang sudah diajarkan, bahwa untuk meminimalisir terjadinya keterlambatan proses spog dan clearance kapal dengan cara penambahan karyawan, penambahan karyawan juga bisa mengurangi rasa lelah karena pekerjaan agent di bagian operasional harus standby 24 jam jika mana suatu waktu ada perintah untuk clearance dari pihak shipper dan juga untuk meminimalisir kesalahan dokumen agar bisa fokus dalam satu pekerjaan saja sehingga karyawan bisa

bekerja secara maksimal. Ksop samarinda juga harus menerapkan sistem berbasis online seperti inaportnet yang sudah di terapkan di pelabuhan pelabuhan lain di indonesia, sistem berbasis online ini juga obisa mempermudah input data untuk proses spog dan clearance kapal guna mempersingkat waktu yang tidak terbuang sia-sia, jadi perusahaan pelayaran juga harus mendukung segala bentuk pengaplikasian nya guna membuat kegiatan proses pengurusan spog dan clearance kapal bisa lebih baik lagi kedepannya.

2. Tidak meratanya sistem inaportnet di pelabuhan samarinda

Penulis menyimpulkan dari alternatif pemecahan masalah yang sudah dijabarkan diatas, bahwa untuk mengadakan sistem inaportnet dipelabuhan samarinda harus adanya tambahan sarana dan prasarana penunjang pengaplikasian sistem inaportnet seperti printer, laptop diatas kapal dan juga harusnya pengetahuan karyawan tentang sistem inaportnet yang akan diterapkan. Jadi diklat tentang sistem inaportnet harus diadakan sebelum penerapan sistem inaportnet itu dilakukan, untuk pengembangan sdm pasti memerlukan waktu tetapi dari pihak perusahaan pelayaran maupun ksop samarinda harus sama sama mendorong semuanya agar terjadinya keefektifan sistem inaportnet.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dijabarkan penulis menentukan pemecahan masalah yang terbaik dan dapat dilakukan oleh perusahaan yaitu dengan cara meningkatkan koordinasi sesama karyawan dengan pihak pelabuhan agar proses pengurusan *SPOG* dan *Clearance* kapal dapat berjalan dengan baik, lancar dan tidak terjadinya keterlambatan proses olah gerak kapal. maka Bab V ini dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Tidak meratanya sistem *inaportnet* pada kapal tug boat disebabkan karena keterbatasan sarana dan prasana yang belum menunjang kegiatan *inaportnet* di pelabuhan samarinda, dan jika sistem *inaportnet* ini diterapkan pada kapal tug boat pasti adanya hambatan yang lain seperti SDM yang belum tahu mengenai sistem *inaportnet*.
2. Terlambatnya proses surat perintah olah gerak (*spog*) dan *clearance* kapal terjadi karena sistem yang masih manual dan karyawan yang kurang memenuhi dalam bidang operasional agen kapal sehingga menyebabkan keterlambatan olah gerak kapal.

B. SARAN

Penulis memberikan saran untuk perbaikan yang dapat dilakukan oleh perusahaan terhadap masalah yang timbul adalah sebagai berikut :

1. Untuk menerapkan sistem *inaportnet* di pelabuhan samarinda , maka ksop dan perusahaan pelayaran disamarinda dapat melakan hal dibawah ini:
 - a) Melakukan perbaikan sarana dan prasarana yang dapat menunjang kegiatan sistem *inaportnet* yang berbasis online.

- b) Melakukan diklat kepada SDM tentang pengenalan sistem inaportnet yang berbasis online.
 - c) Memberikan peraturan yang mewajibkan penerapan sistem inaportnet yang sudah berbasis online.
2. Untuk mencegah keterlambatan proses surat perintah olahgerak (*SPOG*) dan clearance kapal, langkah yang dapat dilakukan oleh perusahaan adalah sebagai berikut :
- a) Perusahaan menambah karyawan agar bisa fokus dalam melakukan pekerjaan dibagian operasional.
 - b) Perusahaan mengajukan kepada ksop samarinda untuk diadakannya sistem yang berbasis online.
 - c) Melakukan diklat mengenai sistem inaportnet kepada SDM agar bisa memahami sebelum penerapan sistem inaportnet.

DAFTAR PUSTAKA

- Philip Kotler, 2002, Manajemen Pemasaran, Edisi Millenium, Jilid 2, PT Prenhallindo, Jakarta
- Ivancevich John M, Lorenzi Peter, Skinner Steven J, dan Crosby Philip B.1997. Manajemen Quality and Competitiveness. Chicago, Irwin
- Gonroos, C. , 2001, Service Management and Marketing, 2nd Edition, Wiley, New York
- Soetopo, 1999, Pelayanan Prima, LAN RI, Jakarta.
- Zeithaml dan Bitner, 2003, Service Marketing Integrating Customer Focus Across the Firm, 3rd Edition, Boston, Irwin
- Fandy Tjiptono, 2005, Pemasaran Jasa, Edisi Pertama, Yogyakarta, Bayumedia Publishing
- Capt. R. P. Suyono, M.Mar, 2007, Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV, Jakarta.
- Kosasih, Engkos dan Soewedo Hananto. 2012. Manajemen Keuangan & Akuntansi Perusahaan Pelayaran, Edisi Kedua. Jakarta : Rajawali Pers.
- Hasibuan, Malayu S.P., 2003, Manajemen Sumber Daya Manusia, Edisi Revisi, Bumi Aksara, Jakarta
- Undang Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Ansory, Al Fadjar. 2006. Manajemen Sumber Daya Manusia. Jakarta: Indomedia
- Materi belajar, 2022. pengertian jasa menurut para ahli, diakses oleh <https://materibelajar.co.id/pengertian-jasa-menurut-para-ahli/>
- Seputar Pengetahuan, 2020. Pengertian Pelayaran, diakses oleh <https://www.seputarpengetahuan.co.id/2020/12/pengertian-pelayanan.html>

Lampiran 1

TRIP KAPAL 1-31 JANUARI 2020

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|
| 1 | TCM | TCM-2001-006 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 1/1/20 21:20 | 9.227,162 |
| 2 | TCM | TCM-2001-009 | TCM - BoCT | SJP 88 | Robby 123 | 01/02/2020 12:25 | 8.902.197 |
| 3 | TCM | TCM-2001-005 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 100 | 5/1/20 15:10 | 9.106,435 |
| 4 | TCM | TCM-2001-016 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 86 | 10/1/20 6:00 | 7.514,626 |
| 5 | TCM | TCM-2001-015 | TCM - MBR | Bloro 30 | Robby 78 | 11/1/20 0:50 | 5.118,496 |
| 6 | TCM | TCM-2001-022 | TCM - MBR | William 2 | Charles 212 | 11/1/20 11:05 | 7.706,141 |
| 7 | TCM | TCM-2001-024 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 100 | 13/01/20 19:20 | 9.123,841 |
| 8 | TCM | TCM-2001-029 | TCM - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | 20/01/20 22:20 | 7.612,517 |
| 9 | TCM | TCM-2001-038 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 86 | 23/01/20 14:45 | 7.500,396 |
| 10 | TCM | TCM-2001-042 | TCM - MBR | William 2 | Charles 212 | 24/01/20 08:35 | 7.657,556 |
| 11 | TCM | TCM-2001-046 | TCM - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 27/1/20 10:45 | 9.017,817 |
| 12 | TCM | TCM-2001-048 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 30/01/20 15:00 | 9.243,309 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|-----------------|-----------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2001-009 | BEK - BoCT | Berau Coal 27 | Robby 337 | 7/1/20 23:10 | 7.512,408 |
| 2 | BEK | BEK-2001-008 | BEK - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 8/1/20 9:25 | 9.015,260 |
| 3 | BEK | BEK-2001-016 | BEK - BoCT | Berau Coal 118 | Robby 337 | 16/1/20 12:30 | 7.434,229 |
| 4 | BEK | BEK-2001-015 | BEK - BoCT | SJP 88 | Robby 123 | 16/01/20 16:50 | 8.937,951 |
| 5 | BEK | BEK-2001-018 | BEK - BoCT | Teman Sejati II | Robby 106 | 19/01/20 17:25 | 8.908,304 |
| 6 | BEK | BEK-2001-017 | BEK - BoCT | Berau Coal 26 | Robby 98 | 19/01/20 07:30 | 7.532,378 |
| 7 | BEK | BEK-2001-022 | BEK - BoCT | Ves Fair 10 | Robby 104 | 22/01/20 10:00 | 9.240,144 |
| 8 | BEK | BEK-2001-035 | BEK - MBR | Berau Coal 55 | Robby 100 | 31/01/20 10:50 | 8.907,829 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|----------------|-----------|---------------------|-------------|
| 1 | KTD | KTD-2001-001 | KTD - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 9/1/20 17:20 | 7.325,597 |
| 2 | KTD | KTD-2001-009 | KTD - MBR | Berau Coal 118 | Robby 337 | 29/1/20 02:00 | 7.209,976 |
| 3 | KTD | KTD-2001-010 | KTD - MBR | Berau Coal 30 | Robby 303 | 30/1/20 05:00 | 7.202,023 |
| 4 | KTD | IMM-2001-001 | MBR - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | C/Out Bontang | 07-Jan-20 |
| 5 | KTD | IMM-2001-002 | MBR - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | C/Out Bontang | 09-Jan-20 |
| 6 | KTD | KUE-2001-004 | MBR - KUE | Bloro 30 | Robby 78 | C/Out Kuala Samboja | 18-Jan-20 |

TRIP KAPAL 1-29 FEBRUARI 2020

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|---------------------|-------------|---------------------|----------------|
| 1 | TCM | TCM-2002-006 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 86 | 02/04/2020 11:10 | 7.500,625 |
| 2 | TCM | TCM-2002-013 | TCM - MBR | William 2 | Charles 212 | 8/2/20 6:35 | 7.613,223 |
| 3 | TCM | TCM-2002-016 | TCM - MBR | Berau Coal 118 | Robby 337 | 8/2/20 11:45 | 7.509,185 |
| 4 | TCM | TCM-2002-019 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 10/2/20 11:40 | 9.077,503 |
| 5 | TCM | TCM-2002-020 | TCM - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 11/2/20 18:15 | 7.591,222 |
| 6 | TCM | TCM-2002-024 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 86 | 13/2/20 16:20 | 7.622,189 |
| 7 | TCM | TCM-2002-026 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 100 | 15/2/20 14:50 | 9.031,936 |
| 8 | TCM | TCM-2002-032 | TCM - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 17/2/20 16:10 | 9.100,389 |
| 9 | TCM | TCM-2002-031 | TCM - BoCT | Big Fair 15 | Robby 124 | 18/02/20 06:35 | 7.516,224 |
| 10 | TCM | KJA-2002-001 | KJA - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 22/02/20 16:20 | 7.527,518 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|-----------------|---------------|---------------------|----------------|
| 1 | BEK | BBE-2001-005 | BBE - BoCT | Berau Coal 26 | Robby 98 | 28/01/20 13:05 | 7.500,000 |
| 2 | BEK | BEK-2002-007 | BEK - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 3/2/20 16:40 | 9.025,273 |
| 3 | BEK | BEK-2002-015 | BEK - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | 8/2/20 16:10 | 7.431,397 |
| 4 | BEK | BEK-2002-017 | BEK - BoCT | SJP 88 | Robby 123 | 9/2/20 6:20 | 9.005,873 |
| 5 | BEK | BEK-2002-021 | BEK - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 14/02/20 02:01 | 9.208,752 |
| 6 | BEK | BEK-2002-020 | BEK - MBR | Bloro 30 | Robby 78 | 14/02/20 13:30 | 5.001,536 |
| 7 | BEK | BEK-2002-036 | BEK - BoCT | William 2 | Charles 212 | 21/02/20 03:40 | 7.723,799 |
| 8 | BEK | BEK-2002-038 | BEK - BoCT | Berau Coal 118 | Robby 337 | 21/02/20 23:40 | 7.531,927 |
| 9 | BEK | BEK-2002-037 | BEK - BoCT | SSP 788 | Robby 151 | 21/02/20 09:40 | 7.516,178 |
| 10 | BEK | BEK-2002-044 | BEK - BoCT | Teman Sejati II | Robby 106 | 22/02/20 13:15 | 9.083,460 |
| 11 | BEK | BEK-2002-045 | BEK - BoCT | Berau Coal 55 | Robby 100 | 27/02/20 16:05 | 9.014,687 |
| 12 | BEK | BEK-2002-048 | BEK - BoCT | Berau Coal 9 | Robby 111 | 28/02/20 14:05 | 7.552,522 |
| 13 | BEK | BEK-2002-050 | BEK - BoCT | Big Fair 15 | Robby 124 | 29/02/20 07:50 | 7.501,142 |
| 14 | BEK | BEK-2002-049 | BEK - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | 28/02/20 21:15 | 7.554,246 |
| 15 | IMM | KUE-2002-001 | KUE - BoCT | Bloro 30 | Robby 78 | 2/2/20 8:00 | 5.028 |
| 16 | IMM | KUE-2002-005 | KUE - BoCT | Delta Ayu C | Kalimantan 28 | 8/2/20 5:30 | 5.003 |

TRIP KAPAL 1-31MARET 2020

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2003-003 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 03/01/2020 17:20 | 9.116,056 |
| 2 | TCM | TCM-2003-002 | TCM - MBR | Berau Coal 7 | Robby 123 | 03/02/2020 15:20 | 9.210,385 |
| 3 | TCM | TCM-2003-009 | TCM - MBR | Berau Coal 118 | Robby 337 | 5/3/20 5:10 | 7.465,426 |
| 4 | TCM | TCM-2003-020 | TCM - BoCT | William 2 | Charles 212 | 7/3/20 15:45 | 8.103,172 |
| 5 | TCM | TCM-2003-034 | TCM - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | 11/3/20 6:15 | 7.425,506 |
| 6 | TCM | TCM-2003-040 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 14/03/20 21:45 | 9.201,051 |
| 7 | TCM | TCM-2003-038 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 14/03/20 10:40 | 9.202,981 |
| 8 | TCM | TCM-2003-041 | TCM - MBR | Berau Coal 7 | Robby 123 | 15/3/20 18:25 | 9.376,098 |
| 9 | TCM | BBE-2003-002 | BBE - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 25/3/20 16:55 | 7.500 |
| 10 | TCM | TCM-2003-046 | TCM - MBR | Berau Coal 30 | Robby 303 | 25/3/20 23:25 | 7.476,302 |
| 11 | TCM | TCM-2003-056 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 27/3/20 18:25 | 9.102,577 |
| 12 | TCM | TCM-2003-061 | TCM - MBR | William 2 | Charles 212 | 29/3/20 09:20 | 7.801,012 |
| 13 | TCM | TCM-2003-058 | TCM - MBR | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 29/3/20 17:00 | 7.438,502 |
| 14 | TCM | TCM-2003-062 | TCM - MBR | Berau Coal 31 | Robby 100 | 30/3/20 13:20 | 8.902,470 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|-----------------|-------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2003-003 | BEK - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 3/3/20 2:05 | 9.356,188 |
| 2 | BEK | BEK-2003-002 | BEK - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 5/3/20 20:55 | 9.230,794 |
| 3 | BEK | BEK-2003-012 | BEK - MBR | Berau Coal 31 | Robby 100 | 16/3/20 04:50 | 9.237,418 |
| 4 | BEK | BEK-2003-011 | BEK - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 16/3/20 21:15 | 7.509,798 |
| 5 | BEK | BEK-2003-014 | BEK - MBR | Berau Coal 118 | Robby 337 | 17/3/20 12:30 | 7.426,107 |
| 6 | BEK | BEK-2003-021 | BEK - BoCT | William 2 | Charles 212 | 19/3/20 23:10 | 7.839,023 |
| 7 | BEK | BEK-2003-023 | BEK - BoCT | Ves Fair 10 | Robby 104 | 21/3/20 20:50 | 9.058,235 |
| 8 | BEK | BBE-2003-001 | BBE - BoCT | Berau Coal 26 | Robby 98 | 23/3/20 17:00 | 7.500 |
| 9 | BEK | BEK-2003-030 | BEK - JBG | SSP 788 | Robby 151 | 28/3/20 13:50 | 7.540,969 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|-------------|----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | KTD | KTD-2003-002 | KTD - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 4/3/20 23:30 | 7.244,597 |
| 2 | KTD | KTD-2003-007 | KTD - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 13/03/20 04:20 | 7.200,089 |
| 3 | KTD | KTD-2003-005 | KTD - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 14/03/20 09:50 | 7.247,166 |
| 4 | KTD | KTD-2003-010 | KTD - BoCT | Kingfisher 518 | Asia Rider 201 | 24/3/20 23:20 | 7.216,820 |
| 5 | KTD | KTD-2003-011 | KTD - BoCT | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | 26/3/20 10:30 | 7.250,006 |
| 6 | IMM | KUE-2003-001 | KUE-BoCT | Delta Ayu C | Kalimantan 78 | 5/3/20 21:45 | 5.000 |
| 7 | IMM | KMIA-2003-005 | KMIA - BoCT | Big Fair 15 | Robby 124 | 26/3/20 09:15 | 7.500 |
| 8 | IMM | KUE-2003-002 | KUE - BoCT | Delta Ayu C | Kalimantan 28 | 16/3/20 21:20 | 5.003 |
| 9 | IMM | KUE-2003-003 | KUE-BoCT | Bloro 30 | Robby 78 | 19/3/20 07:40 | 5.016 |
| 10 | IMM | LSP-2003-001 | LSP - BoCT | Delta Ayu C | Kalimantan 28 | 23/3/20 10:20 | 5.308 |
| 11 | IMM | LSP-2003-002 | LSP - BoCT | Bloro 30 | Robby 78 | 26/3/20 09:20 | 5.256 |
| 12 | IMM | LSP-2003-002 | LSP - BoCT | Bloro 30 | Robby 78 | 26/3/20 09:20 | 5.256 |
| 13 | IMM | KJA-2003-001 | KJA - BoCT | Selera 3 | RMN 319 | 23/3/20 21:15 | 7.533 |

TRIP KAPAL 1-30 APRIL 2020

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|-----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2004-007 | TCM - JBG | Berau Coal 118 | Robby 337 | 3/4/20 11:30 | 7.442,581 |
| 2 | TCM | TCM-2004-004 | TCM - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 8/4/20 10:25 | 9.226,259 |
| 3 | TCM | TCM-2004-006 | TCM - MBR | Berau Coal 7 | Robby 104 | 12/4/20 0:15 | 9.203,656 |
| 4 | TCM | TCM-2004-020 | TCM - MBR | Ves Fair 10 | Robby 116 | 13/04/20 14:27 | 9.102,577 |
| 5 | TCM | TCM-2004-016 | TCM - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | 13/04/20 20:45 | 7.683,254 |
| 6 | TCM | TCM-2004-026 | TCM - MBR | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 14/04/20 01:05 | 7.508,383 |
| 7 | TCM | TCM-2004-023 | TCM - MBR | William 2 | Charles 212 | 14/4/20 12:40 | 7.710,793 |
| 8 | TCM | TCM-2004-028 | TCM - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 16/4/20 17:20 | 7.522,998 |
| 9 | TCM | TCM-2004-033 | TCM - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 18/4/20 08:25 | 7.510,376 |
| 10 | TCM | TCM-2004-022 | TCM - MBR | Berau Coal 31 | Robby 100 | 18/4/20 08:35 | 8.948,968 |
| 11 | TCM | TCM-2004-031 | TCM - MBR | Ves Fair 12 | Robby 134 | 20/4/20 08:00 | 5.002,533 |
| 12 | TCM | TCM-2004-038 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 21/04/20 05:00 | 9.260,764 |
| 13 | TCM | TCM-2004-036 | TCM - MBR | Big Fair 15 | Robby 124 | 22/4/20 07:35 | 7.540,227 |
| 14 | TCM | TCM-2004-041 | TCM - BoCT | SJP 88 | Robby 123 | 23/4/20 15:25 | 9.375,261 |
| 15 | TCM | TCM-2004-047 | TCM - MBR | Berau Coal 7 | Robby 104 | 27/4/20 04:10 | 9.328,303 |
| 16 | TCM | TCM-2004-055 | TCM - MBR | William 2 | Charles 212 | 28/4/20 23:15 | 7.766,037 |
| 17 | TCM | TCM-2004-056 | TCM - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 30/4/20 10:10 | 9.206,861 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|-----------|----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2004-002 | BEK - MBR | Bison 9 | Robby 106 | 2/4/20 21:55 | 9.234,950 |
| 2 | BEK | BEK-2004-004 | BEK - JBG | Berau Coal 9 | Robby 111 | 3/4/20 5:20 | 7.404,503 |
| 3 | BEK | BBE-2004-002 | BBE - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 17/4/20 11:35 | 7.500 |
| 4 | BEK | BEK-2004-014 | BEK - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 201 | 21/04/20 11:30 | 7.501,915 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | KTD | KTD-2004-002 | KTD - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 3/4/20 2:10 | 7.203,258 |
| 2 | KTD | KTD-2004-005 | KTD - BoCT | Kingfisher 518 | Asia Rider 201 | 8/4/20 10:00 | 7.377,140 |
| 3 | KTD | KTD-2004-004 | KTD - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | 8/4/20 0:25 | 7.244,108 |
| 4 | KTD | KTD-2004-001 | KTD - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 31/03/20 22:40 | 7.205,516 |
| 5 | KTD | KTD-2004-007 | KTD - MBR | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 16/4/20 15:55 | 7.214,159 |
| 6 | KTD | KTD-2004-010 | KTD - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | 18/4/20 21:35 | 7.285,193 |
| 7 | KTD | KTD-2004-014 | KTD - BoCT | Berau Coal 9 | Robby 111 | 24/4/20 23:55 | 7.316,202 |
| 8 | KTD | KTD-2004-015 | KTD - MBR | Berau Coal 118 | Robby 337 | 26/4/20 23:40 | 7.209,018 |
| 9 | KTD | KTD-2004-016 | KTD - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | 28/4/20 00:40 | 7.301,842 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|-------------|-------------|---------------|------------------|-------------|
| 1 | IMM | KMIA-2004-001 | KMIA - BoCT | Big Fair 15 | Robby 124 | 8/4/20 8:45 | 7.500 |
| 1 | IMM | KJA-2004-001 | KJA - BoCT | Selera 3 | RMN 319 | 31/3/20 22:10 | 7.502 |
| 2 | IMM | KJA-2004-002 | KJA - BoCT | Selera 3 | RMN 319 | 7/4/20 0:10 | 7.518 |
| 3 | IMM | KJA-2004-003 | KJA - BoCT | Ghiitha 01 | GSN 01 | 15/4/20 15:35 | 7.515 |
| 1 | IMM | KE-2004-001 | KUE - BoCT | Delta Ayu C | Kalimantan 28 | 1/4/20 19:50 | 5.006 |
| 2 | IMM | KE-2004-003 | KUE - BoCT | Ves Fair 12 | Robby 134 | 4/4/20 9:25 | 5.023 |

TRIP KAPAL 1-31 MEI 2020

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|------------|-----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2005-010 | TCM - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 05/08/2020 1:55 | 7.463,608 |
| 2 | TCM | TCM-2005-023 | TCM - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 05/08/2020 8:35 | 8.974,663 |
| 3 | TCM | TCM-2005-015 | TCM - MBR | Berau Coal 118 | Robby 337 | 15/05/20 05:05 | 7.515,313 |
| 4 | TCM | TCM-2005-020 | TCM - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 15/05/20 21:25 | 7.513,660 |
| 5 | TCM | TCM-2005-005 | TCM - MBR | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 4/5/20 9:45 | 7.490,838 |
| 6 | TCM | TCM-2005-003 | TCM - MBR | Kingfisher 507 | Asia Bay 108 | 3/5/20 14:35 | 7.559,368 |
| 7 | TCM | TCM-2005-008 | TCM - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | 5/5/20 8:40 | 7.504,439 |
| 8 | TCM | TCM-2005-011 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 11/5/20 9:50 | 9.355,039 |
| 9 | TCM | KMIA-2005-002 | KMIA - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 21/05/20 19:30 | 7.500 |
| 10 | TCM | TCM-2005-031 | TCM - MBR | Ves Fair 10 | Robby 116 | 26/05/20 10:35 | 9.103,405 |
| 11 | TCM | TCM-2005-027 | TCM - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 25/05/20 21:15 | 7.488,543 |
| 12 | TCM | TCM-2005-023 | TCM - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 20/05/20 07:55 | 8.974,663 |
| 13 | TCM | TCM-2005-033 | TCM - MBR | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 27/05/20 17:50 | 7.448,782 |
| 14 | TCM | TCM-2005-034 | TCM - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | 28/05/20 04:25 | 7.527,273 |
| 15 | TCM | TCM-2005-029 | TCM - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 27/5/20 01:20 | 7.531,959 |
| 16 | TCM | KMIA-2005-001 | KMIA - MBR | William 2 | Charles 212 | 21/5/20 08:30 | 7.500 |
| 17 | TCM | TCM-2005-013 | TCM - MBR | Robby 56 | Robby 201 | 16/5/20 14:15 | 7.572,753 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|-----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2005-010 | BEK - BoCT | Big Fair 15 | Robby 124 | 12/5/20 12:55 | 7.554,105 |
| 2 | BEK | BEK-2005-008 | BEK - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | 12/5/20 3:35 | 7.545,439 |
| 3 | BEK | BEK-2005-002 | BEK - MBR | Berau Coal 31 | Robby 100 | 9/5/20 21:00 | 9.011,379 |
| 4 | BEK | BEK-2005-005 | BEK - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 201 | 11/5/20 22:25 | 7.616,070 |
| 5 | BEK | BEK-2005-021 | BEK - MBR | Big Fair 15 | Robby 124 | 27/05/20 13:25 | 7.487,742 |
| 6 | BEK | BEK-2005-019 | BEK - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 25/5/20 14:35 | 9.103,087 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | KTD | KTD-2005-001 | KTD - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 30/4/20 23:40 | 7.312,580 |
| 2 | KTD | KTD-2005-012 | KTD - BoCT | Berau Coal 26 | Robby 98 | 10/5/20 9:05 | 7.102,739 |
| 3 | KTD | KTD-2005-007 | KTD - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 5/5/20 7:01 | 7.280,904 |
| 4 | KTD | KTD-2005-011 | KTD - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 8/5/20 17:20 | 7.201,874 |
| 5 | KTD | KTD-2005-018 | KTD - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | 21/5/20 17:05 | 7.229,172 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------------|---------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | KJA-2005-001 | KJA - BoCT | Anugerah 2 | RMN 337 | 10/5/20 21:40 | 7.503 |
| 1 | IMM | KJA-2005-002 | KJA - BoCT | Selera 3 | RMN 319 | 22/0520 10:55 | 7.563 |
| 2 | IMM | KJA-2005-003 | KJA - BoCT | Armada Kaltim 08 | Isa 309 | 22/05/20 11:30 | 7.548 |

TRIP KAPAL 1-30 JUNI 2020

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|------------|-----------------|----------------|---------------------|----------------|
| 1 | TCM | TCM-2006-010 | TCM - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 201 | 5/6/20 17:20 | 7.445,474 |
| 2 | TCM | TCM-2006-003 | TCM - MBR | Berau Coal 31 | Robby 100 | 6/6/20 0:15 | 9.203,998 |
| 3 | TCM | TCM-2006-007 | TCM - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 06/06/2020 9:40 | 9.257,514 |
| 4 | TCM | KMIA-2006-002 | KMIA - MBR | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 6/6/20 23:45 | 7.500,141 |
| 5 | TCM | TCM-2006-013 | TCM - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 8/6/20 2:10 | 7.412,652 |
| 6 | TCM | KMIA-2006-001 | KMIA - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 06/08/2020 20:10 | 7.500,438 |
| 7 | TCM | TCM-2006-015 | TCM - MBR | Berau Coal 27 | Robby 337 | 10/6/20 0:25 | 7.462,534 |
| 8 | TCM | TCM-2006-016 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 10/6/20 15:15 | 9.032,906 |
| 9 | TCM | TCM-2006-014 | TCM - MBR | Kingfisher 507 | Asia Bay 108 | 11/6/20 6:30 | 7.596,035 |
| 10 | TCM | TCM-2006-018 | TCM - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 11/6/20 22:20 | 7.509,440 |
| 11 | TCM | TCM-2006-025 | TCM - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 16/6/20 17:25 | 7.588,912 |
| 12 | TCM | TCM-2006-022 | TCM - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 16/6/20 08:50 | 9.105,065 |
| 13 | TCM | TCM-2006-024 | TCM - MBR | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 17/6/20 03:45 | 7.428,538 |
| 14 | TCM | TCM-2006-031 | TCM - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 201 | 18/6/20 08:30 | 7.476,644 |
| 15 | TCM | TCM-2006-034 | TCM - BoCT | William 2 | Charles 212 | 19/6/20 04:50 | 7.527,852 |
| 16 | TCM | TCM-2006-032 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 100 | 24/6/20 17:35 | 8.938,941 |
| 17 | TCM | TCM-2006-040 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 25/6/20 16:45 | 8.741,370 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|
| 1 | BEK | BEK-2006-005 | BEK - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | 3/6/20 16:50 | 7.500,538 |
| 2 | BEK | BEK-2006-007 | BEK - MBR | Berau Coal 56 | Robby 201 | 8/6/20 16:00 | 7.436,560 |
| 3 | BEK | BEK-2006-012 | BEK - MBR | William 2 | Charles 212 | 9/6/20 8:40 | 7.684,135 |
| 4 | BEK | BEK-2006-019 | BEK - MBR | Berau Coal 30 | Robby 303 | 13/6/20 7:45 | 7.535,564 |
| 5 | BEK | BEK-2006-020 | BEK - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 16/6/20 00:55 | 9.124,473 |
| 6 | BEK | BEK-2006-021 | BEK - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 21/6/20 22:55 | 9.004,056 |
| 7 | BEK | BEK-2006-024 | BEK - MBR | Big Fair 15 | Robby 124 | 22/6/20 8:30 | 7.478,450 |
| 8 | BEK | KMIA-2006-008 | KMIA - MBR | Berau Coal 30 | Robby 303 | 23/6/20 16:30 | 7.500,326 |
| 9 | BEK | BBE-2006-005 | BBE - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 23/6/20 17:15 | 7.500 |
| 10 | BEK | BEK-2006-029 | BEK - MBR | Berau Coal 27 | Robby 337 | 24/6/20 12:40 | 7.417,692 |
| 11 | BEK | BBE-2006-004 | BBE - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | 25/6/20 14:05 | 7.500 |
| 12 | BEK | BEK-2006-028 | BEK - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 25/6/20 6:15 | 7.502,920 |
| 13 | BEK | BEK-2006-032 | BEK - BoCT | SJP 88 | Robby 123 | 30/6/20 12:55 | 9.138,228 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|----------------|----------------|---------------------|----------------|
| 1 | KTD | KTD-2006-002 | KTD - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 5/6/20 15:10 | 7.200,380 |
| 2 | KTD | KTD-2006-006 | KTD - BoCT | Big Fair 15 | Robby 124 | 9/6/20 7:45 | 7.201,436 |
| 3 | KTD | KTD-2006-012 | KTD - BoCT | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | 15/6/20 21:55 | 7.488,772 |
| 4 | KTD | KTD-2006-011 | KTD - BoCT | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 17/6/20 02:15 | 7.217,929 |
| 5 | KTD | KTD-2006-015 | KTD - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 21/6/20 22:35 | 7.472,776 |
| 6 | KTD | KTD-2006-017 | KTD - BoCT | Kingfisher 507 | Asia Bay 108 | 23/6/20 23:30 | 7.316,746 |
| 7 | KTD | KTD-2006-021 | KTD - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 26/6/20 22:05 | 7.338,116 |
| 8 | KTD | KTD-2006-019 | KTD - BoCT | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 29/6/20 15:30 | 7.207,868 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|-----------------|-------------|---------------|------------------|--------------|
| 1 | IMM | KEI-2006-003 | KUE - BoCT | Delta Ayu C | Kalimantan 28 | 14/6/20 22:15 | 5.313,635 |
| 2 | IMM | KEI-2006-004 | KUE - BoCT | Bloro 30 | Robby 78 | 16/6/20 10:10 | 5.377,859 |
| 3 | IMM | BBA-2006-009 | MBR - Tj. Redeb | Bloro 30 | Robby 78 | C/out Nihil | 23 Juni 2020 |

TRIP KAPAL 1-31 JULI 2020

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|------------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2007-002 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 2/7/20 6:10 | 8.906,280 |
| 2 | TCM | TCM-2007-005 | TCM - MBR | William 2 | Charles 212 | 4/7/20 14:20 | 7.654,014 |
| 3 | TCM | KMIA-2007-002 | KMIA - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 07/04/2020 1:20 | 7.500,400 |
| 4 | TCM | TCM-2007-014 | TCM - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 5/7/20 10:55 | 7.509,292 |
| 5 | TCM | TCM-2007-011 | TCM - BoCT | Ves Fair 10 | Robby 104 | 07/06/2020 13:20 | 9.208,511 |
| 6 | TCM | TCM-2007-013 | TCM - MBR | Berau Coal 7 | Robby 124 | 7/7/20 8:50 | 7.741,460 |
| 7 | TCM | TCM-2007-015 | KMIA - MBR | Kingfisher 507 | Asia Bay 108 | 9/7/20 4:55 | 7.508,371 |
| 8 | TCM | TCM-2007-017 | TCM - MBR | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 10/7/20 12:20 | 7.506,632 |
| 9 | TCM | TCM-2007-018 | TCM - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | 13/7/20 08:20 | 7.554,315 |
| 10 | TCM | TCM-2007-020 | TCM - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 13/7/20 17:15 | 7.633,075 |
| 11 | TCM | TCM-2007-030 | TCM - BoCT | Berau Coal 26 | Robby 98 | 18/7/20 00:20 | 7.556,400 |
| 12 | TCM | TCM-2007-033 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 18/7/20 21:35 | 9.175,896 |
| 13 | TCM | TCM-2007-034 | TCM - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 19/7/20 19:45 | 9.041,970 |
| 14 | TCM | TCM-2007-037 | TCM - MBR | William 2 | Charles 212 | 24/7/20 2:00 | 7.674,343 |
| 15 | TCM | TCM-2007-039 | TCM - MBR | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 25/7/20 10:20 | 7.514,146 |
| 16 | TCM | TCM-2007-041 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 100 | 30/7/20 20:10 | 8.935,951 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|-----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2007-002 | BEK - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 201 | 1/7/20 5:50 | 7.435,456 |
| 2 | BEK | BEK-2007-008 | BEK - BoCT | Teman Sejati II | Robby 106 | 10/7/20 5:00 | 9.311,250 |
| 3 | BEK | BEK-2007-009 | BEK - BoCT | Berau Coal 55 | Robby 96 | 10/7/20 16:35 | 7.415,818 |
| 4 | BEK | BEK-2007-011 | BEK - BoCT | SJP 88 | Robby 123 | 13/7/20 22:15 | 9.242,063 |
| 5 | BEK | BEK-2007-018 | BEK - BoCT | SSP 788 | Robby 151 | 21/7/20 16:40 | 7.439,472 |
| 6 | BEK | BEK-2007-024 | BEK - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | 26/7/20 05:25 | 7.447,086 |
| 7 | BEK | BEK-2007-023 | BEK - BoCT | Kingfisher 507 | Asia Bay 108 | 30/7/20 7:55 | 7.532,335 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | KTD | KTD-2007-002 | KTD - BoCT | SSP 788 | Robby 151 | 2/7/20 22:15 | 7.326,067 |
| 2 | KTD | KTD-2007-006 | KTD - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | 4/7/20 12:25 | 7.228,930 |
| 3 | KTD | KTD-2007-008 | KTD - MBR | Berau Coal 27 | Robby 337 | 6/7/20 20:15 | 7.203,940 |
| 4 | KTD | KTD-2007-009 | KTD - MBR | Berau Coal 27 | Robby 337 | 17/7/20 15:40 | 7.392,340 |
| 5 | KTD | KTD-2007-011 | KTD - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 201 | 18/7/20 7:20 | 7.359,394 |
| 6 | KTD | KTD-2007-017 | KTD - BoCT | Berau Coal 7 | Robby 124 | 21/7/20 15:50 | 7.259,628 |
| 7 | KTD | KTD-2007-013 | KTD - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 23/7/20 10:30 | 7.296,183 |
| 8 | KTD | KTD-2007-019 | KTD - BoCT | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 24/7/20 20:10 | 7.200,366 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|----------------|---------------|------------------|--------------|
| 1 | IMM | KEI-2007-002 | KUE - BoCT | Delta Ayu C | Kalimantan 28 | 7/7/20 8:00 | 5.303,624 |
| 2 | IMM | KJA-2007-001 | KJA - BoCT | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | 3/7/20 13:10 | 7.503 |
| 3 | IMM | KJA-2007-002 | KJA - BoCT | KSA Surya | RMN 357 | 8/7/20 12:30 | 7.573 |
| 4 | IMM | KJA-2007-001 | MBR - KJA | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | C/out Nihil | 29 Juni 2020 |

TRIP KAPAL 1-31 AGUSTUS 2020

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2008-002 | TCM - MBR | Bison 9 | Robby 123 | 4/8/20 6:05 | 9.180,043 |
| 2 | TCM | TCM-2008-012 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 8/8/20 15:45 | 9.357,888 |
| 3 | TCM | TCM-2008-010 | TCM - MBR | Berau Coal 7 | Robby 124 | 9/8/20 2:00 | 7.415,520 |
| 4 | TCM | TCM-2008-013 | TCM - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 9/8/20 13:20 | 9.113,653 |
| 5 | TCM | TCM-2008-014 | TCM - BoCT | William 2 | Charles 212 | 08/09/2020 20:55 | 7.578,567 |
| 6 | TCM | TCM-2008-015 | TCM - MBR | Berau Coal 30 | Robby 303 | 11/8/20 1:10 | 7.453,793 |
| 7 | TCM | TCM-2008-019 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 100 | 13/8/20 13:20 | 8.771,387 |
| 8 | TCM | TCM-2008-022 | TCM - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 14/8/20 00:05 | 7.551,624 |
| 9 | TCM | TCM-2008-020 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 96 | 14/8/20 08:55 | 7.396,021 |
| 10 | TCM | TCM-2008-027 | TCM - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 201 | 21/8/20 05:05 | 7.447,820 |
| 11 | TCM | TCM-2008-028 | TCM - MBR | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 21/8/20 11:00 | 7.459,658 |
| 12 | TCM | TCM-2008-030 | TCM - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 26/8/20 15:15 | 8.801,436 |
| 13 | TCM | TCM-2008-034 | TCM - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 29/8/20 02:25 | 7.082,611 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|-----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2008-002 | BEK - MBR | Teman Sejati II | Robby 96 | 1/8/20 20:05 | 7.434,656 |
| 2 | BEK | BEK-2008-001 | BEK - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | 2/8/20 15:40 | 7.588,591 |
| 3 | BEK | BEK-2008-008 | BEK - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 201 | 7/8/20 13:15 | 7.451,025 |
| 4 | BEK | BEK-2008-012 | BEK - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 10/8/20 10:25 | 7.500,348 |
| 5 | BEK | BEK-2008-013 | BEK - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 11/8/20 6:10 | 7.526,497 |
| 6 | BEK | BEK-2008-017 | BEK - MBR | Berau Coal 27 | Robby 337 | 13/8/20 08:20 | 7.406,883 |
| 7 | BEK | BEK-2008-019 | BEK - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | 18/8/20 08:50 | 7.434,444 |
| 8 | BEK | BEK-2008-022 | BEK - BoCT | William 2 | Charles 212 | 22/8/20 06:20 | 7.700,071 |
| 9 | BEK | BEK-2008-031 | BEK - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 24/8/20 11:56 | 9.112,353 |
| 10 | BEK | BEK-2008-028 | BEK - MBR | Berau Coal 30 | Robby 303 | 27/8/20 6:05 | 7.001,654 |
| 11 | BEK | BEK-2008-033 | BEK - MBR | Berau Coal 7 | Robby 124 | 28/8/20 3:00 | 7.006,058 |
| 12 | BEK | BEK-2008-036 | BEK - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 31/8/20 15:55 | 7.002,681 |
| 13 | BEK | BEK-2008-015 | TCM - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 17/8/20 02:05 | 7.419,991 |
| 14 | BEK | BEK-2008-016 | TCM - MBR | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 18/8/20 18:05 | 7.501,980 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|-----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | KTD | KTD-2008-001 | KTD - MBR | Berau Coal 27 | Robby 337 | 2/8/20 9:50 | 7.228,019 |
| 2 | KTD | KTD-2008-002 | KTD - BoCT | Berau Coal 26 | Robby 98 | 4/8/20 21:30 | 7.232,473 |
| 3 | KTD | KTD-2008-015 | KTD - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 26/8/20 12:10 | 7.413,304 |
| 4 | KTD | KTD-2008-017 | KTD - MBR | Teman Sejati II | Robby 96 | 28/8/20 07:10 | 7.508,519 |
| 5 | KTD | KTD-2008-018 | KTD - MBR | Kingfisher 508 | Asia Rider 201 | 29/8/20 02:55 | 7.355,616 |
| 6 | KTD | KTD-2008-020 | KTD - BoCT | Berau Coal 27 | Robby 337 | 31/8/20 17:15 | 7.102,669 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|----------------|------------------|------------------|-------------|
| 1 | IMM | KEI-2008-003 | KUE - BoCT | TB. Bloro 30 | Robby 78 | 27/8/20 18:10 | 5.244,000 |
| 2 | IMM | KJA-2008-001 | KJA - BoCT | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 10/8/20 13:55 | 7.504 |
| 3 | IMM | KJA-2008-002 | KJA - BoCT | Delta Ayu 268 | Kalimantan Tujuh | 25/8/20 21:45 | 7.561 |

TRIP KAPAL 1-31 SEPTEMBER 2020

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | KTD | KTD-2009-005 | KTD - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 12/9/20 10:30 | 7.211,144 |
| 2 | KTD | KTD-2009-007 | KTD - MBR | Mulawarman 15 | Robby 201 | 14/9/20 09:10 | 7.208,195 |
| 3 | TCM | KTD-2009-002 | TCM - MBR | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 8/9/20 11:05 | 7.332,604 |
| 4 | KTD | KTD-2009-008 | KTD - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 901 | 16/09/20 18:05 | 7.475,761 |
| 5 | KTD | KTD-2009-010 | KTD - BoCT | SSP 788 | Robby 151 | 17/09/20 23:35 | 7.369,292 |
| 6 | KTD | KTD-2009-015 | KTD - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 23/09/20 03:35 | 7.203,001 |
| 7 | KTD | KTD-2009-018 | KTD - MBR | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 24/9/20 22:05 | 7.204,320 |
| 8 | KTD | KTD-2009-019 | KTD - MBR | Berau Coal 65 | Robby 202 | 26/9/20 16:10 | 7.229,028 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2009-001 | TCM - MBR | Bloro 2 | Robby 101 | 1/9/20 15:30 | 7.031,379 |
| 2 | TCM | TCM-2009-003 | TCM - MBR | William 2 | Charles 212 | 3/9/20 13:20 | 7.256,596 |
| 3 | TCM | TCM-2009-002 | TCM - BoCT | Berau Coal 55 | Robby 100 | 2/9/20 17:10 | 7.734,810 |
| 4 | TCM | TCM-2009-006 | TCM - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 6/9/20 22:15 | 7.076,674 |
| 5 | TCM | TCM-2009-016 | TCM - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | 09/08/2020 10:30 | 7.471,088 |
| 6 | TCM | TCM-2009-025 | TCM - MBR | Berau Coal 27 | Robby 337 | 10/9/20 13:35 | 7.442,459 |
| 7 | TCM | TCM-2009-023 | TCM - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 10/9/20 18:35 | 7.707,038 |
| 8 | TCM | TCM-2009-020 | TCM - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 10/9/20 23:25 | 9.201,078 |
| 9 | TCM | TCM-2009-017 | TCM - MBR | Bloro 30 | Robby 78 | 09/11/2020 19:25 | 5.086,860 |
| 10 | TCM | TCM-2009-027 | TCM - MBR | Berau Coal 30 | Robby 303 | 12/9/20 9:00 | 7.535,654 |
| 11 | TCM | TCM-2009-033 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 14/9/20 18:00 | 9.000,144 |
| 12 | TCM | TCM-2009-031 | TCM - JBG | Berau Coal 26 | Robby 98 | 15/9/20 06:05 | 7.491,864 |
| 13 | TCM | TCM-2009-032 | TCM - MBR | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 15/9/20 04:35 | 7.435,516 |
| 14 | TCM | TCM-2009-037 | TCM - MBR | Bison 9 | Robby 135 | 20/9/20 01:45 | 7.502,448 |
| 15 | TCM | TCM-2009-041 | TCM - MBR | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 20/9/20 16:55 | 7.500,236 |
| 16 | TCM | TCM-2009-046 | TCM - MBR | Bloro 30 | Robby 78 | 23/9/20 01:55 | 5.013,433 |
| 17 | TCM | TCM-2009-045 | TCM - BoCT | Charles 2 | Robby 101 | 24/9/20 01:49 | 7.470,997 |
| 18 | TCM | TCM-2009-049 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 24/9/20 10:15 | 8.904,583 |
| 19 | TCM | TCM-2009-051 | TCM - MBR | Mulawarman 15 | Robby 201 | 25/9/20 00:25 | 7.501,327 |
| 20 | TCM | TCM-2009-050 | TCM - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 25/9/20 06:15 | 7.411,626 |
| 21 | TCM | TCM-2009-056 | TCM - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 29/9/20 19:25 | 7.417,570 |
| 22 | TCM | TCM-2009-052 | TCM - MBR | SJP 88 | Robby 139 | 29/9/20 10:05 | 7.458,287 |
| 23 | TCM | TCM-2009-058 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 96 | 30/9/20 00:30 | 7.422,868 |
| 24 | TCM | TCM-2009-059 | TCM - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | 30/9/20 10:25 | 7.436,239 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|-----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2009-003 | BEK - BoCT | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 3/9/20 8:10 | 7.308,472 |
| 2 | BEK | BEK-2009-006 | BEK - BoCT | Berau Coal 26 | Robby 98 | 3/9/20 17:25 | 6.966,791 |
| 3 | BEK | BEK-2009-005 | BEK - BoCT | Mulawarman 15 | Robby 201 | 4/9/20 7:25 | 7.247,803 |
| 4 | BEK | BEK-2009-007 | BEK - BoCT | Bison 9 | Robby 135 | 4/9/20 13:05 | 7.211,695 |
| 5 | BEK | BEK-2009-008 | BEK - BoCT | Kingfisher 518 | Asia Rider 901 | 5/9/20 17:30 | 7.522,128 |
| 6 | BEK | BEK-2009-015 | BEK - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 13/9/20 12:00 | 8.940,634 |
| 7 | BEK | BEK-2009-012 | BEK - MBR | Berau Coal 7 | Hercules 9 | 12/9/20 13:30 | 7.458,888 |
| 8 | BEK | BEK-2009-014 | BEK - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 15/9/20 14:00 | 9.103,300 |
| 9 | BEK | BEK-2009-018 | BEK - MBR | Berau Coal 55 | Robby 96 | 17/09/20 10:15 | 7.438,656 |
| 10 | BEK | BEK-2009-029 | BEK - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | 30/9/20 14:15 | 7.508,746 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|----------------|---------------|----------------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2008-017 | KTD - MBR | Berau Coal 27 | Robby 337 | Clearance Out Return Cargo | 5.549,864 |
| 2 | IMM | IMM-2009-002 | MBR - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | Clearance Out Nihil | 23-Sep-20 |
| 3 | TCM | KJA-2009-002 | MBR - KJA | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | Clearance Out Nihil | 15-Sep-20 |

TRIP KAPAL 1-31 OKTOBER 2020

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|------------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | KMIA-2010-001 | KMIA - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 4/10/20 16:45 | 7.500,159 |
| 2 | TCM | TCM-2010-003 | TCM - JBG | Robby 82 | Hercules 9 | 3/10/20 11:40 | 7.506,561 |
| 3 | TCM | TCM-2010-021 | TCM - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | 11/10/20 22:25 | 7.507,942 |
| 4 | TCM | TCM-2010-006 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 3/10/20 1:15 | 9.244,379 |
| 5 | TCM | TCM-2010-015 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 10/08/2020 11:00 | 9.017,817 |
| 6 | TCM | TCM-2010-009 | TCM - MBR | Ves Fair 10 | Robby 100 | 9/10/20 14:45 | 9.004,258 |
| 7 | TCM | TCM-2010-029 | TCM - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 21/10/20 07:35 | 7.531,503 |
| 8 | TCM | TCM-2010-028 | TCM - MBR | Berau Coal 65 | Robby 202 | 20/10/20 15:55 | 7.500,128 |
| 9 | TCM | TCM-2010-035 | TCM - MBR | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 23/10/20 16:55 | 7.422,361 |
| 10 | TCM | TCM-2010-022 | TCM - MBR | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 17/10/20 10:35 | 7.462,545 |
| 11 | TCM | TCM-2010-039 | TCM - MBR | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 28/10/20 04:50 | 7.505,137 |
| 12 | TCM | TCM-2010-040 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 96 | 27/10/20 19:10 | 7.563,959 |
| 13 | TCM | TCM-2010-024 | TCM - BoCT | Teman Sejati II | Robby 106 | 16/10/20 01:45 | 9.181,859 |
| 14 | TCM | TCM-2010-043 | TCM - MBR | Charles 2 | Robby 101 | 25/10/20 16:35 | 7.403,873 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2010-009 | BEK - BoCT | Berau Coal 65 | Robby 202 | 5/10/20 17:20 | 7.424,097 |
| 2 | BEK | BEK-2010-013 | BEK - MBR | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 13/10/20 01:05 | 7.434,732 |
| 3 | BEK | BEK-2010-005 | BEK - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 2/10/20 16:00 | 7.525,119 |
| 4 | BEK | BEK-2010-018 | BEK - BoCT | Berau Coal 55 | Robby 96 | 13/10/20 22:50 | 7.429,940 |
| 5 | BEK | BEK-2010-014 | BEK - BoCT | Charles 2 | Robby 101 | 15/10/20 02:45 | 7.499,037 |
| 6 | BEK | BEK-2010-008 | BEK - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 901 | 7/10/20 6:30 | 7.516,134 |
| 7 | BEK | BEK-2010-029 | BEK - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 19/10/20 18:30 | 7.463,700 |
| 8 | BEK | BEK-2010-036 | BEK - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | 23/10/20 23:05 | 7.500,587 |
| 9 | BEK | BEK-2010-016 | BEK - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 20/10/20 00:10 | 7.755,488 |
| 10 | BEK | BEK-2010-034 | BEK - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 22/10/20 02:10 | 9.200,042 |
| 11 | BEK | BEK-2010-033 | BEK - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 901 | 21/10/20 15:35 | 7.468,629 |
| 12 | BEK | BEK-2010-032 | BEK - MBR | Temam Sejati III | Robby 116 | 20/10/20 23:45 | 9.173,048 |
| 13 | BEK | BEK-2010-035 | BEK - MBR | Ves Fair 10 | Robby 100 | 21/10/20 21:00 | 9.112,608 |
| 14 | BEK | BEK-2010-010 | BEK - MBR | Big Fair 15 | Robby 303 | 20/10/20 10:20 | 7.503,717 |
| 15 | BEK | BEK-2010-039 | BEK - MBR | Robby 82 | Hercules 9 | 27/10/20 09:30 | 7.528,526 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|-------------|----------------|--------------|------------------|-------------|
| 1 | KTD | KTD-2010-004 | KTD - BoCT | Berau Coal 9 | Robby 111 | 8/10/20 18:55 | 7.270,984 |
| 2 | KTD | KTD-2010-003 | KTD - MBR | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 2/10/20 23:25 | 7.205,098 |
| 3 | KTD | KTD-2010-008 | KTD - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 20/10/20 04:15 | 7.377,133 |
| 4 | IMM | KMIA-2010-005 | KMIA - BoCT | SJP 88 | Robby 139 | 10/10/20 3:00 | 7.500,164 |

TRIP KAPAL 1-31 NOVEMBER 2020

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|-----------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2011-003 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 4/11/20 12:55 | 9.129,529 |
| 2 | TCM | TCM-2011-008 | TCM - MBR | William 2 | Charles 212 | 4/11/20 23:45 | 7.766,965 |
| 3 | TCM | TCM-2011-014 | TCM - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 6/11/20 8:50 | 9.206,038 |
| 4 | TCM | TCM-2011-012 | TCM - MBR | Ves Fair 10 | Robby 100 | 5/11/20 22:40 | 9.158,372 |
| 5 | TCM | TCM-2011-007 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 11/06/2020 12:45 | 9.114,545 |
| 6 | TCM | TCM-2011-011 | TCM - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 7/11/20 6:20 | 7.474,889 |
| 7 | TCM | TCM-2011-009 | TCM - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 6/11/20 12:25 | 7.500,151 |
| 8 | TCM | TCM-2011-010 | TCM - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 9/11/20 9:35 | 7.506,649 |
| 9 | TCM | TCM-2011-026 | TCM - JBG | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 11/11/20 18:35 | 7.509,872 |
| 10 | TCM | TCM-2011-023 | TCM - JBG | Big Fair 15 | Robby 303 | 12/11/20 10:15 | 7.433,629 |
| 11 | TCM | TCM-2011-036 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 17/11 13:00 | 9.208,005 |
| 12 | TCM | TCM-2011-037 | TCM - MBR | William 2 | Charles 212 | 20/11 14:40 | 7.620,666 |
| 13 | TCM | TCM-2011-042 | TCM - MBR | Berau Coal 30 | Robby 101 | 23/11 10:30 | 7.501,209 |
| 14 | TCM | TCM-2011-039 | TCM - MBR | Ves Fair 10 | Robby 100 | 19/11 17:55 | 8.987,037 |
| 15 | TCM | TCM-2011-027 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 16/11 04:50 | 9.119,483 |
| 16 | TCM | TCM-2011-034 | TCM - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 18/11 18:25 | 7.502,883 |
| 17 | TCM | TCM-2011-028 | TCM - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 501 | 16/11 15:20 | 7.502,136 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|---------------|-----------|------------------|-------------|
| 1 | KTD | KTD-2011-002 | KTD - BoCT | Berau Coal 55 | Robby 96 | 4/11/20 8:35 | 7.203,505 |
| 2 | KTD | KTD-2011-006 | KTD - BoCT | Berau Coal 9 | Robby 111 | 27/11 19:30 | 7.306,338 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2011-019 | BEK - MBR | Kingfisher 501 | Asia Bay 106 | 14/11 16:35 | 7.520,252 |
| 2 | BEK | BEK-2011-021 | BEK - MBR | Berau Coal 55 | Robby 96 | 14/11 12:30 | 7.505,365 |
| 3 | BEK | BEK-2011-005 | BEK - MBR | Berau Coal 26 | Robby 98 | 5/11/20 12:00 | 7.452,385 |
| 4 | BEK | BEK-2011-007 | BEK - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 901 | 10/11/20 5:40 | 7.507,510 |
| 5 | BEK | BEK-2011-006 | BEK - BoCT | Robby 82 | Hercules 9 | 12/11/20 8:05 | 7.515,529 |
| 6 | BEK | BEK-2011-011 | BEK - BoCT | Charles 2 | Robby 101 | 12/11/20 22:15 | 7.410,466 |
| 7 | BEK | BEK-2011-015 | BEK - BoCT | Kingfisher 508 | Asia Star 707 | 13/11 03:50 | 7.506,621 |
| 8 | BEK | BEK-2011-052 | BEK - BoCT | Teman Sejati II | Robby 106 | 30/11 09:25 | 9.181,096 |
| 9 | BEK | BEK-2011-047 | BEK - BoCT | Kingfisher 501 | Asia Star 101 | 29/11 05:45 | 7.508,711 |
| 10 | BEK | BEK-2011-046 | BEK - MBR | Berau Coal 55 | Robby 96 | 27/11 16:25 | 7.501,099 |
| 11 | BEK | BEK-2011-029 | BEK - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 21/11 02:15 | 9.208,330 |
| 12 | BEK | BEK-2011-051 | BEK - BoCT | Teman Sejati III | Robby 116 | 28/11 23:55 | 9.115,591 |
| 13 | BEK | BEK-2011-036 | BEK - BoCT | SSP 788 | Robby 151 | 30/11 21:15 | 7.506,896 |
| 14 | BEK | BEK-2011-035 | BEK - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 901 | 22/11 21:00 | 7.501,028 |
| 15 | BEK | BEK-2011-030 | BEK - MBR | Robby 82 | Hercules 9 | 22/11 05:40 | 7.512,673 |
| 16 | BEK | BEK-2011-027 | BEK - MBR | Berau Coal 27 | Robby 337 | 21/11 08:55 | 7.500,614 |
| 17 | BEK | BEK-2011-032 | BEK - MBR | Kingfisher 909 | Asia Bay 108 | 23/11 03:00 | 7.494,229 |

TRIP KAPAL 1-31 DESEMBER 2020

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|-----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2012-006 | TCM - MBR | Ves Fair 10 | Robby 100 | 03/12 16:25 | 9.001,356 |
| 2 | TCM | TCM-2012-010 | TCM - BoCT | Robby 82 | Hercules 9 | 06/12 00:30 | 7.515,600 |
| 3 | TCM | TCM-2012-005 | TCM - MBR | William 2 | Charles 212 | 03/12 05:45 | 7.703,574 |
| 4 | TCM | TCM-2012-015 | TCM - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 04/12 16:30 | 9.205,764 |
| 5 | TCM | TCM-2012-008 | TCM - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 101 | 06/12 05:35 | 7.417,651 |
| 6 | TCM | TCM-2012-013 | TCM - MBR | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 09/12 19:30 | 7.456,193 |
| 7 | TCM | TCM-2012-012 | TCM - MBR | Kingfisher 909 | Asia Bay 108 | 05/12 17:55 | 7.500,433 |
| 8 | TCM | TCM-2012-016 | TCM - MBR | William 2 | Charles 212 | 11/12 06:05 | 7.702,312 |
| 9 | TCM | TCM-2012-025 | TCM - MBR | Robby 82 | Hercules 9 | 20/12 14:20 | 7.504,429 |
| 10 | TCM | TCM-2012-040 | TCM - MBR | William 2 | Charles 212 | 22/12 15:15 | 7.706,815 |
| 11 | TCM | TCM-2012-026 | TCM - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 901 | 18/12 08:50 | 7.516,197 |
| 12 | TCM | TCM-2012-034 | TCM - MBR | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 22/12 18:00 | 7.503,367 |
| 13 | TCM | TCM-2012-038 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 24/12 14:00 | 9.000,332 |
| 14 | TCM | TCM-2012-031 | TCM - MBR | Berau Coal 27 | Robby 337 | 21/12 05:35 | 7.413,911 |
| 15 | TCM | TCM-2012-039 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 96 | 23/12 10:05 | 7.430,198 |
| 16 | TCM | TCM-2012-023 | TCM - MBR | Kingfisher 909 | Asia Bay 108 | 18/12 03:05 | 7.611,035 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2012-012 | BEK - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 901 | 06/12 21:10 | 7.419,534 |
| 2 | BEK | BEK-2012-008 | BEK - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 11/12 12:55 | 9.288,233 |
| 3 | BEK | BEK-2012-005 | BEK - MBR | Kingfisher 201 | Asia Star 818 | 06/12 16:00 | 7.422,824 |
| 4 | BEK | BEK-2012-017 | BEK - BoCT | Berau Coal 27 | Robby 337 | 10/12 05:25 | 7.482,910 |
| 5 | BEK | BEK-2012-024 | BEK - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 12/12 00:05 | 7.443,936 |
| 6 | BEK | BEK-2012-032 | BEK - MBR | Berau Coal 55 | Robby 96 | 12/12 22:31 | 7.420,198 |
| 7 | BEK | BEK-2012-023 | BEK - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 14/12 18:05 | 9.105,424 |
| 8 | BEK | BEK-2012-025 | BEK - MBR | Kingfisher 501 | Asia Star 101 | 14/12 01:15 | 7.500,457 |
| 9 | BEK | BEK-2012-029 | BEK - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 19/12 00:10 | 7.423,954 |
| 10 | BEK | BEK-2012-055 | BEK - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 29/12 02:10 | 9.112,192 |
| 11 | BEK | BEK-2012-040 | BEK - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 17/12 20:50 | 9.102,870 |
| 12 | BEK | BEK-2012-041 | BEK - MBR | Berau Coal 30 | Robby 101 | 20/12 06:10 | 7.404,324 |
| 13 | BEK | BEK-2012-042 | BEK - MBR | Kingfisher 201 | Asia Star 818 | 18/12 18:25 | 7.512,131 |
| 14 | BEK | BEK-2012-048 | BEK - BoCT | Berau Coal 9 | Robby 111 | 27/12 17:15 | 7.401,087 |
| 15 | BEK | BEK-2012-049 | BEK - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 28/12 20:30 | 8.955,229 |
| 16 | BEK | BEK-2012-036 | BEK - MBR | Big Fair 15 | Robby 303 | 19/12 14:55 | 7.402,165 |

TRIP KAPAL 1-31 JANUARI 2021

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|-----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2101-007 | TCM - MBR | Berau Coal 27 | Robby 337 | 03/01 22:15 | 7,400.038 |
| 2 | TCM | TCM-2101-008 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 96 | 03/01 17:15 | 7,423.107 |
| 3 | TCM | TCM-2101-013 | TCM - MBR | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 09/01 09:35 | 7,459.840 |
| 4 | TCM | TCM-2101-014 | TCM - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 10/01 01:45 | 7,503.480 |
| 5 | TCM | TCM-2101-017 | TCM - MBR | Kingfisher 909 | Asia Bay 108 | 09/01 21:10 | 7,411.202 |
| 6 | TCM | TCM-2101-016 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 11/01 13:40 | 9,112.269 |
| 7 | TCM | TCM-2101-019 | TCM - BoCT | Kingfisher 518 | Asia Rider 901 | 13/01/2021 10:30 | 7,405.152 |
| 8 | TCM | TCM-2101-021 | TCM - BoCT | Ves Fair 10 | Robby 104 | 15/01 07:40 | 9,204.566 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------------|----------------|---------------------|----------------|
| 1 | BEK | BEK-2101-006 | BEK - BoCT | SJP 88 | Robby 123 | 04/01 08:45 | 9,203.150 |
| 2 | BEK | BEK-2101-002 | BEK - MBR | Kingfisher 501 | Asia Star 101 | 04/01 16:20 | 7,416.549 |
| 3 | BEK | BEK-2101-007 | BEK - MBR | Kingfisher 201 | Asia Star 818 | 05/01 12:35 | 7,601.511 |
| 4 | BEK | BEK-2101-013 | BEK - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 13/01 15:10 | 9,059.134 |
| 5 | BEK | BEK-2101-012 | BEK - MBR | Berau Coal 30 | Robby 303 | 14/01 02:25 | 7,419.020 |
| 6 | BEK | BEK-2101-008 | BEK - BoCT | Berau Coal 9 | Robby 111 | 10/01 21:15 | 7,539.239 |
| 7 | BEK | BEK-2101-025 | BEK - BoCT | Berau Coal 27 | Robby 337 | 1/28/21 6:15 | 7,516.991 |
| 8 | BEK | BEK-2101-024 | BEK - MBR | Berau Coal 55 | Robby 96 | 1/27/21 16:15 | 7,541.891 |
| 9 | BEK | BEK-2101-021 | BEK - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 1/22/21 3:30 | 9,215.493 |
| 10 | BEK | BEK-2101-023 | BEK - BoCT | Kingfisher 201 | Asia Star 818 | 1/28/21 20:45 | 7,406.567 |
| 11 | BEK | BEK-2101-031 | BEK - MBR | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 1/29/21 14:35 | 7,501.726 |
| 12 | BEK | BEK-2101-032 | BEK - MBR | Kingfisher 909 | Asia Bay 108 | 1/29/21 18:25 | 7,517.572 |
| 13 | BEK | BEK-2101-034 | BEK - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 1/30/21 4:05 | 9,253.644 |
| 14 | BEK | BEK-2101-030 | BEK - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 901 | 1/29/21 11:30 | 7,508.423 |
| 15 | BEK | BEK-2101-037 | BEK - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 1/30/21 12:30 | 9,195.899 |
| 16 | BEK | BEK-2101-033 | BEK - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 1/29/21 23:20 | 9,202.008 |
| 17 | BEK | BEK-2101-036 | BEK - MBR | Berau Coal 7 | Robby 303 | 1/31/21 23:15 | 7,438.154 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|----------------|---------------|---------------------|----------------|
| 1 | KTD | KTD-2101-005 | KTD - MBR | Kingfisher 501 | Asia Star 101 | 1/22/21 17:00 | 7,520.707 |
| 2 | IMM | KJA-2101-001 | KJA - BoCT | KSA 41 | Intan 7502 | 1/24/21 20:55 | 7,521 |
| 3 | IMM | KJA-2101-002 | KJA - BoCT | KSA 99 | RMN 336 | 1/27/21 16:25 | 7,586 |

TRIP KAPAL 1-28 FEBRUARI 2021

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|------------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2102-004 | TCM - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 02/02 08:00 | 7,348.910 |
| 2 | TCM | TCM-2102-005 | TCM - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 02/02 17:55 | 7,530.047 |
| 3 | TCM | TCM-2102-009 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 96 | 06/02 09:00 | 7,450.204 |
| 4 | TCM | TCM-2102-010 | TCM - BoCT | Kingfisher 518 | Asia Rider 901 | 11/02 23:30 | 7,505.717 |
| 1 | TCM | TCM-2102-011 | TCM - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 17/02 22:20 | 7,422.038 |
| 2 | TCM | TCM-2102-013 | TCM - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 18/02 04:15 | 7,488.023 |
| 3 | TCM | TCM-2102-017 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 96 | 24/02 14:25 | 7,463.423 |
| 4 | TCM | TCM-2102-025 | TCM - MBR | Kingfisher 501 | Asia Star 101 | 27/02 10:05 | 7,436.061 |
| 5 | TCM | TCM-2102-020 | TCM - MBR | Kingfisher 909 | Asia Bay 108 | 25/02 00:50 | 7,456.183 |
| 6 | TCM | TCM-2102-019 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 27/02 03:10 | 9,200.535 |
| 7 | TCM | TCM-2102-024 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 26/02 11:25 | 9,007.136 |
| 8 | TCM | KMIA-2102-003 | TCM - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 818 | 20/02 04:05 | 7,500 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|----------------|--------------------|------------------|-------------|
| 1 | KTD | KTD-2102-004 | KTD - MBR | Berau Coal 27 | Robby 337 | 23/02 02:55 | 7,584.075 |
| 2 | BEK | KJA-2102-001 | KJA - BoCT | Kingfisher 508 | Asia Star 818 | 2/10/21 23:30 | 7,569 |
| 3 | IMM | KJA-2102-002 | KJA - BoCT | Selera 3 | Armada Kaltim 3003 | 2/19/21 5:15 | 7,532 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2102-009 | BEK - MBR | Kingfisher 501 | Asia Star 101 | 11/02 06:25 | 7,484.739 |
| 2 | BEK | BEK-2102-017 | BEK - MBR | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 12/02 04:25 | 7,450.447 |
| 3 | BEK | BEK-2102-019 | BEK - MBR | Kingfisher 909 | Asia Bay 108 | 11/02 17:15 | 7,360.257 |
| 4 | BEK | BEK-2102-020 | BEK - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 12/02 20:00 | 9,170.479 |
| 5 | BEK | BEK-2102-022 | BEK - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 13/02 01:30 | 9,176.425 |
| 6 | BEK | BEK-2102-010 | BEK - BoCT | Berau Coal 27 | Robby 337 | 08/02 11:25 | 7,471.068 |
| 7 | BEK | BEK-2102-038 | BEK - MBR | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 26/02 22:25 | 7,427.377 |
| 8 | BEK | BEK-2102-025 | BEK - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 16/02 08:50 | 9,031.828 |
| 9 | BEK | BEK-2102-028 | BEK - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 19/02 23:55 | 9,040.612 |
| 10 | BEK | BEK-2102-036 | BEK - JBG | Berau Coal 7 | Robby 303 | 22/02 06:25 | 7,424.616 |
| 11 | BEK | BEK-2102-042 | BEK - BoCT | Kingfisher 508 | Asia Star 818 | 28/02 13:35 | 7,510.799 |

TRIP KAPAL 1-31 MARET 2021

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|-----------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2103-006 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 06/03 16:45 | 8.972.339 |
| 2 | TCM | TCM-2103-007 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 100 | 06/03 12:00 | 9.102.455 |
| 3 | TCM | TCM-2103-016 | TCM - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 15/03 23:10 | 9.000.275 |
| 4 | TCM | TCM-2103-020 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 24/03 22:50 | 9.012.075 |
| 5 | TCM | TCM-2103-024 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 24/03 01:25 | 9.181.385 |
| 6 | TCM | TCM-2103-022 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 100 | 24/03 12:15 | 9.316.025 |
| 7 | TCM | TCM-2103-021 | TCM - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 24/03 17:45 | 7.438.362 |
| 8 | TCM | TCM-2103-032 | TCM - MBR | Berau Coal 30 | Robby 303 | 28/03 15:30 | 7.423.544 |
| 9 | TCM | TCM-2103-029 | TCM - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 27/03 01:20 | 9.004.696 |
| 10 | TCM | TCM-2103-026 | TCM - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 501 | 27/03 05:55 | 7.519.579 |
| 11 | TCM | TCM-2103-025 | TCM - MBR | Kingfisher 909 | Asia Bay 108 | 25/03 13:00 | 7.473.981 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|-----------------|--------------------|------------------|-------------|
| 1 | IMM | KJA-2103-001 | KJA - BoCT | Armada Timur 03 | Lintas Samudera 88 | 18/03 21:05 | 7,505 |
| 2 | IMM | KJA-2103-002 | KJA - BoCT | Selera 3 | Armada Kaltim 3003 | 18/03 20:00 | 7,504 |
| 1 | KTD | KTD-2103-001 | KTD - BoCT | Kingfisher 518 | Asia Rider 901 | 01/03 09:25 | 7.555.523 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|------------|-----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2103-008 | BEK - MBR | Berau Coal 11 | Robby 337 | 04/03 19:30 | 7.607.244 |
| 2 | BEK | BEK-2103-017 | BEK - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 10/03 07:50 | 9.248.902 |
| 3 | BEK | BEK-2103-009 | BEK - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 05/03 11:40 | 7.431.011 |
| 4 | BEK | BEK-2103-002 | BEK - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 01/03 22:25 | 9.161.837 |
| 5 | BEK | BEK-2103-010 | BEK - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 05/03 04:30 | 8.914.020 |
| 6 | BEK | BEK-2103-001 | BEK - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 02/03 14:15 | 7.501.114 |
| 7 | BEK | BEK-2103-013 | BEK - MBR | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 08/3 02:20 | 7.501.908 |
| 8 | BEK | BEK-2103-014 | BEK - MBR | Kingfisher 909 | Asia Bay 108 | 10/03 12:50 | 7.521.886 |
| 9 | BEK | BEK-2103-037 | BEK - BoCT | Berau Coal 11 | Robby 337 | 23/03 10:35 | 7.515.289 |
| 10 | BEK | BEK-2103-016 | BEK - MBR | Berau Coal 7 | Robby 303 | 16/03 16:15 | 7.501.565 |
| 11 | BEK | BEK-2103-033 | BEK - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 22/03 00:35 | 9.202.382 |
| 12 | BEK | BEK-2103-030 | BEK - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 21/03 19:35 | 7.333.658 |
| 13 | BEK | KMIA-2103-001 | BEK - MBR | Kingfisher 507 | Asia Rider 701 | 23/03 02:55 | 7.500 |
| 14 | BEK | BEK-2103-026 | BEK - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 901 | 16/03 15:30 | 7.406.475 |
| 15 | BEK | BEK-2103-034 | BEK - MBR | Kingfisher 501 | Asia Star 101 | 22/03 18:15 | 7.490.645 |
| 16 | BEK | BEK-2103-027 | BEK - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 818 | 16/03 03:20 | 7.434.909 |
| 17 | BEK | BEK-2103-040 | BEK - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 818 | 26/03 15:40 | 7.452.059 |

TRIP KAPAL 1-30 APRIL 2021

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2104-011 | TCM - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 05/04 08:30 | 9,070.049 |
| 2 | TCM | TCM-2104-015 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 06/04 17:40 | 9,107.806 |
| 3 | TCM | TCM-2104-005 | TCM - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 03/04 09:00 | 9,115.281 |
| 4 | TCM | TCM-2104-012 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 100 | 08/04 14:05 | 9,202.895 |
| 5 | TCM | TCM-2104-018 | TCM - MBR | Berau Coal 27 | Robby 337 | 05/04 08:30 | 7,407.333 |
| 6 | TCM | TCM-2104-004 | TCM - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 701 | 06/04 08:00 | 7,480.631 |
| 7 | TCM | TCM-2104-013 | TCM - MBR | Kingfisher 909 | Asia Bay 108 | 08/04 03:35 | 7,459.814 |
| 8 | TCM | TCM-2104-010 | TCM - MBR | Kingfisher 501 | Asia Star 101 | 09/04 02:00 | 7,500.861 |
| 9 | TCM | TCM-2104-028 | TCM - MBR | Kingfisher 501 | Asia Star 101 | 23/04 03:05 | 7,411.917 |
| 10 | TCM | TCM-2104-026 | TCM - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | 17/04 14:50 | 7,403.279 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|--------------|---------------|------------------|-------------|
| 1 | IMM | KJA-2104-002 | KJA - BoCT | KSA 118 | Baiduri 30272 | 4/7/21 4:40 | 7,506 |
| 2 | KTD | KTD-2104-007 | KTD - BoCT | Berau Coal 7 | Robby 135 | 13/04 09:08 | 7,504.837 |
| 3 | BEK | KJA-2104-002 | KJA - BoCT | Berau Coal 9 | Robby 111 | 4/24/21 15:50 | 7,505 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|------------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2104-013 | BEK - MBR | Berau Coal 9 | Robby 111 | 07/04 06:25 | 7,462.619 |
| 2 | BEK | BEK-2104-016 | BEK - BoCT | SSP 788 | Robby 151 | 12/04 15:45 | 7,408.443 |
| 3 | BEK | BEK-2104-018 | BEK - BoCT | Ves Fair 10 | Robby 104 | 09/04 18:45 | 9,003.203 |
| 4 | BEK | BEK-2104-017 | BEK - BoCT | Kingfisher 518 | Asia Rider 503 | 10/04 16:45 | 7,532.538 |
| 5 | BEK | BEK-2104-040 | BEK - MBR | Berau Coal 55 | Robby 100 | 22/04 03:25 | 9,018.039 |
| 6 | BEK | BEK-2104-039 | BEK - MBR | Berau Coal 27 | Robby 337 | 22/04 09:15 | 7,460.782 |
| 7 | BEK | BEK-2104-044 | BEK - MBR | Berau Coal 7 | Robby 135 | 23/04 08:50 | 7,401.329 |
| 8 | BEK | BEK-2104-010 | BEK - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 17/04 19:35 | 9,221.630 |
| 9 | BEK | BEK-2104-027 | BEK - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 20/04 01:20 | 9,020.918 |
| 10 | BEK | BEK-2104-030 | BEK - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 19/04 20:25 | 9,158.123 |
| 11 | BEK | BEK-2104-024 | BEK - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 818 | 20/04 17:05 | 7,440.246 |
| 12 | BEK | BEK-2104-035 | BEK - MBR | Kingfisher 909 | Asia Bay 108 | 22/04 22:35 | 7,416.990 |
| 13 | BEK | BEK-2104-043 | BEK - MBR | Ves Fair 10 | Robby 104 | 24/04 04:10 | 9,012.362 |
| 14 | BEK | KMIA-2104-002 | BEK - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 24/04 17:00 | 7,500.023 |
| 15 | BEK | BEK-2104-045 | BEK - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 501 | 24/04 17:30 | 7,505.843 |
| 16 | BEK | BEK-2104-050 | BEK - BoCT | Teman Sejati II | Robby 106 | 30/04 00:15 | 9,315.919 |
| 17 | BEK | BEK-2104-048 | BEK - JBG | Kingfisher 201 | Asia Rider 701 | 29/04 18:15 | 7,415.431 |
| 18 | BEK | BEK-2104-037 | BEK - MBR | Big Fair 15 | Robby 136 | 4/24/21 13:00 | 7,430.544 |

TRIP KAPAL 1-31 MEI 2021

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|------------|------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2105-015 | BEK - MBR | Teman Sejati II | Robby 106 | 11/05 14:45 | 9.251 |
| 2 | BEK | BEK-2105-019 | BEK - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 12/05 09:35 | 9.303 |
| 3 | BEK | BEK-2105-017 | BEK - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 14/05 17:15 | 9.073 |
| 4 | TCM | BEK-2105-006 | TCM - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 07/05 01:35 | 7.411 |
| 5 | BEK | BEK-2105-009 | BEK - MBR | Berau Coal 7 | Roby 135 | 07/05 09:20 | 7.452 |
| 6 | BEK | BBE-2105-001 | BEK - BoCT | Berau Coal 30 | Robby 303 | 29/04 21:52 | 7.500 |
| 7 | BEK | BEK-2105-014 | BEK - BoCT | Kingfisher 518 | Asia Rider 501 | 09/05 15:40 | 7.501 |
| 8 | BEK | BEK-2105-011 | BEK - MBR | Bison 9 | Robby 104 | 11/05 10:10 | 9.248 |
| 9 | BEK | BEK-2105-030 | BEK - MBR | Berau Coal 11 | Robby 135 | 20/05 22:30 | 7.412 |
| 10 | BEK | BEK-2105-039 | BEK - MBR | Berau Coal 26 | Robby 136 | 20/05 15:35 | 7.504 |
| 11 | BEK | BEK-2105-025 | BEK - MBR | Berau Coal 55 | Robby 100 | 17/05 16:10 | 9.001 |
| 12 | BEK | BEK-2105-032 | BEK - MBR | Berau Coal 30 | Robby 303 | 18/05 06:10 | 7.536 |
| 13 | BEK | BEK-2105-036 | BEK - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 701 | 21/05 11:25 | 7.505 |
| 14 | BEK | BEK-2105-050 | BEK - MBR | Kingfisher 501 | Asia Star 101 | 30/05 10:40 | 7.507 |
| 15 | BEK | BEK-2105-041 | BEK - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 501 | 21/05 17:35 | 7.407 |
| 16 | BEK | BEK-2105-037 | BEK - MBR | Kingfisher 909 | Asia Bay 108 | 20/05 11:05 | 7.437 |
| 17 | BEK | BEK-2105-031 | BEK - MBR | SSP 788 | Robby 151 | 21/05 05:15 | 7.479 |
| 18 | BEK | BEK-2105-038 | BEK - MBR | Big Fair 15 | Robby 136 | 22/05 07:45 | 7.475 |
| 19 | BEK | BEK-2105-044 | BEK - MBR | KSA 116 | RMN 308 | 30/05 10:40 | 7.655 |
| 20 | BEK | KMIA-2015-003 | BEK - MBR | KSA 118 | Baiduri 30272 | 21/05 09:40 | 7.500 |
| 21 | BEK | BEK-2105-054 | BEK - MBR | KSA 118 | Baiduri 30272 | 30/05 21:00 | 7.503 |
| 22 | BEK | BEK-2105-040 | BEK - MBR | Berau Coal 61 | Robby 111 | 22/05 22:35 | 7.523 |
| 23 | BEK | BEK-2105-043 | BEK - MBR | Alamanda | RMN 312 | 29/05 21:00 | 7.440 |
| 24 | BEK | BEK-2105-049 | BEK - MBR | Kompas 01 | RMN 311 | 29/05 15:25 | 7.411 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|---------------|--------------|------------------|-------------|
| 1 | KTD | KTD-2105-001 | KTD - MBR | Berau Coal 27 | Robby 337 | 4/5/21 7:00 | 7.508 |
| 2 | KTD | KTD-2105-015 | KTD - BoCT | Selera 3 | RMN 329 | 26/05 07:00 | 7.501 |
| 3 | KTD | KTD-2105-017 | KTD - BoCT | Pioneer II | RMN 319 | 28/05 09:00 | 7.509 |
| 4 | KTD | KTD-2105-018 | KTD - BoCT | KSA 41 | Baiduri 3031 | 29/05 14:25 | 7.505 |
| 5 | KTD | KTD-2105-016 | KTD - BoCT | KSA 99 | RMN 336 | 26/05 22:50 | 7.512 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------------|---------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2105-012 | TCM - MBR | Teman Sejati III | Robby 116 | 03/05 09:40 | 9.005 |
| 2 | TCM | TCM-2105-008 | TCM - MBR | SJP 88 | Robby 123 | 02/05 06:10 | 9.041 |
| 3 | TCM | TCM-2105-015 | TCM - BoCT | Berau Coal 9 | Robby 111 | 09/05 04:30 | 7.403 |
| 4 | TCM | TCM-2105-021 | TCM - BoCT | Berau Coal 26 | Robby 136 | 08/05 15:15 | 7.411 |
| 5 | TCM | TCM-2105-018 | TCM - MBR | Berau Coal 55 | Robby 100 | 06/05 17:00 | 8.928 |
| 6 | TCM | TCM-2105-019 | TCM - MBR | Kingfisher 501 | Asia Star 101 | 05/05 22:10 | 7.500 |
| 7 | TCM | TCM-2105-005 | TCM - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 818 | 03/05 15:40 | 7.403 |
| 8 | TCM | TCM-2105-020 | TCM - BoCT | Kingfisher 909 | Asia Bay 108 | 09/05 00:25 | 7.401 |
| 9 | TCM | TCM-2105-030 | TCM - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 818 | 29/05 04:00 | 7.502 |
| 10 | TCM | TCM-2105-022 | TCM - BoCT | Kingfisher 508 | Asia Star 818 | 16/05 00:45 | 7.481 |

TRIP KAPAL 1-31 JUNI 2021

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|------------|--|--------------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2106-026 | BEK - MBR | Kingfisher 508 | Asia Star 818 | 12/06 11:00 | 7.448,672 |
| 2 | BEK | BEK-2106-012 | BEK - MBR | Kingfisher 518 | Asia Rider 501 | 08/06 20:45 | 7.430,173 |
| 3 | BEK | BEK-2106-008 | BEK - MBR | Kingfisher 909 | Asia Bay 108 | 03/06 16:00 | 7.491,630 |
| 4 | BEK | BEK-2106-025 | BEK - MBR | Kompas 01 | RMN 311 | 12/06 06:15 | 7.525,971 |
| 5 | BEK | BEK-2106-007 | BEK - MBR | Bintang III (Overtowing TB. Kompas 03) | RMN 3302 | 07/06 21:50 | 8.969,317 |
| 6 | BEK | BEK-2106-006 | BEK - MBR | KSA 47 | RMN 321 | 02/06 17:30 | 7.538,118 |
| 7 | BEK | BEK-2106-017 | BEK - MBR | KSA 111 | Armada Kaltim 3003 | 09/06 21:50 | 7.373,545 |
| 8 | BEK | BEK-2106-002 | BEK - MBR | KSA 120 | RMN 3305 | 07/06 11:30 | 8.837,724 |
| 9 | BEK | BEK-2106-009 | BEK - MBR | KSA 2000 | RMN 374 | 03/06 22:05 | 7.358,304 |
| 10 | BEK | BEK-2106-024 | BEK - MBR | ATK 2010 | RMN 350 | 11/06 21:30 | 7.503,291 |
| 11 | BEK | KMIA-2106-002 | KMIA - MBR | Pioneer II | RMN 319 | 14/06 23:45 | 7.500 |
| 12 | BEK | BEK-2106-027 | BEK - BoCT | KSA 115 | RMN 326 | 21/06 13:45 | 7.493,554 |
| 13 | BEK | BEK-2106-029 | BEK - MBR | Kingfisher 909 | Asia Bay 108 | 29/06 18:25 | 7.408,141 |
| 14 | BEK | BEK-2106-030 | BEK - MBR | KSA 109 | Armada Kaltim 02 | 30/06 22:45 | 7.262,172 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|-------------|----------------|--------------------|------------------|-------------|
| 1 | KTD | KTD-2106-005 | KTD - BoCT | Selera 3 | RMN 329 | 03/06 13:55 | 7.501,121 |
| 2 | KTD | KTD-2106-009 | KTD - BoCT | Selera 3 | RMN 329 | 11/06 10:05 | 7.504,570 |
| 3 | KTD | KTD-2106-006 | KTD - BoCT | KSA 41 | Baiduri 30301 | 08/06 02:10 | 7.502,009 |
| 4 | KTD | KTD-2106-004 | KTD - BoCT | KSA 99 | RMN 336 | 06/06 01:54 | 7.535,757 |
| 5 | KTD | KTD-2106-019 | KTD - BoCT | Kingfisher 201 | Asia Rider 701 | 28/06 12:00 | 7.505,546 |
| 6 | KTD | KTD-2106-015 | KTD - MBR | Selera 3 | RMN 329 | 21/06 10:00 | 7.504,570 |
| 7 | KTD | KTD-2106-011 | KTD - BoCT | KSA 41 | Baiduri 30301 | 17/06 04:55 | 7.511,671 |
| 8 | KTD | KTD-2106-018 | KTD - BoCT | KSA 41 | Baiduri 30301 | 26/06 23:30 | 7.503,576 |
| 9 | KTD | KTD-2106-014 | KTD - MBR | KSA 49 | RMN 309 | 19/06 05:15 | 7.500,020 |
| 10 | KTD | KTD-2106-013 | KTD - BoCT | KSA 111 | Armada Kaltim 3003 | 16/06 15:00 | 7.500,480 |
| 11 | IMM | KMIA-2106-001 | KMIA - BoCT | KSA 99 | RMN 336 | 17/06 01:05 | 7.500 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|------------|----------------|----------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2106-004 | TCM - BoCT | Kompas 03 | RMN 357 | 01/06 20:00 | 7.419,970 |
| 2 | TCM | BBE-2106-001 | BBE - BoCT | Pioneer II | RMN 319 | 07/06 08:10 | 7.500 |
| 3 | TCM | TCM-2106-012 | TCM - MBR | KSA 49 | RMN 309 | 06/06 01:40 | 7.460,736 |
| 4 | TCM | TCM-2106-009 | TCM - MBR | KSA 109 | RMN 329 | 07/06 06:40 | 7.236,153 |
| 5 | TCM | TCM-2106-013 | TCM - MBR | Kingfisher 201 | Asia Rider 701 | 08/06 07:25 | 7.300,837 |
| 6 | TCM | TCM-2106-028 | TCM - BoCT | Kingfisher 501 | Asia Star 101 | 28/06 15:20 | 7.418,276 |
| 7 | TCM | TCM-2106-024 | TCM - MBR | Alamanda | RMN 312 | 26/06 10:45 | 7.429,960 |
| 8 | TCM | TCM-2106-030 | TCM - MBR | KSA 47 | RMN 321 | 26/06 16:20 | 7.400,790 |
| 9 | TCM | BBE-2106-002 | BBE - MBR | KSA 99 | RMN 336 | 26/06 14:45 | 7.500,000 |
| 10 | TCM | TCM-2106-022 | TCM - BoCT | KSA 116 | RMN 308 | 18/06 01:15 | 7.473,727 |
| 11 | TCM | KMIA-2106-003 | KMIA - MBR | KSA 2000 | RMN 374 | 20/06 22:00 | 7.500 |
| 12 | TCM | KMIA-2106-005 | KMIA - MBR | KSA 46 | Intan 7504 | 19/06 01:20 | 7.500 |
| 13 | TCM | TCM-2106-025 | TCM - MBR | KSA 118 | Baiduri 30272 | 27/06 17:55 | 7.489,654 |

TRIP KAPAL 1-31 JULI 2021

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|------------|----------------|--------------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2107-006 | BEK - BoCT | Kingfisher 508 | Asia Star 818 | 04/07 13:15 | 7,446.617 |
| 2 | BEK | BEK-2107-003 | BEK - BoCT | Kingfisher 518 | Asia Rider 801 | 04/07 18:20 | 7,307.999 |
| 3 | BEK | BEK-2107-015 | BEK - BoCT | KSA 46 | Intan 7504 | 08/07 03:40 | 7,403.926 |
| 4 | BEK | BEK-2107-027 | BEK - BoCT | KSA 47 | RMN 321 | 13/07 05:20 | 7,548.903 |
| 5 | BEK | BEK-2107-016 | BEK - BoCT | KSA 99 | RMN 336 | 08/07 18:20 | 7,531.421 |
| 6 | BEK | BEK-2107-007 | BEK - MBR | KSA 111 | Armada Kaltim 3003 | 06/07 11:00 | 7,563.218 |
| 7 | BEK | BEK-2107-009 | BEK - MBR | KSA 115 | RMN 326 | 06/07 15:40 | 7,494.249 |
| 8 | BEK | BEK-2107-008 | BEK - BoCT | KSA 116 | RMN 308 | 04/07 06:15 | 7,494.013 |
| 9 | BEK | BEK-2107-025 | BEK - MBR | KSA 120 | RMN 3305 | 12/07 01:00 | 10,313.856 |
| 10 | BEK | BEK-2107-010 | BEK - MBR | ATK 2010 | RMN 350 | 07/07 06:35 | 7,537.271 |
| 11 | BEK | BEK-2107-022 | BEK - MBR | Kompas 01 | RMN 311 | 11/07 07:00 | 7,424.269 |
| 12 | BEK | BEK-2107-063 | BEK - MBR | KSA 41 | Baiduri 30301 | 26/07 16:35 | 7,468.780 |
| 13 | BEK | BEK-2107-052 | BEK - BoCT | KSA 47 | RMN 321 | 23/07 06:15 | 7,606.260 |
| 14 | BEK | BBE-2107-005 | BBE - BoCT | KSA 49 | ISA 309 | 18/07 01:25 | 7,500 |
| 15 | BEK | BEK-2107-038 | BEK - BoCT | KSA 99 | RMN 336 | 18/07 11:50 | 7,387.079 |
| 16 | BEK | KMIA-2107-007 | KMIA - MBR | KSA 99 | RMN 336 | 27/07 10:20 | 7,500 |
| 17 | BEK | BEK-2107-040 | BEK - MBR | KSA 109 | RMN 3302 | 19/ 07 06:55 | 10,555.373 |
| 18 | BEK | BEK-2107-072 | BEK - MBR | KSA 109 | RMN 3302 | 30/07 21:45 | 9,571.094 |
| 19 | BEK | BEK-2107-069 | BEK - MBR | KSA 118 | Baiduri 30272 | 30/07 03:40 | 7,511.477 |
| 20 | BEK | BEK-2107-031 | BEK - BoCT | KSA 116 | RMN 308 | 18/07 05:15 | 7,504.102 |
| 21 | BEK | BEK-2107-070 | BEK - MBR | KSA 116 | RMN 308 | 30/07 10:45 | 7,596.619 |
| 22 | BEK | KMIA-2107-008 | KMIA - MBR | ATK 2010 | RMN 350 | 31/07 08:10 | 7,500 |
| 23 | BEK | BEK-2107-042 | BEK - BoCT | ATK 2010 | RMN 350 | 23/07 01:35 | 7,457.677 |
| 24 | BEK | BEK-2107-043 | BEK - MBR | Alamanda | RMN 312 | 21/07 15:35 | 7,471.600 |
| 25 | BEK | BEK-2107-058 | BEK - MBR | Kompas 03 | Armada Kaltim 3001 | 26/07 12:20 | 7,551.697 |
| 26 | BEK | BEK-2107-035 | BEK - JBG | KSA 46 | Intan 7504 | 19/07 13:40 | 7,400.652 |
| 27 | BEK | BEK-2107-046 | BEK - MBR | Kompas 01 | RMN 311 | 20/07 00:15 | 7,517.047 |
| 28 | BEK | BBE-2107-004 | BBE - BoCT | KSA 111 | Armada Kaltim 3003 | 17/07 15:05 | 7,500 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------|--------------------|------------------|-------------|
| 1 | KTD | KTD-2107-002 | KTD - MBR | KSA 118 | Baiduri 30272 | 03/07 23:45 | 7,508.240 |
| 2 | KTD | KTD-2107-007 | KTD - MBR | KSA 118 | Baiduri 30272 | 13/07 12:00 | 7,506.892 |
| 3 | KTD | KTD-2107-001 | KTD - BoCT | Selera 3 | RMN 329 | 04/07 20:15 | 7,504.785 |
| 4 | KTD | KTD-2107-008 | KTD - MBR | Selera 3 | RMN 329 | 14/07 10:40 | 7,500.256 |
| 5 | KTD | KTD-2107-004 | KTD - BoCT | Kompas 03 | Armada Kaltim 3001 | 07/07 22:20 | 7,508.427 |
| 6 | KTD | KTD-2107-017 | KTD - BoCT | Selera 3 | RMN 350 | 29/07 23:10 | 7,501.121 |
| 7 | KTD | KTD-2107-011 | KTD - BoCT | Pioneer II | RMN 319 | 18/07 08:30 | 7,540.173 |
| 8 | KTD | KTD-2107-018 | KTD - BoCT | KSA 47 | RMN 321 | 31/07 11:00 | 7,580.142 |
| 9 | KTD | KTD-2107-010 | KTD - MBR | KSA 115 | RMN 326 | 16/07 03:40 | 7,511.673 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|------------|------------|---------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | BBE-2107-003 | BBE - MBR | KSA 41 | Baiduri 30301 | 08/07 14:00 | 7,500 |
| 2 | TCM | TCM-2107-018 | TCM - MBR | KSA 49 | ISA 309 | 09/07 00:35 | 7,447.426 |
| 3 | TCM | TCM-2107-004 | TCM - MBR | KSA 120 | RMN 3305 | 02/07 08:55 | 10,025.686 |
| 4 | TCM | TCM-2107-017 | TCM - MBR | KSA 2000 | RMN 374 | 09/07 05:30 | 7,455.986 |
| 5 | TCM | TCM-2107-021 | TCM - MBR | Alamanda | RMN 312 | 10/07 18:45 | 7,425.149 |
| 6 | TCM | KMIA-2107-002 | KMIA - MBR | KSA 41 | Baiduri 30301 | 16/07 21:50 | 7,500 |
| 7 | TCM | KMIA-2107-005 | KMIA - MBR | KSA 115 | RMN 326 | 24/07 22:45 | 7,500 |
| 8 | TCM | TCM-2107-040 | TCM - MBR | KSA 120 | RMN 3305 | 22/07 05:55 | 10,404.303 |
| 9 | TCM | TCM-2107-039 | TCM - MBR | KSA 2000 | RMN 374 | 22/07 16:25 | 7,519.073 |
| 10 | TCM | KMIA-2107-004 | KMIA - MBR | Selera 3 | RMN 350 | 24/07 01:00 | 7,500 |
| 11 | TCM | KMIA-2107-006 | KMIA - MBR | Pioneer II | RMN 319 | 26/07 14:30 | 7,500 |

TRIP KAPAL 1-31 AGUSTUS 2021

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------|--------------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2108-013 | TCM - MBR | KSA 46 | Intan 7504 | 12/08 09:40 | 7.400,936 |
| 2 | TCM | TCM-2108-016 | TCM - JBG | KSA 118 | Baiduri 30272 | 11/08 15:45 | 7.511,548 |
| 3 | TCM | TCM-2108-006 | TCM - MBR | KSA 2000 | RMN 374 | 05/08 03:00 | 7.529,356 |
| 4 | TCM | BBE-2108-002 | BBE - BoCT | Pioneer II | RMN 319 | 04/08 16:50 | 7.500 |
| 5 | TCM | TCM-2108-004 | TCM - JBG | Alamanda | RMN 312 | 02/08 13:40 | 7,548.011 |
| 6 | TCM | TCM-2108-003 | TCM - MBR | KSA 111 | Armada Kaltim 3003 | 05/08 11:10 | 7,340.473 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------|---------|------------------|-------------|
| 1 | KTD | KTD-2108-003 | KTD - BoCT | KSA 49 | ISA 309 | 10/08 21:50 | 7.519,048 |
| 2 | KTD | KTD-2108-005 | KTD - BoCT | KSA 115 | RMN 326 | 11/08 21:55 | 7.503,608 |
| 3 | KTD | KTD-2108-002 | KTD - MBR | Selera 3 | RMN 329 | 08/08 12:10 | 7.506,088 |
| 4 | KTD | KTD-2108-004 | KTD - BoCT | Pioneer II | RMN 319 | 13/08 02:00 | 7,559.936 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|-----------|--------------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2108-004 | BEK - MBR | KSA 35 | RMN 343 | 04/08 13:30 | 7.407,620 |
| 2 | BEK | BEK-2108-032 | BEK - MBR | KSA 41 | Baiduri 30301 | 08/08 19:40 | 7.416,606 |
| 3 | BEK | BEK-2108-041 | BEK - BoCT | KSA 47 | RMN 334 | 14/08 21:30 | 7.413,853 |
| 4 | BEK | BEK-2108-001 | BEK - MBR | KSA 49 | ISA 309 | 04/08 04:20 | 7.504,501 |
| 5 | BEK | BEK-2108-023 | BEK - MBR | KSA 52 | Armada Kaltim 02 | 07/08 20:40 | 7.588,994 |
| 6 | BEK | BEK-2108-024 | BEK - MBR | KSA 99 | RMN 336 | 06/08 12:30 | 7.454,543 |
| 7 | BEK | BEK-2108-040 | BEK - BoCT | KSA 109 | RMN 3302 | 15/08 01:10 | 9.017,606 |
| 8 | BEK | BEK-2108-018 | BEK - MBR | KSA 115 | RMN 326 | 05/08 14:45 | 7.416,537 |
| 9 | BEK | BEK-2108-039 | BEK - JBG | KSA 116 | RMN 308 | 12/08 05:30 | 7.620,864 |
| 10 | BEK | BEK-2108-006 | BEK - MBR | KSA 120 | RMN 3305 | 03/08 15:05 | 10.431,259 |
| 11 | BEK | BEK-2108-045 | BEK - BoCT | KSA 2000 | RMN 374 | 15/08 20:22 | 7.570,766 |
| 12 | BEK | BEK-2108-038 | BEK - MBR | Kompas 03 | Armada Kaltim 3001 | 11/08 06:45 | 7,516.529 |
| 13 | BEK | BEK-2108-084 | BEK - MBR | ATK 2010 | RMN 350 | 31/08 10:30 | 7,544.652 |
| 14 | BEK | BEK-2108-082 | BEK - BoCT | KSA 111 | Armada Kaltim 3003 | 01/09 02:35 | 7,570.635 |
| 15 | EBP | BBE-2108-004 | BBE - BoCT | KSA 41 | Baiduri 30301 | 14/08 15:15 | 7,500 |

TRIP KAPAL 1-31 SEPTEMBER 2021

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|-----------|--------------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2109-007 | TCM - MBR | Alamanda | RMN 321 | 10/09 05:35 | 7,505.744 |
| 2 | TCM | TCM-2109-010 | TCM - BoCT | KSA 46 | Intan 7504 | 14/09 09:05 | 7,420.210 |
| 3 | TCM | TCM-2109-004 | TCM - MBR | KSA 47 | RMN 334 | 09/09 07:50 | 7,462.907 |
| 4 | TCM | TCM-2109-006 | TCM - BoCT | Kompas 03 | Armada Kaltim 3003 | 04/09 16:40 | 7,502.547 |
| 5 | TCM | TCM-2109-033 | TCM - MBR | Alamanda | RMN 321 | 29/09 05:30 | 7,604.318 |
| 6 | TCM | TCM-2109-018 | TCM - BoCT | KSA 111 | Armada Kaltim 2003 | 17/09 12:25 | 7,606.259 |
| 7 | TCM | TCM-2109-031 | TCM - MBR | KSA 116 | RMN 308 | 27/09 03:35 | 7,599.095 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|----------|------------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2109-002 | BBE - MBR | KSA 49 | ISA 309 | 15/09 18:10 | 7,500 |
| 2 | BEK | BEK-2109-011 | BEK - MBR | KSA 99 | RMN 336 | 06/09 10:30 | 7,454.786 |
| 3 | BEK | BEK-2109-010 | BEK - MBR | KSA 109 | RMN 3302 | 07/09 17:30 | 9,760.246 |
| 4 | BEK | BEK-2109-016 | BEK - MBR | KSA 115 | RMN 326 | 13/09 22:45 | 7,503.664 |
| 5 | BEK | BEK-2109-002 | BEK - MBR | KSA 116 | RMN 308 | 07/09 07:55 | 7,533.170 |
| 6 | BEK | BEK-2109-005 | BEK - BoCT | KSA 2000 | RMN 374 | 02/09 18:40 | 7,528.647 |
| 7 | BEK | BEK-2109-033 | BEK - MBR | KSA 52 | Armada Kaltim 02 | 20/09 23:30 | 7,603.340 |
| 8 | BEK | BEK-2109-026 | BEK - MBR | KSA 2000 | RMN 374 | 20/09 18:40 | 7,569.746 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------|---------------|------------------|-------------|
| 1 | KTD | KTD-2109-001 | KTD - BoCT | KSA 35 | RMN 343 | 03/09 01:40 | 7,500.346 |
| 2 | KTD | KTD-2109-006 | KTD - BoCT | ATK 2010 | RMN 350 | 15/09 05:30 | 7,576.498 |
| 3 | KTD | KTD-2109-003 | KTD - MBR | Pioneer II | RMN 319 | 07/09 14:40 | 7,501.670 |
| 4 | KTD | KTD-2109-010 | KTD - MBR | KSA 35 | RMN 343 | 25/09 05:05 | 7,501.941 |
| 5 | KTD | KTD-2109-009 | KTD - BoCT | KSA 41 | Baiduri 30301 | 18/09 23:55 | 7,523.828 |
| 6 | KTD | KTD-2109-012 | KTD - MBR | KSA 47 | RMN 334 | 24/09 01:30 | 7,504.545 |
| 7 | KTD | KTD-2109-013 | KTD - BoCT | Pioneer II | RMN 319 | 27/09 16:30 | 7,507.746 |
| 8 | KTD | KTD-2109-011 | KTD - BoCT | Selera 3 | RMN 329 | 26/09 08:03 | 7,503.094 |
| 9 | EBP | BBE-2109-001 | BBE - BoCT | Selera 3 | RMN 329 | 01/09 00:05 | 7,500 |

TRIP KAPAL 1-31 OKTOBER 2021

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|-------------|--------------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2110-002 | TCM - BoCT | KSA 109 | RMN 3302 | 03/10 10:15 | 8,385.582 |
| 2 | TCM | TCM-2110-007 | TCM - MBR | KSA 2000 | RMN 374 | 08/10 16:00 | 7,519.271 |
| 3 | TCM | TCM-2110-012 | TCM - MBR | Alamanda | RMN 321 | 10/10 05:55 | 7,602.638 |
| 4 | TCM | TCM-2110-004 | TCM - BoCT | Kompas 03 | Armada Kaltim 3001 | 05/10 00:35 | 7,430.690 |
| 5 | TCM | TCM-2110-023 | TCM - MBR | Alamanda | RMN 321 | 25/10 06:30 | 7,615.239 |
| 6 | TCM | TCM-2110-009 | TCM - MBR | KSA Emerald | Baiduri 30301 | 28/10 02:35 | 7,648.730 |
| 7 | TCM | TCM-2110-018 | TCM - MBR | KSA 52 | RMN 357 | 23/10 14:55 | 7,403.329 |
| 8 | TCM | TCM-2110-024 | TCM - MBR | KSA 116 | RMN 308 | 22/10 17:10 | 7,501.885 |
| 9 | TCM | TCM-2110-027 | TCM - MBR | KSA 120 | RMN 3305 | 26/10 16:30 | 9,681.393 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------|--------------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BBE-2110-002 | BBE - MBR | KSA 35 | RMN 343 | 06/10 19:25 | 7,499.883 |
| 2 | BEK | BEK-2110-017 | BEK - MBR | KSA 46 | Intan 7504 | 04/10 20:05 | 7,506.676 |
| 3 | BEK | BEK-2110-005 | BEK - BoCT | KSA 49 | ISA 309 | 02/10 05:55 | 7,478.350 |
| 4 | BEK | BBE-2110-001 | BEK - BoCT | KSA 99 | RMN 336 | 04/10 19:40 | 7,499.641 |
| 5 | BEK | BEK-2110-008 | BEK - BoCT | KSA 111 | Armada Kaltim 3003 | 04/10 14:35 | 7,212.444 |
| 6 | BEK | BEK-2110-011 | BEK - MBR | KSA 115 | RMN 326 | 05/10 11:30 | 7,286.408 |
| 7 | BEK | BEK-2110-021 | BEK - MBR | KSA 120 | RMN 3305 | 08/10 21:30 | 9,029.829 |
| 8 | BEK | BEK-2110-004 | BEK - BoCT | ATK 2010 | RMN 350 | 03/10 14:55 | 7,405.213 |
| 9 | BEK | BEK-2110-047 | BEK - MBR | KSA 35 | RMN 343 | 23/10 20:55 | 7,526.015 |
| 10 | BEK | BEK-2110-046 | BEK - MBR | KSA 47 | RMN 334 | 26/11 11:35 | 7,424.574 |
| 11 | BEK | BEK-2110-059 | BEK - BoCT | KSA 49 | ISA 309 | 30/10 16:20 | 7,476.372 |
| 12 | BEK | BEK-2110-039 | BEK - MBR | KSA 109 | RMN 3302 | 17/10 14:25 | 9,409.370 |
| 13 | BEK | BEK-2110-062 | BEK - BoCT | KSA 115 | RMN 326 | 31/10 15:50 | 7,466.748 |
| 14 | BEK | BEK-2110-043 | BEK - BoCT | Pioneer II | RMN 319 | 22/10 06:25 | 7,548,051 |
| 15 | BEK | BEK-2110-041 | BEK - MBR | Kompas 03 | Armada Kaltim 3001 | 18/10 05:55 | 7,410,629 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|----------|------------------------|---------------------|----------------|
| 1 | KTD | KTD-2110-001 | KTD - BoCT | KSA 47 | RMN 334 | 02/10 23:00 | 7,505,686 |
| 2 | KTD | KTD-2110-009 | KTD - BoCT | KSA 47 | RMN 334 | 12/10 15:40 | 7,505,408 |
| 3 | KTD | KTD-2110-007 | KTD - BoCT | KSA 49 | ISA 309 | 15/10 06:50 | 7,498,321 |
| 4 | KTD | KTD-2110-003 | KTD - MBR | KSA 118 | Baiduri 30272 | 05/10 22:05 | 7,509,564 |
| 5 | KTD | KTD-2110-010 | KTD - BoCT | ATK 2010 | RMN 350 | 14/10 06:30 | 7,502,053 |
| 6 | KTD | KTD-2110-002 | KTD - MBR | Selera 3 | RMN 329 | 07/10 02:35 | 7,506,369 |
| 7 | KTD | KTD-2110-010 | KTD - MBR | ATK 2010 | RMN 350 | 23/10 19:00 | 7,502,570 |
| 8 | KTD | KTD-2110-012 | KTD - BoCT | Selera 3 | RMN 329 | 19/10 13:30 | 7,501,968 |
| 9 | KTD | KTD-2110-018 | KTD - BoCT | KSA 46 | Imian 7504 | 25/10 05:22 | 7,550,996 |
| 10 | KTD | KTD-2110-014 | KTD - BoCT | KSA 99 | RMN 336 | 19/10 03:00 | 7,501,858 |
| 11 | KTD | KTD-2110-016 | KTD - MBR | KSA 111 | Armada Kalitim 3003 | 25/10 22:20 | 7,504,242 |
| 12 | KTD | KTD-2110-013 | KTD - BoCT | KSA 115 | RMN 326 | 20/10 17:15 | 7,502,922 |
| 13 | KTD | KTD-2110-011 | KTD - BoCT | KSA 118 | Baiduri 30272 | 16/10 06:20 | 7,505,270 |
| 14 | KTD | KTD-2110-020 | KTD - BoCT | KSA 118 | Baiduri 30272 | 29/10 02:00 | 7,556,648 |

TRIP KAPAL 1-30 NOVEMBER 2021

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|-----------|--------|---------|---------------------|----------------|
| 1 | TCM | KMIA-2111-005 | KMIA-BoCT | KSA 35 | RMN 343 | 16/11 22:05 | 7,500 |
| 2 | TCM | TCM-2111-051 | TCM-MBR | KSA 99 | RMN 336 | 26/11 12:00 | 7,414,800 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|-----------|----------|----------|---------------------|----------------|
| 1 | BEK | BEK-2111-003 | BEK-MBR | KSA 109 | RMN 3302 | 02/11 08:00 | 10,181,437 |
| 2 | BEK | KMIA-2111-002 | KMIA-BoCT | Selera 3 | RMN 329 | 06/11 23:55 | 7,500 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|----------|-------------|---------------|---------------------|----------------|
| 1 | KTD | KTD-2111-004 | KTD-BoCT | KSA Emerald | Baiduri 30301 | 12/11 14:40 | 7,521,071 |
| 2 | KTD | KTD-2111-011 | KTD-BoCT | KSA 115 | RMN 326 | 21/11 05:35 | 7,403,891 |
| 3 | KTD | KTD-2111-009 | KTD-BoCT | KSA 1118 | ISA 310 | 18/11 15:25 | 7,520,127 |

TRIP KAPAL 1-31 DESEMBER 2021

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|------------|----------------|---------------|------------------|-------------|
| 1 | TCM | TCM-2112-007 | TCM - BoCT | KSA 46 | TBG 310 | 04/12/2021 9:40 | 7,563.997 |
| 2 | TCM | TCM-2112-004 | TCM - BoCT | KSA Emerald | Baiduri 30301 | 04/12/2021 9:45 | 7,402.127 |
| 3 | TCM | TCM-2112-005 | TCM - BoCT | Alamanda | RMN 321 | 04/12/2021 13:45 | 7,575.005 |
| 4 | TCM | TCM-2112-010 | TCM - BoCT | KSA Anugerah | RMN 368 | 05/12/2021 3:40 | 7,802.430 |
| 5 | TCM | TCM-2112-016 | TCM - MBR | KSA 109 | RMN 3302 | 09/12/2021 15:50 | 9,880.482 |
| 6 | TCM | KMIA-2112-003 | KMIA - MBR | KSA 118 | ISA 310 | 11/12/2021 0:25 | 7,500 |
| 7 | TCM | TCM-2112-017 | TCM - MBR | KSA 49 | ISA 309 | 11/12/2021 18:05 | 7,343.869 |
| 8 | TCM | TCM-2112-028 | TCM - MBR | KSA 120 | RMN 3305 | 12/12/2021 10:10 | 9,706.585 |
| 9 | TCM | TCM-2112-031 | TCM - MBR | Dhira Brata 90 | Cemerlang 9 | 13/12/2021 13:00 | 7,430.502 |
| 10 | TCM | KMIA-2112-005 | KMIA - MBR | KSA 52 | RMN 357 | 14/12/2021 22:55 | 7,500 |
| 11 | TCM | KMIA-2112-006 | KMIA - MBR | KSA 99 | RMN 336 | 17/12/2021 19:00 | 7,500 |
| 12 | TCM | TCM-2112-049 | TCM - BoCT | KSA 35 | RMN 343 | 20/12/2021 23:25 | 7,549.457 |
| 13 | TCM | TCM-2112-051 | TCM - MBR | KSA 109 | RMN 3302 | 23/12/2021 3:00 | 9,731.316 |
| 14 | TCM | TCM-2112-057 | TCM - MBR | Pioneer II | RMN 319 | 24/12/2021 14:50 | 7,528.407 |
| 15 | TCM | TCM-2112-063 | TCM - MBR | KSA 120 | RMN 3305 | 26/12/2021 23:05 | 9,821.058 |
| 16 | TCM | TCM-2112-055 | TCM - MBR | Dhira Brata 90 | Cemerlang 9 | 27/12/2021 9:50 | 7,514.448 |
| 17 | TCM | KMIA-2112-008 | TCM - MBR | KSA 99 | RMN 336 | 28/12/2021 16:00 | 7,500 |
| 18 | TCM | TCM-2112-061 | TCM - BoCT | KSA 52 | RMN 357 | 29/12/2021 16:50 | 7,406.351 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|---------------|------------|-------------|--------------------|------------------|-------------|
| 1 | BEK | BEK-2112-001 | BEK - MBR | Kompas 01 | RMN 374 | 01/12/2021 18:25 | 7,578.996 |
| 2 | BEK | KMIA-2112-001 | KMIA - MBR | Selera 3 | RMN 319 | 07/12/2021 23:55 | 7,500 |
| 3 | BEK | KMIA-2112-002 | KMIA - MBR | KSA 52 | RMN 357 | 08/12/2021 12:35 | 7,500 |
| 4 | BEK | BEK-2112-018 | BEK - MBR | Kompas 01 | RMN 374 | 14/12/2021 6:55 | 7,531.763 |
| 5 | BEK | BEK-2112-023 | BEK - MBR | KSA Emerald | Baiduri 30301 | 16/12/2021 11:35 | 7,464.539 |
| 6 | BEK | BEK-2112-041 | BEK - MBR | KSA 49 | ISA 309 | 30/12/2021 10:15 | 7,422.947 |
| 7 | BEK | BEK-2112-032 | BEK - BoCT | KSA 111 | Armada Kaltim 3003 | 19/12/2021 10:00 | 7,528.445 |
| 8 | BEK | BEK-2112-037 | BEK - BoCT | KSA Anugrah | RMN 368 | 21/12/2021 17:40 | 7,548.734 |
| 9 | BEK | BEK-2112-031 | BEK - MBR | Alamanda | RMN 321 | 26/12/2021 8:30 | 7,537.337 |

| NO. | COMPANY | SERVICE TRIP | ROUTE | TUG | BARGE | COMMENCE LOADING | TOTAL CARGO |
|-----|---------|--------------|------------|------------|-----------------------|---------------------|----------------|
| 1 | KTD | KTD-2112-001 | KTD - MBR | KSA 115 | RMN 326 | 30/11/2021 22:50 | 7,459.654 |
| 2 | KTD | KTD-2112-002 | KTD - BoCT | KSA 35 | RMN 343 | 02/12/2021 0:50 | 7,509.274 |
| 3 | KTD | KTD-2112-005 | KTD - BoCT | KSA 99 | RMN 336 | 04/12/2021 15:30 | 7,500.244 |
| 4 | KTD | KTD-2112-004 | KTD - BoCT | KSA 47 | RMN 334 | 05/12/2021 14:30 | 7,503.913 |
| 5 | KTD | KTD-2112-008 | KTD - MBR | Kompas 03 | Armada Kaltim 3001 | 07/12/2021 8:05 | 7,516.254 |
| 6 | KTD | KTD-2112-006 | KTD - BoCT | ATK 2010 | RMN 350 | 08/12/2021 5:05 | 7,693.767 |
| 7 | KTD | KTD-2112-009 | KTD - BoCT | KSA 115 | RMN 326 | 09/12/2021 11:55 | 7,502.922 |
| 8 | KTD | KTD-2112-010 | KTD - MBR | KSA 111 | Armada Kaltim 3003 | 10/12/2021 9:45 | 7,484.341 |
| 9 | KTD | KTD-2112-011 | KTD - MBR | Pioneer II | RMN 319 | 11/12/2021 11:15 | 7,512.287 |
| 10 | KTD | KTD-2112-012 | KTD - MBR | KSA 35 | RMN 343 | 12/12/2021 11:25 | 7,518.326 |
| 11 | KTD | KTD-2112-014 | KTD - MBR | Selera 3 | RMN 329 | 13/12/2021 20:15 | 7,480.707 |
| 12 | KTD | KTD-2112-015 | KTD - MBR | Kompas 03 | Armada Kaltim 3001 | 15/12/2021 2:00 | 7,505.880 |
| 13 | KTD | KTD-2112-016 | KTD - MBR | ATK 2010 | RMN 350 | 19/12/2021 5:45 | 7,700.472 |
| 14 | KTD | KTD-2112-017 | KTD - MBR | KSA 115 | RMN 326 | 20/12/2021 19:25 | 7,266.828 |
| 15 | KTD | KTD-2112-024 | KTD - BoCT | KSA 46 | TBG 310 | 21/12/2021 16:40 | 7,509.485 |
| 16 | KTD | KTD-2112-018 | KTD - MBR | KSA 46 | TBG 310 | 29/12/2021 18:10 | 7,515.359 |
| 17 | KTD | KTD-2112-019 | KTD - BoCT | KSA 47 | RMN 334 | 22/12/2021 17:10 | 7,503.913 |
| 18 | KTD | KTD-2112-020 | KTD - BoCT | Selera 3 | RMN 329 | 24/12/2021 4:40 | 7,506.063 |
| 19 | KTD | KTD-2112-021 | KTD - MBR | KSA 118 | ISA 310 | 25/12/2021 11:20 | 7,502.295 |
| 20 | KTD | KTD-2112-022 | KTD - MBR | ATK 2010 | RMN 350 | 26/12/2021 13:20 | 7,418.886 |

Lampiran 2

No. Registrasi : PPK 29 1037 / I / 2021 0280709




REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

NO. J.2 KSOP.II 2545 / I / 2021

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal..... TB. KINGFISHER 201
Ship Name..... MENGGANDENG BG "ASIA STAR" 818 Tonnase kotor 236 GT
Gross Tonnage

Bendera Kebangsaan INDONESIA Nakhoda DAVID BAYU PRIYONO
Nationality Flag Master

Nomor IMO YD 6913
IMO Number Call Sign

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal..... 31.01.21 21:15
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated..... Pukul..... WS
Time..... LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari SAMARINDA Pada tanggal/jam 31.01.21 Pelabuhan tujuan BONTANG
Departure from on date/time Port of Destination

Jumlah awak kapal : 07 ORANG
Number of Ship Crews

Tempat Diterbitkan : SAMARINDA
Place of issued

Pada tanggal : 31 Januari 2021
Date

Jam : 2200
Time

Dengan muatan :
With cargoes

Perhatian :
Attention :

1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan
This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port
2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.
3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This port clearance expired if any corrections or deletions

TA. 2020 PUP LOG BOOK
PUP VTS (VESSEL TRAFFIC SERVICE)

NO. 1740 SBNP : 482421

S/D 01 Maret 2021
NO 5164
NO 396076

SYAHBANDAR
HABOUR MASTER
PERWIRA JAGA
CAPT. HERC. SETIAWAN, SH. M. Mar
PENATA MUDA KTY (III)
NO. 198203/SH/009121/001

No. Registrasi : PPK 27 895 / I / 2021

.... 0280710



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

NO. J.2 / KSOP.II / 2546 / I / 2021

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal... BG. ASIA STAR 818 Tonnase kotor ... 3.146 GT
Ship Name DIGANDENG TB. KINGFISHER 201 Gross Tonnage

Bendera Kebangsaan ... INDONESIA Nakhoda
Nationality Flag Master

Nomor IMO Nama Panggilan
IMO Number Call Sign

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal 31.01.21 Pukul 21.15 WS
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated..... Time LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari SAMARINDA Pada tanggal/jam 31.01.21 Pelabuhan tujuan BONTANG
Departure from on date/time Port of Destination

Jumlah awak kapal : SAMARINDA Dengan muatan BATU BARA
Number of Ship Crews With cargoes

Tempat Diterbitkan :
Place of issued

Pada tanggal :
Date

Jam :
Time

Perhatian :
Attention :

1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan
This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port
2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.
3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This port clearance is not valid if any corrections or changes.

TA. 2020 PUP LOG BOOK
PUP VTS (VESSEL TRAFFIC SERVICE)

SNIP: 482422

S/D 01 Maret 2021
NO 5164
NO



**SURAT PERNYATAAN NAKHODA
(MASTER SAILING DECLARATION)**

Berdasarkan Pasal 138 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
In accordance with Article 138 Shipping Act No. 17 Year 2008

Yang Bertanda tangan di bawah ini :
The undersign below :

Nama Nakhoda : David Bayu Prigono
Master of the ship's name

Dengan ini menyatakan bahwa :
Herewith declare that :

**A. Kapal di bawah ini dengan data-data :
Data of the ship below**

Nama Kapal : TS. Kingsther 201 Kebangsaan : RI
Ship's name Nationality

Tanda Panggilan/ : GT / NT : 236
Call sign

Nomor IMO / : No. SIP/ SIKPI :
IMO Number

**B. Telah dimuat dengan aman, sarat, dan stabilitas yang baik :
Has been loaded with safe draft and stability**

| URAIAN | JUMLAH | KETERANGAN |
|---|------------------|------------------|
| Jenis muatan Total of cargoes on board | <u>7.406,567</u> | <u>Batu bara</u> |
| Penumpang yang diangkut Passenger on board | | |
| Draft kapal tolak Departure draft | | |
| Stabilitas kapal Stability | | |

**C. Telah diwaki dengan jumlah dan kompetensi yang cukup :
Manned with proper amount and competency**

| JABATAN DI ATAS KAPAL | JUMLAH | KETERANGAN |
|--------------------------------|----------|---------------------------|
| Pewira Dek / Deck Officer | <u>2</u> | <u>Nakhoda, Muallim 1</u> |
| Pewira Mesin Engine Officer | <u>2</u> | <u>KKM, Masnis II</u> |
| ABK / Rating | <u>3</u> | <u>Juru Mudi (3)</u> |
| ABK lainnya / Others | | |

**D. Telah diperlengkapi dengan peralatan navigasi, keselamatan, pemadam kebakaran
dan pencegahan pencemaran yang berfungsi baik :
Has been equipped with navigational, life saving, fire equipment and pollution prevention**

| JENIS PERALATAN | JUMLAH | KETERANGAN |
|---|--------------|-------------|
| Navigasi / Navigational | <u>1 set</u> | <u>Baik</u> |
| Penolong / Life saving | <u>1 set</u> | <u>Baik</u> |
| Pemadam Kebakaran / Fire Equipment | <u>1 set</u> | <u>Baik</u> |
| Pencegahan Pencemaran / Pollution Prevention | <u>1 set</u> | <u>Baik</u> |

**E. Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.
Here with this declaration is true and correct.**

Tempat & tanggal / : Samarinda, 30 Januari 2024
Place & date
Nakhoda Kapal :
Master's Signature



LAPORAN KEDATANGAN DAN KEBERANGKATAN KAPAL
OLEH PERUSAHAAN PELAYARAN / NON PELAYARAN *) PT. JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI
PELABUHAN : SAMARINDA

| | | | | | | | | | |
|---|--------------|---------------|-------------------------------------|--|-----|--------------|---------------|-------------------------------------|------------|
| Nama Kapal : EB. KINGFISHER 201 / BG. ASIA STAR 818 Ukuran : 236 / 3146 GT Tipe : TUGBOAT / TONGKANG Bendera : INDONESIA Trayek : LINER / TRAMPER *) | | | | Status : Milik / Sewa / Keagenan *) Pemilik (Owner) : Principal : Operator : Agen Umum : PT. JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI Agen / Sub Agen *) : | | | | | |
| KEDATANGAN | | | | KEBERANGKATAN | | | | | |
| Tanggal Tiba : 17-11-2020 Muatan Bongkar / Turun : | | | | Tanggal Berangkat : 30-01-2021 Muatan Muat / NAIK : | | | | | |
| Dari Pelabuhan : BALAM | | | | Ke Pelabuhan : BONTANG | | | | | |
| No. | JENIS MUATAN | Jenis Kemasan | Jumlah Ton / M3 / TTEU Orang / Ekor | Keterangan | No. | JENIS MUATAN | Jenis Kemasan | Jumlah Ton / M3 / TTEU Orang / Ekor | Keterangan |
| 1 | | | | | 1 | | | | |
| 2 | | | | | 2 | | | | |
| 3 | | | | | 3 | | | | |
| 4 | | | | | 4 | | | | |
| 5 | NIHIL | - | - | - | 5 | BATU BARA | CURAH | 7.406,567 MT | |
| 6 | | | | | 6 | | | | |
| 7 | | | | | 7 | | | | |
| 8 | | | | | 8 | | | | |
| 9 | | | | | 9 | | | | |
| 10 | | | | | 10 | | | | |

*) Coret yang tidak perlu.

An. ARIWISATRI BELABHAN
 Kapten & ke-Syahbandar
 Mengesah :

 KANTOR SYAHBANDAR
 PERHUBUNGAN
 SAMARINDA
 2010121003

Samarinda, 30 JANUARI 2021
 PERUSAHAAN PELAYARAN / NAKHODA

 MULIADI

PERUSAHAAN BONGKAR MUAT PT. YAZID REZKY ABADI

PEMBERITAHUAN RENCANA KEGIATAN BONGKAR MUAT

NOMOR : 157/YRA/OPS/II/2021

1. Dasar :

- Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 Tentang Angkutan di perairan;
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM. 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.
- Sesuai Pemberitahuan dari PT. YAZID REZKY ABADI No. 157/YRA/OPS/II/2021 Tanggal. 27 Januari 2021

2. Data Kapal :

- Nama Kapal : BG. ASIA STAR 818 DITARIK TB.KINGFISHER 201
- Bendera : INDONESIA / INDONESIA
- Tonase Kotor / GT : 3146 GT / 236 GT
- Operator / Agen Kapal : PT.JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI
- Sandar : JETTY TRUBAINDO COAL MINING
- Pelabuhan Tujuan : BONTANG

3. Rencana Bongkar :

| Nama Barang | Klasifikasi Barang | Jumlah Barang | Sistem Bongkar | Lokasi Bongkar |
|-------------|--------------------|---------------|----------------|----------------|
|-------------|--------------------|---------------|----------------|----------------|

4. Rencana Muat :

| Nama Barang | Klasifikasi Barang | Jumlah Barang | Sistem Muat | Lokasi Muat |
|-------------|--------------------|---------------|-------------|-----------------------------|
| BATU BARA | BARANG BERBAHAYA | 7.500 MT | ===== | JETTY TRUBAINDO COAL MINING |

5. Luas Batas - batas Pelabuhan Samarinda, yaitu di Muara Jawa - Muara Berau - Sebulu dan Perairan Terminal Khusus yang terdekat dengan Pelabuhan Samarinda

6. Surat Rencana Kegiatan Bongkar Muat ini berlaku

SATU KALI KEGIATAN

7. Pembayaran Uang Jasa Kepelabuhanan (PUJK)

28/01/2021 S/D 02/02/2021

| LABUH | TAMBAT | BARANG | PBM | STS |
|---------|--------|--------|-----|-----|
| 0008929 | | | | |

Mengeatahui,

An. KEPALA KANTOR

KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN SAMARINDA

KEPALA SEKSI LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT,

DAN USAHA KEPELABUHANAN

Dikeluarkan di : Samarinda

Pada Tanggal : 27 Januari 2021

PERUSAHAAN BONGKAR MUAT

PT. YAZID REZKY ABADI


Capt. ARI WIBOWO, S.Si, M.Mar, MM
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 197707052009121003



Terbuan :

- KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN SAMARINDA
- KASI KESELAMATAN BERLAYAR, PENJAGAAN DAN PATROLI

Catatan :

- Direktorat Jendral Perhubungan Laut cq. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Samarinda tidak bertanggung jawab terhadap pelaksanaan bongkar muat dan perjanjian pengangkutan yang dilakukan pemilik barang dengan pengangkut



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS II SAMARINDA**

Alamat : Jalan Yos Sudarso No. 2
Samarinda 75112

Telepon : 0541 - 742425
0541 - 741046

Email :
syahbandarsamarinda@gmail.com

SURAT PENGAWASAN BONGKAR/MUAT BARANG BERBAHAYA

No. KL.204 / 17 / 36 / KSOP.SMD-21

098443

DASAR HUKUM

1. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 44, 45 ayat (2), pasal 47, pasal 216 dan pasal 208 ayat (1) huruf g dan h.
2. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan.
3. Kepres No.65 Tahun 1980 tentang Ratifikasi Solas 74
4. Kepres No.46 Tahun 1986 tentang Ratifikasi Marpol 73/78
5. Peraturan Menteri Perhubungan No.29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim.
6. Peraturan Menteri Perhubungan No. KM.02 Tahun 2010 tentang Pedoman Penanganan Bahan/Barang Berbahaya
7. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. Um.48/4/2-01 tanggal 27 Februari 2001 tentang Pedoman Pelaksanaan Penanganan Bahan/Barang Berbahaya di Seluruh Pelabuhan di Indonesia
8. Surat Permohonan PT. JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI No. Surat : 080/JSM-SMD/II/21

Sesuai Hasil Pemeriksaan/Penelitian Dokumen Kapal yang disampaikan, maka diberikan Persetujuan Bongkar /Muat Barang Berbahaya Kepada :

| | | | |
|---------------|-------------|-----------|-----------|
| Nama Kapal | Jenis Kapal | Isi Kotor | Bendera |
| ASIA STAR 818 | BG | 3.146 GT | INDONESIA |

| | | | | | | |
|-------------|---------|-------|------------------|--------|--------|-------|
| Nama Muatan | No. PBB | Klass | Kelompok Kemasan | Jumlah | Satuan | Ket |
| BATU BARA | 3088 | 4.2 | II | 7,500 | MT | CURAH |

Kegiatan
MUAT

Posisi Kapal
JETTY TRUBAINDO COAL MINING

Tujuan Dari dan Ke
KE BONTANG

Pemilik / Agen
PT. JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI

Masa Berlaku : Satu Kali Kegiatan
28 Januari 2021 S/D 06 Februari 2021

Untuk memuat/membongkar Barang Berbahaya yang tercantum dalam Surat Persetujuan ini agar mengikuti petunjuk-petunjuk umum yang terdapat di belakang Surat Persetujuan ini dan petunjuk-petunjuk penanganan muatan Barang Berbahaya yang terdapat di dalam buku IMDG Code.

//KSOP.SMD/2021

Dikeluarkan di : SAMARINDA
Pada Tanggal : 28 Januari 2021

KANTOR KESYAHBANDARAN DAN
OTORITAS PELABUHAN KELAS II SAMARINDA
KEPALA SEKSI KESELAMATAN BERLAYAR, PENJAGAAN DAN PATROLI

Catatan :
Segala resiko menjadi
tanggungjawab Pemohon



TTD

Capt. SLAMET ISYADI, M.Mar
PENATA TK.I (III/d)
NIP.196710011990091001





Laporan Hasil Verifikasi (LHV)

Untuk Pengangkutan dan Penjualan Batubara



No. LHV : LHV.02.0788/AWP-MINERBA/I/2021

A. Penjual Batubara

| Jenis Perusahaan | Nama Perusahaan | No. & Tgl Surat Keputusan | Alamat Kantor |
|---------------------|---------------------|---------------------------|---|
| PKP2B PUSAT | PT BHARINTO EKATAMA | | PONDOK INDAH OFFICE TOWER III, 3rd Floor, Jl. Sultan Iskandar Muda Pondok Indah Kav.V-TA, JAKARTA SELATAN 12310 |
| Nama Produk Tambang | BATUBARA | | |

B. Pelabuhan

| | | |
|-------------------|---|--|
| Pelabuhan Muat | : | JETTY PT. TRUBAINDO COAL MINING, BUNYUT, KALIMANTAN TIMUR, INDONESIA, KALIMANTAN TIMUR |
| Pelabuhan Bongkar | : | BONTANG COAL TERMINAL, BONTANG |

C. Pembeli Batubara

| | | |
|--------------|---|---------------------------------------|
| Nama Pembeli | : | J POWER RESOURCES CO., LTD (End User) |
|--------------|---|---------------------------------------|

D. Kapal Angkut

| | | |
|--------------------|---|---------------------------------------|
| Nama Vessel | : | MV. EVER IMPERIAL |
| Barge dan Tug Boat | : | BG. ASIA STAR 818, TB. KINGFISHER 201 |

E. Dokumen Verifikasi

| | | |
|-------------------------------|---|------------------|
| Total Muat | : | 7.406,5670 Ton |
| Nomor Tanda Penerimaan Negara | : | A8F216U8E27A7FB3 |



ORIGINAL

Petugas Survey
29 Januari 2021



Dody Hasrizal Siahaan



KEMENTERIAN ENERGI DAN SUMBER DAYA MINERAL
DIREKTORAT JENDERAL MINERAL DAN BATUBARA

Jl. Prof DR Supomo SH No. 10 Tebet, Jakarta Selatan
 12870, Indonesia
 Email : djmb@minerba.esdm.go.id

BUKTI PEMBAYARAN ROYALTI PROVISIONAL

Kode Billing : 820210126175587
 Tanggal Billing : 26/01/2021
 Tanggal Kadaluarsa : 02/02/2021
 Tanggal Bayar : 26/01/2021
 Channel Bayar : 7014
 Nama Perusahaan : BHARINTO EKATAMA
 Tanggal Kewajiban Pembayaran : 26/01/2021
 No. Kewajiban Pembayaran : 7796/82.05-IRP/DBN-PKP2B/I/2021
 Total Tagihan : 453.544,92 USD
 NTB : 000000749320
 NTPN : A8F216U8E27A7FB3



| No. | Kode Transaksi | Keterangan | Tanggal Penagihan | Bukti Setor (USD) |
|--|--------------------|---------------------|-------------------|-------------------|
| 1. | 202101263333924119 | Royalti Provisional | | 235.171,44 |
| Lokasi Izin : Kalimantan Timur - Kutai Barat Akun : 421331 Volume : 52200 Tarif : 7 | | | | |
| 2. | 202101263333924119 | Royalti Provisional | | 218.373,48 |
| Lokasi Izin : Kalimantan Timur - Kutai Barat Akun : 425111 Volume : 52200 Tarif : 6.5 | | | | |
| Total | | | | 453.544,92 |

CODE NAME: "CONGENBILL" EDITION 1978

BILL OF LADING

B/L NO.

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

024.BLJSM-SMD/I/2021

Shipper

PT. BHARINTO EKATAMA
 Pondok Indah Office Tower III, 3rd floor
 Jalan Sultan Iskandar Muda Kav. V-TA
 Jakarta Selatan 12310

Consignee

J POWER RESOURCES CO., LTD

Notify Address

J POWER RESOURCES CO., LTD

COPY-NON NEGOTIABLE**Vessel**

TB. KINGFISHER 201 / BG. ASIASTAR 818

Port Of Loading

JETTY PT. TRUBAINDO COAL MINING

Port Of Discharge

BONTANG COAL TERMINAL

Shipper's Description Of Goods

STEAM COAL IN BULK

7.406.567 MT

CLEAN ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

(of which NIL on deck at Shipper's risk, the carrier not
 being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per

CHARTER PARTY dated

FREIGHT ADVANCE

received account of freight :

Time used for loading Days Hours

SHIPPED

at the Port of loading in apparent good order and
 condition on board the Vessel for carriage to the

Port of Discharge or so near there to as she may safely get the goods
 specified above

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents, and value un-
 known.

IN WITNESS where of the Master or Agent of the said Vessel has signed
 the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date,
 any one of which being accomplished the others shall be void.
 FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

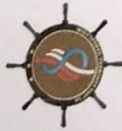
| | |
|-------------------------|---|
| Freight payable at | Place and date of issue |
| | SAMARINDA, INDONESIA |
| | 29 JANUARI 2021 |
| Number of original Bs/L | FOR AND ON BEHALF OF MASTER TB. KINGFISHER 201 / BG. ASIASTAR 818 CAPT. DAVID BAYU PRIYONO |
| 1 (ONE) |  PT. JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI As Agent |

Printed and Sold by S. Straker & Sons LTD

47-51 Gt. Suffolk Street, S.E.1

Tel: 01-928 8789 Tlx: 23369 Fax: 01-633 0281

By Authority of the Baltic & International Maritime Conference
 Copenhagen



PT. JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI

HEAD OFFICE : JL. PM. NOOR, PERUM BUMI SEMPAJA
BLOK DE NO. 06 RT 02 KELURAHAN SEMPAJA TIMUR
KEC. SAMARINDA UTARA KOTA SAMARINDA
KALTIM 75119 TELP : 0541 6224830

CARGO MANIFEST

| | |
|---------------------|--|
| VASSEL NAME | : TB. KINGFISHER 201 BG. ASIA STAR 818 |
| PORT OF LOADING | : JETTY PT. TRUBAINDO COAL MINING |
| PORT OF DISCHARGING | : BONTANG COAL TERMINAL |

| SHIPPER | CONSIGNEE | DESCRIPTION OF GOODS | WEIGHT |
|---|----------------------------|----------------------|--------------|
| PT. BHARINTO EKATAMA PONDOK INDAH OFFICE TOWER III 3 RD FLOOR JALAN SULTAN ISKANDAR MUDA KAV - TA JAKARTA SELATAN 12310 | J POWER RESOURCES CO., LTD | STEAM COAL IN BULK | 7.406.567 MT |

SAMARINDA, 29 JANUARI 2021
PT. JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI


AS AGENT

DAFTAR AWAK KAPAL (CREW LIST)

PT. JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI

NAMA KAPAL : TB. KINGFISHER 201
JENIS KAPAL : TUG BOAT
BENDERA : INDONESIA

ISI KOTOR
TK/TW

: GT. 236
: 2 X 895 KW

| NO. | NAMA | JABATAN | PERSYARATAN PENGAWAKAN KAPAL | | | |
|-----|------------------------|------------|--------------------------------------|----------------------|-------------|---------------------------------------|
| | | | PERJANJIAN KERJA LAUT PKL (NOMOR) | BUKU PELAUT NOMOR | BERLAKU S/D | SERTIFIKAT KEAHLIAN (IJAZAH) NOMOR |
| 1. | DAVID BAYU PRIYONO | Nakhoda | NO. 200/PMKS-SMD/X/2020 | E 159846 | 10/03/2023 | ANT IV (M) 6211418392M40519 |
| 2. | MUHAMMAD AMSAR | Mualim I | NO. 201/PMKS-SMD/X/2020 | C 007896 | 15/10/2021 | ANT V 6200317042M50216 |
| 3. | TIMOTIUS TAPPI TAPPANG | Kkm | NO. 207/PMKS-SMD/X/2020 | D 087378 | 23/05/2022 | ATT IV 6200115023S40316 |
| 4. | RONAL TAPPANG | Masinis II | NO. 199/PMKS-SMD/X/2020 | F 048446 | 10/09/2022 | ATT V (M) 6201199938S50617 |
| 5. | AGUS SUPRIYANTO | Juru Mudi | PK. 301/214/1/XI/KSOP-SMD/2018 | C 029637 | 27/09/2022 | RATINGS 6200318883S40710 |
| 6. | AIDIL ANWAR | Juru Mudi | NO. /PMKS-SMD/X/2020 | F 230831 | 27/05/2022 | RATINGS 620134932S40710 |
| 7. | SUTRISWANTO | Juru Mudi | NO. 044/PMKS-SMD/V/2020 | C 029637 | 17/12/2023 | RATINGS 6200318883S40716 |

JUMLAH ABK 07 ORANG TERMASUK NAKHODA
MENGETAHUI

NAKHODA

DAVID BAYU PRIYONO
CAPTAIN

SAMARINDA, 30 JANUARI 2021
PT. JAYA SAMUDERA MANDALAGIRI

MULIADI



Lampiran 3



Lampiran 4

| DATE & DAY OF WEEK | | | WEATHER | WORKING TIME | | DESCRIPTION |
|--------------------|--|--|---------|-------------------|-----|--|
| | | | | From - to | | |
| 08 November 2021 | | | Cloudy | 14.30 | hrs | Vessel arrived at Samarinda |
| | | | Cloudy | 14.30 - 24.00 hrs | | Vessel standby awaitng for passing bridge schedule |
| 09 November 2021 | | | Cloudy | 00.00 - 11.00 hrs | | Vessel standby awaitng for passing bridge schedule |
| | | | Cloudy | 11.00 | hrs | Vessel prepare for passing bridge |
| | | | Cloudy | 11.30 hrs | | Vessel passing Mahkota 2 bridge |
| | | | Cloudy | 13.15 hrs | | Vessel passing Mahakam bridge |
| | | | Cloudy | 14.20 hrs | | Vessel passing Mahulu bridge |
| | | | Cloudy | 16.00 hrs | | Vessel arrived at Jembayan area |
| | | | Cloudy | 16.45 hrs | | Vessel moored at Jembayan area |
| | | | Cloudy | 16.45 - 24.00 hrs | | Vessel standby awaiting for loading schedule from shipper |
| 10 November 2021 | | | Cloudy | 00.00 - 24.00 hrs | | Vessel standby awaiting for loading schedule from shipper |
| 11 November 2021 | | | Cloudy | 00.00 - 04.45 hrs | | Vessel standby awaiting for loading schedule from shipper |
| | | | Cloudy | 04.45 | hrs | Vessel prepare for berthing to Jetty ABP 2 |
| | | | Cloudy | 05.45 hrs | | BG. Star Marine 3032 berthing at Jetty ABP 2 |
| | | | Cloudy | 05.45 - 07.09 hrs | | Vessel standby awaiting for loading from shipper |
| | | | Cloudy | 07.09 hrs | | Commenced Loading |
| | | | Cloudy | 07.09 - 14.45 hrs | | Loading process |
| | | | Cloudy | 14.45 hrs | | Completed Loading, cargo 7,504.000 MT |
| | | | Cloudy | 15.00 | hrs | Castoff from Jetty ABP 2 |
| | | | Cloudy | 16.00 hrs | | Vessel moored at Jembayan area |
| | | | Cloudy | 16.00 - 24.00 hrs | | Standby awaiting for document from shipper |
| 12 November 2021 | | | Cloudy | 00.00 - 23.14 hrs | | Standby awaiting for document from shipper |
| | | | Cloudy | 23.14 | hrs | Shipper's document onboard |
| | | | Cloudy | 14.14 - 24.00 hrs | | Vessel standby awaiting for passing bridge schedule |
| | | | Cloudy | 00.00 - 10.10 hrs | | Vessel standby awaiting for passing bridge schedule |
| 13 November 2021 | | | Cloudy | 10.10 hrs | | Shifting permits onboard |
| | | | Cloudy | 10.10 - 12.00 hrs | | Vessel standby awaiting for passing bridge schedule |
| | | | Cloudy | 12.00 hrs | | Vessel unmoored from Jembayan area |
| | | | Cloudy | 12.00 - 16.45 hrs | | Vessel standby awaiting for passing bridge schedule |
| | | | Cloudy | 16.55 hrs | | Vessel passing Mahulu bridge |
| | | | Cloudy | 17.30 hrs | | Vessel passing Mahakam bridge |
| | | | Cloudy | 18.30 hrs | | Vessel passing Mahkota 2 bridge |
| | | | Cloudy | 18.30 - 24.00 hrs | | Vessel fullaway to Muara Berau Anchorage |
| 14 November 2021 | | | Cloudy | 00.00 - 24.00 hrs | | Vessel fullaway to Muara Berau Anchorage |
| | | | | 24.00 | hrs | Vessel arrived at Muara Berau Anchorage |
| 15 November 2021 | | | Cloudy | 01.50 hrs | | Anchored at Muara Berau Anchorage |
| | | | Cloudy | 01.50 - 24.00 hrs | | No unloading activity due to waiting schedule from shipper |
| 16 November 2021 | | | Cloudy | 00.00 - 24.00 hrs | | No unloading activity due to waiting schedule from shipper |
| 17 November 2021 | | | Cloudy | 00.00 - 24.00 hrs | | No unloading activity due to waiting schedule from shipper |
| 18 November 2021 | | | Cloudy | 00.00 - 24.00 hrs | | No unloading activity due to waiting schedule from shipper |
| 19 November 2021 | | | Cloudy | 00.00 - 24.00 hrs | | No unloading activity due to waiting schedule from shipper |
| 20 November 2021 | | | Cloudy | 00.00 - 20.30 hrs | | No unloading activity due to waiting schedule from shipper |
| | | | | 20.30 | hrs | Vessel sailing to MV. Maria Nashwah |
| | | | | 22.30 | hrs | Vessel arrived at MV. Maria Nashwah, continue berthing process |
| | | | | 22.50 | hrs | BG. Star Marine 3032 berthing at FC. Mutiara Jawa |
| | | | | 23.00 | hrs | Commenced unloading |
| | | | | 23.00 - 24.00 hrs | | Unloading process |
| 21 November 2021 | | | Cloudy | 00.00 - 10.30 hrs | | Unloading process |
| | | | | 10.30 | hrs | Completed unloading |
| | | | | 10.50 | hrs | Castoff from FC. Mutiara Jawa/MV. Maria Nashwah |
| | | | | 10.50 - 12.20 hrs | | Vessel sailing to Muara Berau Anchorage |
| | | | | 12.20 | hrs | Vessel anchored at Muara Berau Anchorage |
| | | | | 12.20 - 24.00 hrs | | Vessel standby awaiting for sailing schedule |
| 22 November 2021 | | | Cloudy | 01.00 hrs | | All ships document and Port Clearance onboard |
| | | | Cloudy | 02.00 hrs | | Vessel sailing to Senakin, Kotabaru |