

# OPTIMALISASI PELAYANAN *AGENT ON BOARD* DALAM KEGIATAN PENANGANAN PEMUATAN BATUBARA UNTUK KAPAL ASING DI TABONEO OLEH PT. INDO DHARMA TRANSPORT CABANG BANJARMASIN

Pritonely Migi Anandito<sup>1\*</sup>, Haris Padilah<sup>2\*</sup>, Karjono<sup>3\*</sup>

<sup>1</sup>Alumnus Politeknik Bumi Akpelni

<sup>2&3</sup>Program Studi KPN, Politeknik Bumi Akpelni Semarang

Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17 Bendan Dhuwur, Semarang

Email: [pritoonnel@gmail.com](mailto:pritoonnel@gmail.com)

## Abstrak

Tujuan dari kajian ini adalah untuk menganalisis tentang bagaimana *Agent On Board* mengoptimalkan pelayanannya dalam menghadapi masalah-masalah yang muncul terkait dengan pemuatan batubara, khususnya untuk kapal asing. Metode riset dalam pengumpulan data adalah dengan cara kualitatif dan analisis deskriptif. Berdasarkan hasil pembahasan, diperoleh bahwa: 1) terdapat tiga sistem dalam pengapalan muatan yaitu Sistem langsung, Sistem Semi Langsung, Sistem Tidak Langsung. 2) dokumen yang diperlukan adalah *Notice of Readiness*, dan *Letter of Authorization*, *Statement Of Fact*, *Notice Of Readiness*, *Letter of Authorization*, *mate's receipt*, *shipping order*, *cargo manifest*, *stowage plan*, *draft survey*, *Bill Of Lading*. 3) instansi yang terlibat dalam kegiatan pemuatan batubara adalah KSOP, Bea dan Cukai, Imigrasi, Karantina Kesehatan, PT. PELINDO III, dan Perusahaan Agen Pelayaran. 4) kendala yang dihadapi selama proses pemuatan yaitu kurangnya alat-alat berat yang ada di atas tongkang dan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang kurang ahli, faktor cuaca yang sering berganti dan sulit diprediksi, serta keterlambatan muatan yang diakibatkan oleh faktor alam. Dari diskusi diatas, dapat disimpulkan bahwa dalam proses pelayanan bongkar muat batu bara ke kapal asing, seorang *agent on board* harus mempunyai kemampuan dan keahlian yang baik dan memadai untuk memperlancar proses *clearance* dan kapal dapat sailing.

**Kata kunci :** dokumen, instansi, keagenan, dan pemuatan

## PENDAHULUAN

Kesuksesan perusahaan pelayaran dalam kegiatan pengangkutan barang melalui laut tidak lepas dari peranserta *agent* dalam menjalin hubungan dan kerja sama yang baik dengan *owner* (pemilik kapal), *shipper* (pemilik barang) serta dengan instansi terkait seperti KSOP (Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan), Bea Cukai, Pelindo, Imigrasi, Kesehatan, Karantina dan KPPP (Kesatuan Pelaksanaan Pengamanan Pelabuhan). Oleh sebab itu, PT. Indo Dharma Transport yang memiliki divisi *agent/ keagenan* juga memiliki peran penting terkait hal ini. PT. Indo Dharma Transport merupakan salah satu perusahaan pelayaran nasional yang bergerak dibidang angkutan perairan dan dibidang keagenan untuk angkutan laut. Adapun kegiatannya banyak melayani pemuatan batubara yang menggunakan kapal-kapalnya sendiri atau

orang lain untuk melayani perusahaan pelayaran asing atau mengageni kapal asing, sehingga diperlukan perhatian khusus agar dapat memberikan pelayanan yang baik dan maksimal terhadap *owner* dan *principal*. Dengan meningkatkan pelayanan transportasi melalui laut dalam pemuatan dan pengangkutan barang baik ekspor maupun impor, maka dituntut kemampuan *agent on board* dalam pengawasan dan pembuatan dokumen pengapalan batubara yang baik, demi tercapainya *flow of ship*, *flow of goods*, and *flow of document*. Dalam kajian ini, penulis membahas lebih jauh tentang masalah masalah yang muncul terkait dengan bagaimana *Agent On Board* memberikan pelayanan pemuatan batubara untuk kapal asing di Taboneo oleh PT. Indo Dharma Transport Cabang Banjarmasin.

## LANDASAN TEORI

### Keagenan Umum

Menurut Engkos Kokasih, dan Hananto Soewedo (2007:203) Keagenan umum (*general agent*) adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan lain di Indonesia atau perusahaan pelayaran asing di luar negeri selaku (*principal*) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal *Principal* tersebut (kapal milik, kapal *charter* yang dioperasikan *principal*). Jadi perusahaan pelayaran dapat menunjuk agen dalam hal membutuhkan pelayanan kapalnya, tetapi juga dapat ditunjuk sebagai agen dalam hal dibutuhkan untuk melayani kapal perusahaan lain.

### Pengertian Pelayanan

Menurut Kotler (1997), pelayanan adalah aktivitas atau hasil yang dapat ditawarkan oleh sebuah lembaga kepada pihak lain yang biasanya tidak kasat mata, dan hasilnya tidak dapat dimiliki oleh pihak lain tersebut.

Menurut Hadipranata (1980) pelayanan adalah aktivitas tambahan diluar tugas pokok (*job description*) yang diberikan kepada konsumen/pelanggan, nasabah dan sebagainya, serta dirasakan baik sebagai penghargaan maupun penghormatan.

### Kapal Asing

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai, laut dan sebagainya). Menurut UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran mengenai definisi kapal, kapal adalah kendaran air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, *energy* lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Pasal 1 Angka 39 UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Kapal asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia. Sedangkan menurut

Agung Raharjo (2000 : 75), kapal asing merupakan kapal yang bukan berbendera Indonesia melainkan berbendera asing atau tercatat/*Registry* di luar wilayah Indonesia dan biasanya merupakan kapal besar (*Mother*

### METODE

Pengumpulan data dilakukan dengan metode pengamatan langsung di lapangan selama 3 (tiga) bulan, wawancara kepada narasumber, dan studi pustaka melalui literatur atau penelitian terdahulu yang mendukung. Metode penelitian adalah kualitatif dengan analisis deskriptif.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Penanganan pemuatan batubara oleh *Agent on board*

Langkah awal yang diambil *agent on board* dalam penanganan pemuatan batubara adalah menyampaikan surat penunjukan (*letter of Apointment*) kepada *shipper* bahwa kapal yang diageninya telah siap untuk dimuati berdasarkan *schedule* dan informasi yang diperoleh dari *general agent*. Setelah terjadi kesepakatan antara *vessel*) yang sering berlayar atau singgah antar negara.

Dapat disimpulkan bahwa kapal asing adalah kapal/sarana pengangkut yang bukan berbendera Indonesia melainkan berbendera asing dan tidak tercatat atau terdaftar di Negara Indonesia.

### Batu Bara

Menurut Irwandy Arif (2014:3), batubara merupakan batuan sedimen yang secara kimia dan fisika adalah heterogen yang mengandung unsur-unsur karbon, hydrogen, serta oksigen sebagai komponen unsur utama

dan belerang serta nitrogen sebagai unsur tambahan. Zat lain, yaitu senyawa anorganik pembentuk debu, tersebar sebagai partikel zat mineral yang terpisah diseluruh senyawa batubara. Secara ringkas, batubara bisa didefinisikan sebagai batuan karbonat berbentuk padat, rapuh, berwarna coklat tua sampai hitam, dapat terbakar, yang terjadi akibat perubahan tumbuhan secara kimia dan fisik. Batubara berasal dari tumbuhan yang telah mati dan tertimbun

dalam cekungan yang berisi air dalam waktu yang sangat lama, mencapai jutaan tahun. Inilah yang membedakan batubara dengan minyak bumi, karena minyak bumi berasal dari sumber hewani. Disamping itu, Yonathan Pontuluran (2007 : 119) juga mendefinisikan bahwa batubara adalah endapan senyawa organik karbonan yang terbentuk secara alamiah dari sisa tumbuhan.

kedua belah pihak, maka langkah pertama yang dilakukan oleh *shipper* adalah menyiapkan *cargo* (batubara) sesuai dengan jumlah yang diminta dan dalam jangka waktu tertentu sesuai dengan yang telah ditentukan. *Cargo* tersebut diambil dari area tambang yang selanjutnya akan diangkut oleh *truck* kemudian dibawa ke area *stock pile* (lapangan penumpukan).

### **Sistem Pemuatan Batubara**

Sistem pemuatan batubara ke atas badan kapal di Pelabuhan Taboneo Banjarmasin terdiri dari dua sistem pemuatan yaitu pemuatan menggunakan *Self Gear* dan pemuatan menggunakan *Floating Crane*. Pemuatan batubara menggunakan *Self Gear* adalah pemuatan batubara yang menggunakan alat bongkar muat berupa *Crane* yang sudah melekat di atas badan kapal. *Crane* kapal ini memiliki kapasitas /kemampuan limit tertentu. Hal ini biasanya disebut dengan SWL (*Safety With Load*), dan kemampuan ini tergantung dari jenis *crane* atau hal lainnya. Secara umum, *Self Gear* mempunyai 4 buah batang *crane*. Setiap *crane* tersebut mempunyai masing-masing *Grab*. Tetapi ada juga kapal yang tidak dilengkapi dengan *grab*. Hal ini disebabkan karena kapal-kapal tersebut pada umumnya digunakan untuk mengangkut muatan noncurah seperti kayu gelondongan, *plywood*, barang dalam karungan, dan lain-lain. Sehingga kapal-kapal jenis ini yang tidak mempunyai *grab* harus disediakan *grab* dari tempat lain. Setiap *grab* tersebut memiliki berat dan kapasitas yang berbeda-beda sehingga untuk mengetahui jenis *grab* mana yang cocok untuk *crane* kapal tersebut harus diketahui karakteristik dan kemampuan dari jenis *crane*nya yaitu melalui *Ship Particular*. Didalam *Ship Particular* juga terdapat data-data kapal termasuk

kemampuan dan jenis *crane* yang digunakan. Oleh karena itu, sebagai *agent* harus memberitahukan kepada *Shipper* dan PBM mengenai data-data kapal tersebut agar dalam kegiatannya dilapangan dapat berjalan dengan lancar. Secara sistematis sistem pemuatan batubara ke atas badan kapal menggunakan *Self Gear* dapat diuraikan melalui tahapan-tahapan sebagai berikut :

- a. Kapal yang telah siap untuk melakukan pemuatan, tongkang-tongkang (*barge*) yang berisikan muatan batubara langsung disandar pada sisi lambung kanan dan atau kiri kapal.
  - b. Setelah tongkang tersebut sandar, maka kegiatan pemuatan kemudian dilaksanakan dengan memulai memuat pada masing-masing palka sesuai dengan tahapan-tahapan dari *stowage plan* yang tertera pada masing-masing palka.
  - c. *Grab* dari masing-masing *Crane* kemudian mengambil batubara yang berada di atas tongkang untuk dipindahkan dan dimasukkan kedalam palka.
  - d. Kegiatan tersebut berulang-ulang dilakukan sampai dengan habisnya muatan yang berada di atas tongkang, kemudian dilanjutkan oleh tongkang yang lain yang masih berisikan batubara, hingga semua palka terisi sesuai dengan permintaan *stowage plan* yang telah dibuat sebelumnya.
- a. Pada tahap akhir kemudian pada setiap palka yang sudah terisi dengan muatan batubara tersebut, maka dilakukan proses *trimming* yaitu meratakan *cargo* (batubara) yang masih berpagunungan dengan menggunakan *Buldozer*. Kegiatan ini sangat mempengaruhi kestabilan kapal saat berlayar. Jadi pada intinya *trimming* merupakan perataan *cargo* (batubara) yang berada didalam palka agar dapat menjaga kestabilan kapal pada saat berlayar. Berdasarkan tahapan-tahapan diatas, pemuatan menggunakan *Self Gear* dari tongkang-tongkang yang bermuatan batubara ke atas badan kapal hanya tergantung dari keahlian para *operator*

(TKBM) dan jenis alat (*Crane dan Grabs*) yang digunakan rata-rata muat perhari (*Loading Load per Day*).

Disamping itu, pemuatan batubara juga dapat menggunakan *floating crane*. *Floating Crane* digunakan dalam pemuatan batubara ke atas kapal bila tidak memiliki *crane* kapal, dan kapal memiliki *crane* kapal, tetapi sudah tidak mampu dioperasikan untuk kegiatan pemuatan lagi.

Pemuatan menggunakan *Floating Crane* di pelabuhan Taboneo Banjarmasin, pada umumnya hanya dipakai untuk kapal-kapal yang tidak mempunyai *crane* dan biasanya untuk kapal ini memilikimuatan diatas 50.000 MT. Kapasitas muat dari *Floating Crane*, khususnya OBT (*Offshore Bulk Terminal*) bisa mencapai 18 MT per *grab*, jadi dalam waktu 1 jam muatnya antara 550-680 MT sehingga *loading rates* nya berkisar 13.000–16.000 MT per hari.

*Floating Crane* yang digunakan pada saat akan melaksanakan pemuatan harus berada pada sisi kanan atau sisi kiri lambung kapal yang harus disesuaikan dengan posisi dan letak *crane* yang berada di atas tongkang (*barge*). Sistem pemuatan batubara dengan menggunakan *Floating Crane* mempunyai tahapan-tahapan sebagai berikut :

1. Pertama yang harus dilakukan yaitu dengan menyandarkan terlebih dahulu *Floating Crane* pada sisi lambung kapal, dengan memasang 4 buah *Wire* yang ada pada *Floating Crane* pada haluan dan buritan kapal besar (*Mother Vessel*).
2. *Floating Crane* yang telah berada pada posisi lambung kapal dan sudah bersandar dengan sempurna siap untuk dioperasikan.
3. Tahapan selanjutnya yaitu melakukan penyandaran terhadap tongkang-tongkang yang telah berisi batubara pada sisi luar dari *Floating Crane*, jadi *Floating Crane* berada di antara kapal besar (*Mother Vessel*) dan tongkang yang bermuatan batubara yang sudah mulai akan merapat si samping *Floating Crane*.

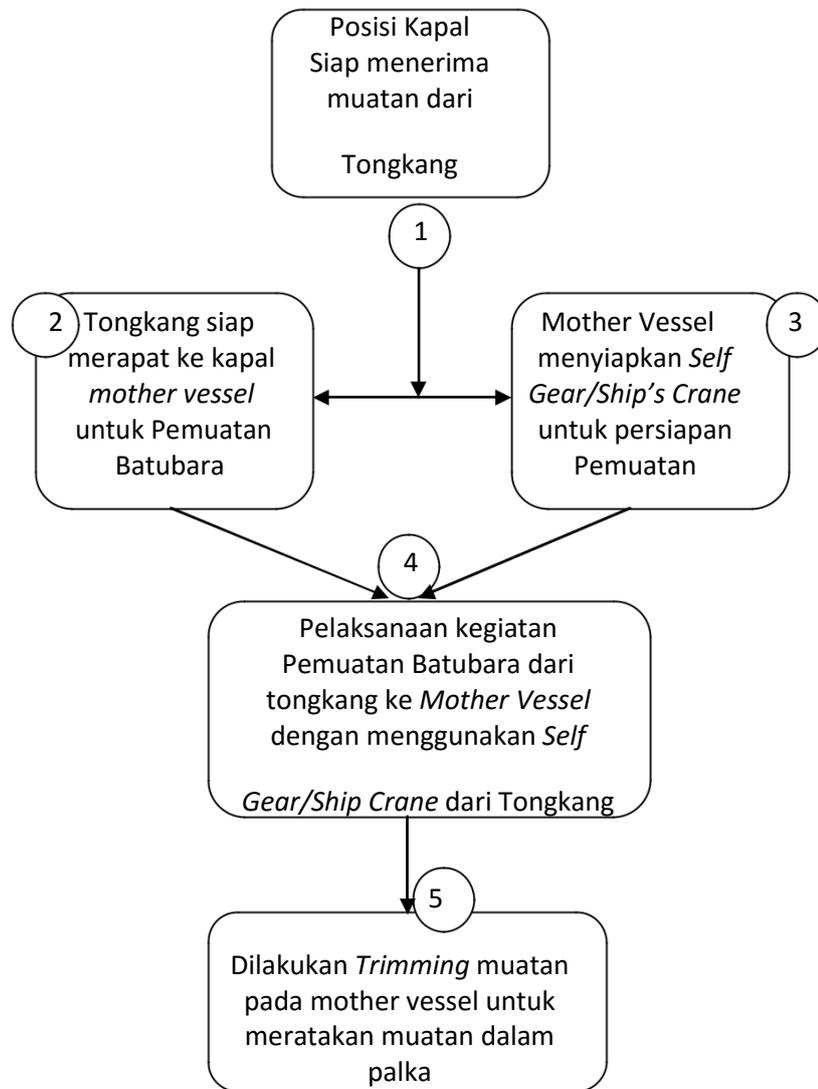
4. Kemudian selanjutnya setelah tongkang bermuatan batubara sandar pada sisi luar *Floating Crane* yaitu langsung dilaksanakannya kegiatan muat ke atas badan kapal dengan menggunakan *Floating Crane* tersebut.

5. Proses pemuatan ini dilakukan bertahap pada masing-masing palka sesuai dengan permintaan dari para *Stowage Plan* yang telah di buat oleh *Chief Officer*. Jadi setelah tahap pertama pada palka yang satu (Misal Palka No 6) selesai, maka *Floating Crane* tersebut kemudian berpindah (*shifting*) untuk menuju palka selanjutnya sesuai dengan apa yang sudah tertera di *Stowage Plan* tersebut.

Kegiatan tersebut di atas berlangsung terus-menerus sampai dengan dinyatakan sudah selesai kegiatan muat. Proses akhir setelah semua kegiatan muat telah selesai, maka kegiatan selanjutnya sama halnya dengan sistem pemuatan menggunakan *Self Gear* yaitu melakukan kegiatan *trimming* di dalam palka dengan menggunakan *Buldozer*. Pemuatan dengan menggunakan sistem ini jauh lebih menguntungkan, karena dari segi kecepatan muatnya jauh lebih besar jika dibandingkan dengan sistem pemuatan menggunakan *Self Gear*. Karena rata-rata muat per hari dari *Floating Crane* jenis OBT berkisar antara 13.000 - 16.000 MT, tetapi kalau menggunakan melalui sistem muat dengan *Self Gear* berkisar antara 8.000 - 12.000 MT per hari, itupun juga tergantung dari besarnya *Grab* tersebut serta kemampuan *Cranenya*. *Floating Crane* dibuat untuk mengangkat beban yang lebih besar, maka kemampuan *crane* harus lebih besar pula. Daya tampung *Crane* dari *Floating Crane* jenis OBT dapat mencapai 16–18 Ton per *grab*, dengan kecepatan perputaran dari *Hook Cycle* antara 1,25–1,75 menit, maka dalam 1 jam *Hook Cyclenya* dapat mencapai 40 x *Grabs*.

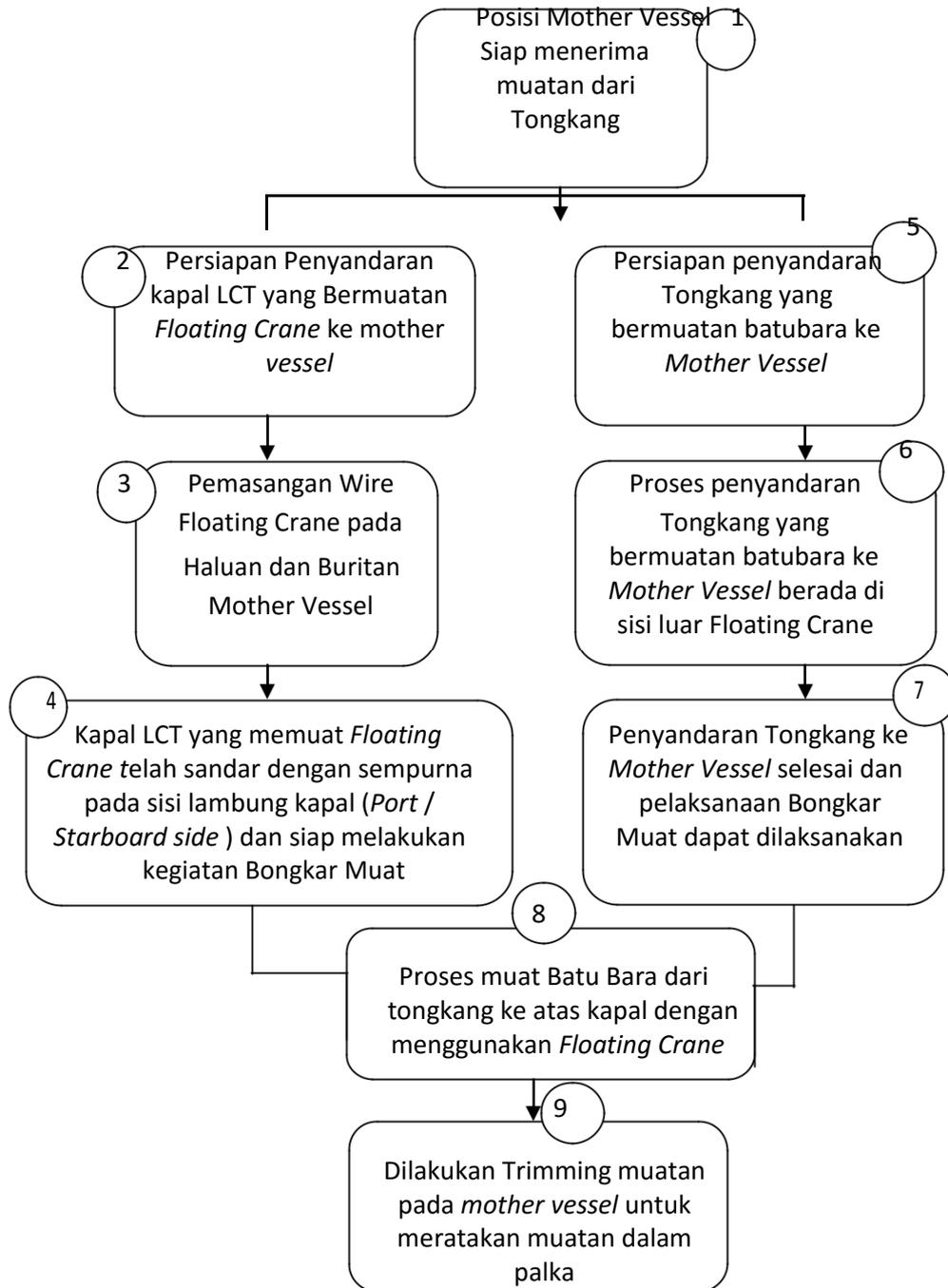
Proses Pemuatan Batubara Dengan Menggunakan *Self Gear/ Ship's Crane* dapat dilihat pada gambar alur berikut:

**Gambar 1 :Proses Pemuatan Batubara dengan *Self Gear***



Sedangkan proses pemuatan batubara dengan menggunakan *Floating Crane* juga dapat dilihat pada gambar berikut:

**Gambar 2: Proses pemuatan batubara dengan *Floating Crane***



## Dokumen Yang Diperlukan Dalam Proses Pemuatan Batu Bara

*Agent On Board* adalah petugas dari keagenan yang selalu berhubungan dengan pihak kapal yang ditugaskan untuk mengawasi dan memonitoring setiap kejadian yang berlangsung dalam pemuatan batubara. Biasanya *agent on board ini* adalah petugas yang pertama kali naik ke kapal, yaitu waktu kapal tiba dan terakhir meninggalkan kapal ketika kapal akan berangkat. Pada saat kapal tiba, *agent on board* datang ke kapal bersama *staff checking*, Petugas bea dan cukai, Karantina dan Petugas dari Imigrasi untuk memberikan beberapa dokumen untuk ditandatangani oleh Kapten kapal seperti: *Notice Of Readines (NOR)*, *Letter Of Authorization*, *Stowage Plan*, *Mate's Receipt*, *Shipping Order*, *Cargo Manifest*, *Draft Survey*, *Bill Of Lading*.

Setelah semua dokumen ditandatangani, *agent on board* membagikan dokumen untuk *shipper* dan kapten kapal. Selain itu, *agent on board* juga meminta laporan *Final Draft survey* dari *surveyor* kemudian hasil *draft survey* tersebut dikirim ke kantor agen, kemudian kantor agen segera memproses data tersebut, bersamaan dengan ketika mengirim *Final Draft Survey*, lalu *agent onboard* juga mengirim laporan lengkap terkait dengan pemuatan (*completed report*).

## Instansi dan Pihak Terkait Dalam Proses Penanganan Pemuatan BatuBara

Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Direktorat Bea dan Cukai, PT. Pelabuhan Indonesia III (PELINDO), Dinas Imigrasi, Kantor Karantina Kesehatan, dan Perusahaan Agen Pelayaran.

## Hambatan dan Masalah yang Dihadapi Selama Proses Pemuatan batubara dari *Barge to Ship's*

Dalam proses pemuatan batubara, diperlukan adanya alat bongkar muat

yang bagus dan cepat agar proses pemuatan batubara ke kapal bisa berjalan dengan baik. Untuk itu, perlunya koordinasi yang baik dari pihak agen, *shipper* dengan Perusahaan Bongkar Muat (PBM). Selain itu perlu adanya Tenaga Kerja Bongkar Muat dengan *skill* yang tinggi, sehingga dengan adanya tenaga kerja yang terampil, maka dengan begitu dapat meminimalisir kerusakan alat bongkar muat itu sendiri.

Kkendala-kendala yang sering dihadapi:

1. Alat bongkar muat di kapal (*Ship Crane/Self Gear*) atau *Floating Cranerusak*
2. Terkendal dokumen
3. Kurangnya alat-alat berat yang di atas tongkang sehingga alat berat.
4. Faktor cuaca

Pada saat pemuatan batubara diatas kapal berlangsung, pasti kegiatan tidak selalu berjalan seperti apa yang diharapkan, berikut penyebab dari kerusakan alat-alat berat untuk pemuatan dari tongkang ke *mother vessel* : kurangnya pengecekan alat berat, faktor usia, mengakibatkan sering terjadi kemacetan.

Akibat yang ditimbulkan dari kerusakan alat tersebut adalah sebagai berikut: (1) Proses pemuatan batu bara kurang maksimal; (2) konflik kru kapal dan foreman (3) terjadi kerugian

Dari pembahasan diatas, untuk mengatasinya perlu langkah sebagai berikut:

1. Solusi pada alat bongkar muat yang rusak pada saat proses berlangsungnya kegiatan bongkar muat batubara adalah dengan memperhatikan hal berikut:
  - a. Pada saat operasi berlangsung ternyata ada alat bongkar muat yang mengalami kerusakan maka *foreman* harus segera menghubungi pihak teknisi untuk segera melaksanakan *repair*.
  - b. Pada saat pemuatan berlangsung dan salah satu *crane grab* yang rusak maka segera menghentikan pengoperasian *crane* tersebut agar tidak terjadi kerusakan yang lebih parah. Kemudian yang harus dilakukan adalah pihak

- kapal memperbaiki alat bongkar muat *crane grab*.
- c. Apabila alat bongkar muat itu tidak bisa diperbaiki, maka seorang *foreman* harus terpaksa menghentikan satu *crane* atau mengganti alat *crane* pengganti.

Kerusakan alat bongkar muat itu jenisnya sangat banyak, ada yang rusak ringan, sedang atau berat. Upaya untuk kegiatan perbaikan kerusakan ringan paling lama membutuhkan waktu 1 jam. Sedangkan kerusakan berat bisa ditentukan bahwa alat tersebut harus dilakukan *repair* berlanjut, sehingga perlu dilakukan pergantian alat lain untuk proses bongkar muat. Oleh sebab itu, peran mekanik sangat berpengaruh terhadap kelancaran bongkar muat, sehingga pihak mekanik kapal harus bisa memperkirakan waktu untuk perbaikan dan pengecekan alat sebelum alat digunakan, supaya waktu bongkar muat bisa lancar. Selain itu, upaya yang harus dilakukan oleh pihak mekanik kapal yaitu harus membuat jadwal untuk perbaikan/perawatan alat secara teratur atau terjadwal.

2. Kurangnya alat-alat berat seperti *bulldozer* dan *Loader* diatas tongkang mengakibatkan, alat tersebut harus bekerja maksimal oleh sebab itu mudah terjadinya kerusakan dari alat *bulldozer* dan *loader* karena dituntut kerja berat. Faktor usia juga berpengaruh terhadap pelaksanaan bongkar muat batu bara, karena semakin tua umur dari alat tersebut maka semakin lama pula proses bongkar muat berlangsung. Agar proses pemuatan tidak terhambat, maka pihak PBM harus menyediakan alat yang lebih banyak diatas tongkang yang kinerjanya bagus, baru dan kuat untuk kelancaran kegiatan bongkar dan muat batu bara.

3. Selain masalah dengan alat bongkar muat, disisi lain perlunya tenaga kerja yang mempunyai *skill* tinggi,

## KESIMPULAN

1. Sistem yang digunakan dalam pelaksanaan proses pemuatan batubara di Taboneo adalah menggunakan Sistem Tidak Langsung, yaitu proses pemuatannya menggunakan tongkang dan dipindahkan dengan menggunakan Sistem *SelfGear (SG)*/ *Crane* Kapal langsung serta menggunakan Sistem *Floating Crane (FC)* selama kegiatan pemuatan dari tongkang ke palka kapal.
2. Penanganan dokumen yang dilakukan oleh *agent on board* untuk pertama kali kapal datang bersama dengan *staff checking*, Petugas Bea dan Cukai, Karantina, dan Imigrasi untuk mengambil dokumen serta memberikan beberapa dokumen untuk ditanda tangani oleh Kapten kapal seperti *Notice of Readiness*, dan *Letter of Authorization*. Segala hal yang perlu di *handle* oleh *agent on board* diatas kapal adalah *Statement Of Fact*, *Notice Of Readiness*, *Letter of Authorization*, *mate's receipt*, *shipping order*, *cargo manifest*, *stowage plan*, *draft survey*, *Bill Of Lading* sebagai dokumen agar kapal bisa *sailing* setelah proses pemuatan selesai.
3. Instansi dan pihak terkait yang terlibat dalam kegiatan pemuatan batubara adalah Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Bea dan Cukai, Imigrasi, Karantina Kesehatan, PT. PELINDO III, dan Perusahaan Agen Pelayaran yaitu instansi terkait tersebut harus diikuti sesuai prosedur agar kegiatan pemuatan batubara dari awal hingga akhir dapat berjalan lancar.

## DAFTAR PUSTAKA

- Hadipranata, 1980. *Budaya Korporat dan Keunggulan Korporasi Edisi Revisi*. Jakarta: PT. Gramedia

- Irwandy Arif. 2014. *Batubara Indonesia*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama. Kokasih Dan Soewedo. 2007. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Edisi kedua Jakarta: Rajawali Pers.
- Kotler, 1997. *Marketing Management: Analysis, Planning, Implementation, and Control*. Jakarta: Erlangga Pontuluran
- Yonathan. 2007. *Manajemen Sumber Daya Alam Dan Lingkungan*. Jakarta: Percetakan Argya Putra
- Raharjo, Agung, 2000. *Pengertian Kapal Asing*  
[https://scholar.google.co.id/scholar?hl=id&as\\_sdt=0%2C5&q=pengertian+kapal+asing&btnG](https://scholar.google.co.id/scholar?hl=id&as_sdt=0%2C5&q=pengertian+kapal+asing&btnG)) pada tanggal 26 Mei 2019
- Sudjatmiko, F.D.C. 1992. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: YP. Satya
- Widia. Sukandarrumidi. 2017. *Batubara Dan Pemanfaatannya*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Suyono. 2007. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Jakarta, Percetakan Argya Putra
- Undang-Undang RI nomor 10 tahun 1995 Tentang kepabeanan*  
*Undang-Undang RI nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran.*