

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



**SKRIPSI  
PENGARUH PROSES KESIAPAN BONGKAR TERHADAP  
KEGIATAN PEMBONGKARAN BATU BARA DARI KAPAL  
YANG DI AGENI PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA CABANG  
KENDARI**

Oleh :

**GAMALIEL DETURE SIBORO**  
**NRP. 4 61 18 9799**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
JAKARTA  
2022**

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



**SKRIPSI  
PENGARUH PROSES KESIAPAN BONGKAR TERHADAP  
KEGIATAN PEMBONGKARAN BATU BARA DARI KAPAL  
YANG DI AGENI PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA CABANG  
KENDARI**

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

**Oleh :**

**GAMALIEL DETURE SIBORO  
NRP. 4 61 18 9799**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
JAKARTA  
2022**

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



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

**Nama : GAMALIEL DETURE SIBORO**  
**NRP : 461189799**  
**Program Pendidikan : DIPLOMA IV**  
**Program Studi : KALK**  
**Judul : PENGARUH PROSES KESIAPAN BONGKAR  
TERHADAP KEGIATAN PEMBONGKARAN BATU  
BARA DARI KAPAL YANG DI AGENI PT. ADHIKA  
SAMUDERA JAYA CABANG KENDARI**

**Dosen Pembimbing I**

**Drs. Warsono, MM**  
**Pembina Tk.I (IV/b)**  
**NIP. 19570407 197903 1 001**

**Jakarta, Juli 2022**

**Dosen Pembimbing II**

**Ernisa, M.Pd**

**Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK**

**Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr.**  
**Penata Tk.I (III/d)**  
**NIP. 19831227 200812 2 002**

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



**TANDA PENGESAHAN SKRIPSI**

**Nama : GAMALIEL DETURE SIBORO**  
**NRP : 461189799**  
**Program Pendidikan : DIPLOMA IV**  
**Program Studi : KALK**  
**Judul : PENGARUH PROSES KESIAPAN BONGKAR  
TERHADAP KEGIATAN PEMBONGKARAN BATU  
BARA DARI KAPAL YANG DI AGENI PT. ADHIKA  
SAMUDERA JAYA CABANG KENDARI**

**Ketua Penguji**

**Drs. Sugiyanto, M.M**

**Penata Tk. I (III/d)**

**NIP.19620715 198411 1 001**

**Anggota**

**Drs. Bambang Istidjab, M.M.**

**Anggota**

**Drs. Warsono, MM**

**Pembina Tk.I (IV/b)**

**NIP. 19570407 197903 1 001**

**Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK**

**Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr.**

**Penata Tk.I (III/d)**

**NIP. 19831227 200812 2 002**

## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kehadiran Tuhan yang Maha Esa, atas berkat rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini, sebagai salah satu syarat yang harus dilakukan untuk menyelesaikan pendidikan Program Diploma IV jurusan KALK di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

Penyusunan skripsi ini didasari oleh pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktek di PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari. Pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan serta melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah :

**“PENGARUH PROSES KESIAPAN BONGKAR TERHADAP KEGIATAN  
PEMBONGKARAN BATU BARA DARI KAPAL YANG DI AGENI PT. ADHIKA  
SAMUDERA JAYA CABANG KENDARI”**

Berkat bimbingan dan pengarahan serta dorongan dari berbagai pihak, maka penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu, antara lain kepada :

1. Yth. Bapak Capt. Sudiono, M. Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.MTr, selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Yth. Bapak Drs. Warsono, MM, selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah bersedia memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Yth. Ibu Ernis, MPd, selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang telah bersedia memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Seluruh Civitas Akademik, Staff, dan Dosen Pengajar Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

6. Seluruh Pimpinan, Karyawan, dan Senior di PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan Prada dan menyelesaikan penulisan ini
7. Kepada Senior dan teman yang secara khusus ikut membantu penulis dalam mencari data dan membantu dalam menemukan solusi untuk menyelesaikan skripsi ini.
8. Kepada kedua orang tua saya yang tercinta Bapak Felix Siboro dan Ibu Rosmide silaban yang telah memberikan kasih sayangnya, saran dan semangat yang tiada batasnya kepada saya dan tidak lupa itu semua diiringi dengan doa dan nasehatnya kepada saya sehingga saya bisa menyelesaikan penulisan skripsi ini.
9. Kepada Patricia Antonietta Silalahi yang telah memberi semangat dan memotivasi selama penulisan hingga dapat menyelesaikan skripsi ini, terimakasih atas segala dukungannya.
10. Kepada anggota kamar L303 dan M301 yang telah mengingatkan dalam proses penulisan skripsi ini.
11. Teman-teman taruna/i STIP angkatan LXI, yang telah memberikan motivasi dan dukungan selama ini.
12. Kepada seluruh teman-teman taruna/i KALK VIII Charlie, terimakasih atas kerjasama dan bantuannya kepada penulis
13. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu penulis secara moral maupun moril dalam penyusunan skripsi ini.

Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan-kekurangan, maka dari itu penulis sangat mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak guna menambah wawasan ilmu yang berguna nantinya bagi para pembaca umumnya dan bagi para perwira kapal khususnya di dalam mengemban tugas di masa yang akan datang.

Jakarta, Juli 2022

Penulis,

**GAMALIEL DETURE SIBORO**

**NRP. 4 61 18 9799**

# DAFTAR ISI

## Halaman

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>x</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi Masalah.....	5
C. Batasan Masalah .....	5
D. Rumusan Masalah .....	6
E. Tujuan dan Manfaat Penulisan.....	6
F. Sistematika Penulisan .....	6
<b>BAB II LANDASAN TEORI .....</b>	<b>8</b>
A. Tinjauan Pustaka .....	8
B. Kerangka Pemikiran.....	15
C. Hipotesis.....	16
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b>	<b>17</b>
A. Waktu dan Tempat Penelitian .....	17
B. Metode Pendekatan dan Teknik Pengumpulan Data .....	17
C. Subjek Penelitian.....	19
D. Teknik Analisis Data.....	20
<b>BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>23</b>
A. Deskripsi Data.....	23
B. Analisis Data .....	29

C. Pemecahan Masalah.....	36
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>40</b>
A. Kesimpulan.....	40
B. Saran.....	41

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
<b>Gambar 2.1</b> Hubungan Korelasi .....	15
<b>Gambar 2.2</b> Alur Pikir .....	16
<b>Gambar 3.1</b> Kegiatan Pembongkaran Batu Bara.....	18
<b>Gambar 4.1</b> Uji Daerah Penerimaan dan Penolakan Hipotesis .....	35

## DAFTAR TABEL

	Halaman
<b>Table 3.1</b> Jumlah kegiatan pembongkaran .....	19
<b>Tabel 4.1</b> Jumlah Muatan .....	29
<b>Tabel 4.2</b> Perhitungan Korelasi Hubungan Variabel X dan Y .....	30
<b>Tabel 4.3</b> Pedoman Untuk Memberikan Interpretasi Koefesien Korelasi .....	31
<b>Tabel 4.4</b> 1. Titik Persentase Distribusi .....	34

# DAFTAR LAMPIRAN

**Lampiran I** Struktur Organisasi PT Adhika Samudera Jaya

**Lampiran II** Dokumen *Discharge*

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Transportasi laut (Angkutan Laut) berperan penting dalam dunia perdagangan internasional maupun domestik. Setiap Transportasi laut yang berlayar pasti akan singgah di pelabuhan untuk melakukan pemuatan atau pembongkaran barang. Pengangkutan barang dan jasa melalui transportasi laut lebih banyak di pilih sebagai sarana angkutan dikarenakan dalam pengiriman barang transportasi laut dapat mengangkut barang dalam jumlah kapasitas besar sehingga lebih efisien, seperti pada pengangkutan batu bara. Batu bara adalah salah satu bahan fosil. Pengertian umumnya adalah batuan sedimen yang dapat terbakar, terbentuk dari endapan organik, utamanya adalah sisa-sisa tumbuhan dan terbentuk melalui proses pembatubaraan. Unsur unsur utamanya terdiri dari karbon, hidrogen, dan oksigen. Batu bara juga adalah batuan organik yang memiliki sifat sifat fisika dan kimia yang kompleks yang dapat ditemui dalam berbagai bentuk. (<http://www.wikipedia.org> (18 Januari 2021 jam 14.00)). Penelitian menunjukkan bahwa dalam pemanfaatan batu bara harus diketahui terlebih dahulu kualitasnya seperti total sulfur, *ash content*, *volatile matter*, *inherent moisture*, *fixed carbon*, *calorific value*, dan total *moisture* (Dessy Lestari S et al, 2016 : 50). Hal ini dimaksudkan agar spesifikasi mesin atau peralatan yang menggunakan batubara sebagai bahan bakar sesuai dengan mutu batubara yang akan digunakan, sehingga mesin-mesin yang menggunakan energi batubara dapat berfungsi optimal dan tahan lama. Batu bara merupakan salah satu contoh barang tambang yang tidak dapat ditemui di semua daerah di Indonesia selain dipulau Sumatera dan Kalimantan. Banyak daerah di Indonesia ataupun di dunia yang membutuhkan hasil bumi (batu bara) untuk pembangkit tenaga energi industri-industri di dunia maupun di Indonesia. oleh karena itu, perlu adanya sarana transportasi laut seperti kapal laut (kapal niaga) yang bisa

mengantar batu bara ke daerah lain ataupun dunia yang membutuhkan batu bara tersebut ( *industry dan power plan* ).

Perkembangan dunia perdagangan semakin meningkat dan semakin maju sehingga akan sangat berpengaruh besar terhadap luasnya jaringan perdagangan antar negara maupun domestik dan termasuk dalam hubungan antar produsen dengan konsumen satu negara dengan negara lainnya yang tidak terlepas dari kegiatan distribusi atau penyelenggara segala kegiatan niaga yang tercakup dalam pengangkutan barang dari tempat pengolahan atau produksi sampai ke tempat penjualan atau pengguna jasa. Dalam proses kegiatan distribusi barang, penentuan jenis angkutan merupakan hal yang sangat penting dan menentukan. Karena sangat erat kaitannya dengan biaya yang harus diperhitungkan secara efektif dan efisien.

Perdagangan internasional maupun domestik. Setiap Transportasi laut yang berlayar pasti akan singgah di pelabuhan untuk melakukan pemuatan atau pembongkaran barang. Pengangkutan barang dan jasa melalui transportasi laut lebih banyak di pilih sebagai sarana angkutan dikarenakan dalam pengiriman barang transportasi laut dapat mengangkut barang dalam jumlah kapasitas besar sehingga lebih efisien, seperti pada pengangkutan batu bara. Batu bara adalah salah satu bahan fosil. Dalam hal ini dimaksudkan agar spesifikasi mesin atau peralatan yang menggunakan bahan bakar batu bara sesuai dengan mutu yang akan digunakan, sehingga mesin-mesin yang menggunakan energi batubara tersebut dapat berfungsi dengan optimal dan juga tahan lama. Batu bara sendiri merupakan salah satu contoh barang tambang yang tidak dapat ditemui di semua daerah di Indonesia selain di pulau Sumatera dan Kalimantan. Banyak sekali daerah di Indonesia ataupun di dunia yang membutuhkan hasil bumi (batu bara) yang digunakan untuk pembangkit tenaga energi industri-industri di Indonesia maupun dunia. Oleh sebab itu, perlu adanya sarana transportasi laut seperti kapal laut (kapal niaga) yang bisa mengantar batu bara ke daerah lain ataupun dunia yang membutuhkan batu bara tersebut ( *industry dan power plan* ).

Kegiatan pengangkutan batu bara biasa dilakukan dengan menggunakan sarana transportasi laut seperti kapal laut (kapal niaga). Batu bara diangkut dari kapal ke stockpile dengan menggunakan tongkang. Kegiatan bongkar muat bisa dilakukan langsung di Pelabuhan atau di jetty maupun di *outer buoy* atau di laut lepas dengan cara *ship to ship* yang menggunakan peralatan B/M dari kapal atau

dengan menggunakan *Floating Crane*. Batu bara yang telah dimuat selanjutnya didistribusikan dengan menggunakan kapal besar untuk domestik ataupun di ekspor dan setelah sampai di tempat tujuan juga membutuhkan penanganan agar batu bara yang di angkut di kapal dapat di salurkan ke si pembeli batu bara tersebut (*Consignee*).

Akan tetapi dikarenakan jumlah kapal besar yang masuk lebih banyak dibandingkan dengan jumlah kapasitas yang tersedia di *stockpile* dan dengan beberapa factor penyebab lainnya banyak kapal yang proses bongkarnya tertunda akibat kesiapan pembongkaran yang tidak mencakupi untuk melakukan proses bongkar. Sehingga sering terjadi adanya *waiting time*. *Waiting time* adalah waktu tunggu yang dikeluarkan oleh kapal untuk menjalani proses kegiatan di dalam area perairan pelabuhan , bertujuan untuk mendapatkan pelayanan guna melakukan kegiatan bongkar dan muat barang di suatu pelabuhan. Misalnya, kapal yang tengah tiba di perairan Morosi anchorage pada pukul 00.50 LT. Kemudian kapal baru memulai aktivitas muat pukul 22.50 LT maka *waiting time* nya selama 20 jam. Jadi keterlambatan selama 20 jam dapat dikatakan sebagai waktu terbuang (non produktif) yang harus diemban oleh pihak kapal, pihak pengusaha pelayaran atau pencharter dalam proses bongkar batu bara di Morosi anchorage.

PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari merupakan perusahaan pelayaran yang bergerak dibidang keagenan. Keagenan pelayaran adalah bidang usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran. Untuk melayani keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar jenis keagenan ada tiga yaitu general Agent adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Sub agen adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agen untuk melayani kebutuhan tertentu di pelabuhan tertentu, waktu tertentu dan berfungsi sebagai wakil atau agen dari general agen Menurut peraturan Menteri perhubungan No : KM. 21 Tahun 2007 tentang sistem dan prosedur pelayanan kapal, barang, dan penumpang pada pelabuhan laut yang diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) kantor pelabuhan PT. Adhika Samudera Jaya sendiri sebagai sub agen atau agen. Tugas Sub agen ada dua yaitu : Pelayanan kapal dan operasi keagenan.

Kegiatan bongkar muat di kapal besar yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari bertujuan untuk meningkatkan kelancaran pelayanan kapal yang di agennya serta diperlukan karyawan operasional yang terampil dalam menjalankan tugas. Berdasarkan pengamatan penulis, kegiatan PT. Adhika Samudera Jaya dalam melakukan penanganan kegiatan bongkar muat batu bara pada kapal dilakukan dengan tidak efisien dimana pelaksanaan kegiatan bongkar muat mengalami keterlambatan karena menunggu kesiapan sarana bongkar seperti ketersediaan tongkang yang membutuhkan waktu hingga 5-7 hari. Hal ini disebabkan keterbatasan jumlah armada tongkang yang terbatas guna untuk mengangkut batubara dan adanya pasang surut dimana tongkang tidak leluasa untuk menyandarkan tongkangnya di jetty serta cuaca yang tidak dapat di prediksi dan arus bawah laut yang kuat sehingga membahayakan untuk menyandarkan tongkang ke kapal yang bisa menyebabkan tubrukan, beberapa faktor lain seperti crane kapal yang mengalami kerusakan sehingga mengurangi discharge rate dalam proses bongkar dan juga buruh yang kurang profesional dalam melaksanakan pekerjaannya agar mendapatkan penghasilan tambahan dari lembur yang mereka kerjakan dari hal ini menunjukkan bahwa dalam melakukan kegiatan oprasional tentunya ada kriteria manajemen yang perlu dilakukan oleh suatu organisasi. Kriteria tersebut seperti merencanakan, mengorganisasi staf, mengelola sumber daya, melaksanakan program kerja, dan mengendalikan pengawasan jalannya pekerjaan. Dan dalam beberapa kasus sering adanya keterlambatan waktu bongkar di karenakan sering terjadinya kerusakan yang di alami pada alat besar berupa *excavator* dan *loader* yang dimana menghambat proses *trimming cargo* di dalam tongkang maupun di dalam palka kapal yang berakibat pada terjadinya *waiting time*. Selanjutnya menurut Terry dan Rue (2006: 14), manajemen adalah suatu proses yang nyata mulai dari perencanaan, pengorganisasian, pergerakan, dan pengendalian yang dilakukan untuk menentukan menyelesaikan sasaran yang telah ditetapkan dengan menggunakan orang dan sumber-sumber daya lainnya. Beberapa hal tersebut sangat berpengaruh pada kelancaran pelayanan kapal yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari.

Sesuai latar belakang masalah diatas maka penulis menemukan beberapa masalah selama menjalankan/melaksanakan praktek darat pada PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari yaitu, proses kegiatan muat batu bara yang tidak

efisien karena beberapa aspek, penurunan pelayanan kapal yang diageni, maka karena itu penulis memilih judul :

**“PENGARUH PROSES KESIAPAN BONGKAR TERHADAP KEGIATAN PEMBONGKARAN BATU BARA DARI KAPAL YANG DI AGENI PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA CABANG KENDARI”**

## **B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Dalam skripsi ini penulis mengidentifikasi beberapa masalah yang menyebabkan menurunnya tingkat pelayanan kapal yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari, yaitu :

1. Lamanya waktu yang dibutuhkan dalam menunggu ketersediaan *stockpile* batu bara sehingga berpengaruh pada kelancaran pembongkaran .
2. Kurangnya armada *Tugboat* dan Tongkang perusahaan *Consignee* untuk mendukung proses pelayanan muatan di Morosi *anchorage*.
3. Kurangnya pengawasan TKBM saat melaksanakan kegiatan pemuatan sehingga mengurangi target discharge rate yang berdampak pada bertambahnya waktu bongkar.
4. Sering terjadi adanya kerusakan pada Crane kapal.
5. Permasalahan kerusakan pada alat berat yang sudah usang sehingga berpengaruh pada dalam proses kegiatan pembongkaran baik pada *stock pile* maupun pada saat rede sisi kapal

## **C. BATASAN MASALAH**

Dalam menyusun skripsi ini secara umum merupakan hasil dari kegiatan yang diperoleh penulis selama melaksanakan praktek kerja nyata di PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari yaitu pada bulan Juli 2020 sampai dengan bulan Juli 2021. Untuk menghindari perluasan pada masalah maka di dalam skripsi ini penulis hanya membahas sebagai berikut :

1. Kurangnya pengawasan TKBM saat melaksanakan kegiatan pembongkaran sehingga mengurangi target *discharge rate* yang berdampak pada bertambahnya waktu bongkar.
2. Sering terjadi adanya kerusakan pada Crane kapal.



#### **D. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan, maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Mengapa pengawasan TKBM kurang perhatian saat pelaksanaan kegiatan pembongkaran sehingga mengurangi target *discharge rate* yang berdampak pada bertambahnya waktu bongkar?
2. Mengapa sering terjadi adanya kerusakan pada Crane kapal ?

#### **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

##### **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk menganalisis dan mengetahui ada tidaknya pengaruh proses kesiapan bongkar terhadap proses pembongkaran kargo dalam kegiatan bongkar batu bara untuk kelancaran pelayanan kapal yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari.
- b. Untuk menganalisis dan mengetahui seberapa besar pengaruh dari kurangnya pengawasan TKBM terhadap proses pembongkaran kargo dalam kegiatan bongkar batu bara untuk kelancaran pelayanan kapal yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari.

##### **2. Manfaat Penelitian**

- a. Secara teoritis
  - 1) Menambah pengetahuan dan wawasan penulis, terutama mengenai pentingnya kualitas jasa dan kegiatan bongkar muat.
  - 2) Dapat dijadikan suatu bahan referensi dan sumbangan ilmu kepada pembaca serta diharapkan dapat memberikan pemahaman tentang kualitas jasa dan kegiatan bongkar muat.
- b. Secara praktis dengan adanya penelitian ini diharapkan perusahaan akan memperoleh manfaat serta saran sebagai masukan untuk ke tingkat yang lebih baik.

#### **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Untuk memudahkan penulis dalam menambahkan data mengkaji materi skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi ini menjadi 5 (lima) bab yang diawali hal-hal bersifat umum, dan dengan penulisan yang disajikan pada bab-bab selanjutnya penulis membahas tentang hal-hal yang berkaitan langsung dengan judul dan

disusun sedemikian rupa sehingga diharapkan akan sangat menambahkan para pembaca memahaminya apa yang dijelaskan oleh penulis dalam skripsi ini

## **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini penulis akan memaparkan mengenai latar belakang masalah penulisan skripsi, menguraikan mengenai alasan mengapa penulis memilih judul tersebut, tujuan dan kegunaan penelitian, perumusan masalah, pembatasan masalah dan sistematika penulisan.

## **BAB II LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini penulis akan memaparkan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu yang terdapat dalam pustaka ilmu pengetahuan pendukung lainnya serta menjelaskan teori-teori yang *relevan* dengan masalah yang diteliti, kerangka pemikiran yang memuat asumsi-asumsi yang timbul atau terbentuk setelah adanya dalil, hukum yang relevan dan hipotesis yang memuat tentang anggapan sementara.

## **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Dalam bab ini penulis memaparkan mengenai waktu dan tempat penulis dalam mengamati dan melakukan penelitian melalui teknik pengumpulan data yang penulis pilih, teknik tersebut dapat berupa populasi, sampel serta teknik analisis.

## **BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini penulis menjelaskan tentang data yang diperoleh penulis selama melakukan penelitian, dengan pendeskripsian yang jelas serta selama melakukan evaluasi untuk pemecahan masalah.

## **BAB V PENUTUP**

Pada bab ini penulis menyimpulkan dari hasil-hasil pengkajian seluruh bab yang berisi tentang jawaban yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis dan pembahasan serta saran-saran yang berguna untuk bagian operasional di PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

##### **1. Pengaruh**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) (2014 : 1045) Pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang ikut berperan dalam membentuk watak, kepercayaan, dan perbuatan seseorang. Menurut Robert Dahl, pengaruh diumpamakan sebagai berikut: A mempunyai pengaruh atas B sejauh ia dapat menyebabkan B untuk berbuat sesuatu yang sebenarnya tidak akan B lakukan. (<https://dilihatya.com/2236/pengertian-pengaruh-menurut-para-ahli>). Pengaruh atau kekuasaan adalah hal yang sama walaupun pada kenyataannya keduanya tidak benar-benar sama tetapi masih berkaitan. Hubungannya adalah seseorang yang memiliki kekuasaan biasanya juga mampu memberikan pengaruh pada orang lain dan masyarakat sekitarnya. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengaruh merupakan sebuah hal abstrak yang tidak bisa dilihat tapi bisa dirasakan keberadaannya dan kegunaannya dalam kehidupan dan aktivitas manusia sebagai makhluk sosial. Pengaruh tidak bisa menunjukkan fungsinya dengan maksimal bila seseorang tidak menjalankan perannya sebagai makhluk sosial di masyarakat. Itu sebabnya konsep makhluk sosial juga menjadi salah satu hal yang diperhatikan dalam pemberian dan penerimaan pengaruh.

##### **2. Kesiapan bongkar**

Sarana dan prasarana dalam kegiatan bongkar muat dapat dilihat dari ketersediaan *cargo* dan kesiapan alat bongkar muat, APD yang digunakan dan fasilitas pendukung lainnya. Kesiapan sarana dan prasana yang baik akan menunjang suatu kegiatan bongkar muat, sehingga kegiatan operasional di lapangan dapat dilaksanakan dengan baik. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 60

tahun 2014 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal menjelaskan dalam Pasal 2 ayat (2) bahwa “Kegiatan usaha bongkar Muat barang dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang dipelabuhan dan wajib memiliki izin usaha”. Sedangkan untuk persyaratan teknis seperti yang dimaksud bongkar muat, pihak terkait harus memastikan kesiapan sarana/ peralatan dan prasarana/fasilitas yang mendukung lainnya sehingga siap untuk melaksanakan kegiatan bongkar.

### **3. Kegiatan Pembongkaran**

Kegiatan adalah suatu usaha, aktivitas, atau pekerjaan yang dilakukan dengan gairah. Sementara itu definisi dari pembongkaran adalah sebagai berikut. Definisi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia definisi dari pembongkaran yaitu proses, cara, perbuatan membongkar itulah definisi dari pembongkaran. Pembongkaran merupakan suatu pemindahan satu tempat ke tempat lain dan bisa juga di katakana suatu pembongkaran dari kapal ke dermaga dari dermaga ke Gudang dan sebaliknya . Jadi kegiatan pembongkaran di kapal dapat diartikan sebagai proses atau kegiatan mengeluarkan material (muatan) ke luar kapal dengan menggunakan alat bongkar (crane). Kegiatan pembongkaran bertujuan untuk memindahkan material yang di bawa oleh kapal ke konsumen (*Consignee*).

### **4. Pengertian Waktu**

- a. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008 : 1554), “Waktu adalah seluruh rangkaian saat ketika proses , perbuatan, atau keadaan berada atau berlangsung.”
- b. Menurut Jawwad, M. Ahmad Abdul (2004 : 38), “waktu adalah sumber daya yang paling berharga untuk semua orang dan tak akan mungkin tergantikan jika waktu itu sudah berlalu.

### **5. *Waiting Time***

Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time*) merupakan jumlah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh sampai kapal digerakkan menuju tambatan. Survei *Waiting Time* kapal dilakukan dengan mencatat kegiatan kapal mulai dari kapal datang (labuh), melakukakn permohonan tambat, dan mulai bergerak ke tempat tambat sampai kapal mulai tambat (ikat tali pertama), Munah

et.al (2018:4) .Jadi *Waiting Time* adalah waktu tunggu yang dikeluarkan oleh Kapal untuk menjalani proses kegiatan di dalam area perairan pelabuhan, bertujuan untuk mendapatkan pelayanan guna melakukan kegiatan bongkar dan muat barang di suatu pelabuhan. Misalnya, kapal yang telah tiba di perairan Morosi anchorage pada pukul 00.30 LT. Kemudian kapal baru memulai aktivitas bongkar batu bara pukul 22.30 LT maka *Waiting Time* nya selama 20 jam. Jadi keterlambatan selama 20 jam dapat dikatakan sebagai waktu terbuang ( non produktif ) yang harus diemban oleh pihak pencharter atau owner dalam proses bongkar batu bara di morosi anchorage.

## **6. Discharge Time**

- a. Pengertian *discharge* dalam hal ini adalah kegiatan memindahkan barang dari atas kapal ke dermaga.
- b. *Discharge Time* adalah waktu yang diperlukan oleh kapal untuk menjalani proses kegiatan bongkar di dalam area perairan pelabuhan, bertujuan untuk mengetahui total waktu yang diperlukan selama kapal menjalani proses bongkar. Misalnya, Kapal yang telah berada di perairan Morosi *anchorage* memulai aktivitas bongkar pada pukul 22.30 LT dan selesai 3 hari kedepan pukul 12.30 LT maka *Discharge Time* nya selama 3 hari 12 jam. Jadi waktu selama 3 hari 12 jam tersebut dikatakan sebagai *Discharge Time* (produktif).

## **7. Keagenan Kapal**

Menurut Suyono (2007 : 233) keagenan adalah hubungan berkaitan secara hukum yang terjadi bilamana 2 (dua) pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (principal) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya. Secara garis besar, dikenal 3 (tiga) jenis agen kapal yaitu :

- a. *General Agent* adalah Perusahaan nasional yang ditunjuk oleh perusahaan asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia.

- b. Sub-Agent adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan kapal di pelabuhan tertentu, karena general agent tidak mempunyai kantor cabang di pelabuhan itu. Sub-Agent berfungsi sebagai wakil dari *general agent*.
- c. Cabang agen adalah cabang dari agen umum di pelabuhan tertentu.

## 8. Jasa-jasa Yang Diberikan Oleh Agen

Menurut Kosasih, Engkos dan Hananto Soewedo (2007 : 205), jasa-jasa yang diberikan oleh agen yaitu :

- a. Pelayanan Operasional Kapal-kapal *Principal*, sebagai berikut :
  - 1) Memberikan port information (*port facility, port formality, custom of the port*).
  - 2) Melayani keperluan kapal, seperti *bunker, fresh water, provision, repair, maintenance, crewing*, surat-surat dan sertifikat kapal.
  - 3) Menyelesaikan dokumen, B/L, *Manifest, hatch list, stowage plan, crew list*, dokumen untuk bongkar muat dan *ship husbanding*.
  - 4) Permintaan advance payment untuk *port expenses, cargo expenses*, dan keperluan-keperluan kapal.
  - 5) Memberikan informasi kepada principal, sebagai berikut :
    - (a) Sebelum kapal tiba
      - (1) Port agent melalui general agent memberikan informasi kepada principal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, posisi gudang, peralatan bongkar muat, cargo booking yang sudah pasti, kalkulasi biaya *disbursement*.
      - (2) Agen memberitahukan ke general agent tentang situasi pelabuhan, rencana sandar muatan, dan program bongkar muat.
    - (b) Waktu kapal tiba Port Agent memberitahukan ke general Agent kedatangan kapal, dan sandar kapal, bunker on board, rencana bongkar muat dan keadaan muatan kapal.
    - (c) Port Agent memberitahu unit general agent tentang hasil bongkar muat dan hambatan-hambatan bongkar muat.
    - (d) Waktu kapal berangkat Port agent memberitahukan ke general agent untuk diteruskan ke principal tentang tanggal dan jam selesai bongkar muat dan waktu keberangkatan, *draft kapal, bunker on board/isi*,

- jumlah muatan yang dibongkar/muat, sisa ruangan kapal, perkiraan *freight*, perkiraan biaya *disbursement*.
- (e) Selanjutnya port agent segera mengirimkan dokumen-dokumen bongkar muat (*tally sheet, outturn, report*) dan dokumen pemuatan (*stowage plan, copy B/L, manifest*), untuk selanjutnya dikirim ke principal dan pelabuhan tujuan.
  - (f) Memonitor Perkembangan Muatan, diantaranya :
    - (1) Menjalankan hubungan baik dengan para shipper dan memberi pelayanan informasi kepada consignee.
    - (2) Menandatangani B/L atas nama principal.
    - (3) Bila consignee belum memenuhi kewajiban, penyerahan barang hanya seizin principal.
  - (g) Memberikan Pelayanan Terhadap Kapal dan Muatan.
  - (h) Memberikan Pelayanan lain yang menyangkut keputusan *owner's representative* untuk menyelesaikan izin-izin dari :
    - (1) Departemen Perhubungan
    - (2) Departemen Tenaga Kerja
    - (3) Direktorat Imigrasi
    - (4) Dinas Pajak
    - (5) Polda

## **9. Surat Keputusan Tentang Kegiatan Bongkar Muat**

Sesuai Lampiran III Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 60 Tahun 2016 Tentang Pedoman Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal di Pelabuhan, Jumlah tenaga kerja untuk kegiatan bongkar muat disesuaikan dengan jenis alat yang dipakai dengan perbandingan tenaga kerja sebagai berikut:

- a. Bongkar muat dengan menggunakan alat non mekanik (*labour intensif*), Jumlah tenaga bongkar muat kapal disesuaikan dengan kebutuhan kegiatan bongkar muat dalam 1 gang terdiri dari :
  - 1) Stevedoring maksimal 12 orang, dengan komposisi :
    - (a) Kepala regu kerja 1 orang
    - (b) Tukang derek / pilot 2 orang

- (c) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
- 2) Cargodoring maksimal 12 orang, dengan komposisi ;
  - (a) Kepala regu 1 orang, dan
  - (b) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
- 3) Receiving/ delivery maksimal 12 orang, dengan komposisi :
  - (a) Kepala regu kerja 1 orang; dan
  - (b) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
- b. Bongkar muat dengan menggunakan alat-alat mekanik (*semi labour intensif*), jumlah tenaga kerja bongkar muat/gilir kerja/derek kapal disesuaikan dengan kebutuhan kegiatan bongkar muat adalah :
  - 1) Untuk barang tanpa pallet:
    - (a) Stevedoring maksimal 12 orang, dengan komposisi sebagai berikut :
      - (1) Kepala regu kerja satu orang;
      - (2) Tukang derek / pilot dua orang
      - (3) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
    - (b) Cargodoring maksimal 12 orang, dengan komposisi :
      - (1) Kepala regu kerja satu orang
      - (2) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
    - (c) Receiving/delivery maksimal 6 orang, dengan komposisi :
      - (1) Kepala regu kerja 1 orang; dan
      - (2) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
  - 2) Untuk barang palletisasi:
    - (a) Stevedoring maksimal 12 orang, dengan komposisi:
      - (1) Kepala regu kerja 1 orang;
      - (2) Tukang derek / pilot 2 orang; dan
      - (3) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
    - (b) Cargodoring 12 orang, dengan komposisi :17
      - (1) Kepala regu kerja 1 orang; dan
      - (2) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
    - (c) *Receiving/delivery* maksimal 6 orang, dengan komposisi :
      - (1) Kepala regu kerja 1 orang; dan
      - (2) Anggota sesuai dengan kebutuhan.



- c. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 152 Tahun 2006 Pasal 2 Angka 1 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal, sebagai berikut :
- 1) Kegiatan usaha bongkar muat barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan :
    - (a) *stevedoring*;
    - (b) *cargodoring*; dan
    - (c) *receiving/ delivery*.
  - 2) Kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilakukan oleh pelaksana kegiatan bongkar muat yang terdiri atas :
    - (a) Perusahaan bongkar muat;
    - (b) Perusahaan angkutan laut nasional; dan
    - (c) Badan usaha pelabuhan yang telah memperoleh konsesi.
  - 3) Kegiatan usaha bongkar muat oleh perusahaan angkutan laut nasional sebagaimana dimaksud pada ayat 2 huruf b, hanya untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikannya.
  - 4) Barang tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat 3 meliputi barang:
    - (a) Milik penumpang;
    - (b) Curah cair yang dibongkar atau dimuat melalui pipa
    - (c) Curah kering yang dibongkar atau dimuat melalui conveyor atau sejenisnya; dan
    - (d) Yang diangkut di atas kendaraan melalui kapal Ro-Ro

## **10. Kapal**

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 di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

## 11. Batu Bara

Batu bara adalah salah satu bahan fosil. Pengertian umumnya adalah batuan sedimen yang dapat terbakar, terbentuk dari endapan organik, utamanya adalah sisa-sisa tumbuhan dan terbentuk melalui proses pembatubaraan. Unsur-unsur utamanya terdiri dari karbon, hidrogen, dan oksigen. Batu bara juga adalah batuan organik yang memiliki sifat-sifat fisika dan kimia yang kompleks yang dapat ditemui dalam berbagai bentuk. (<http://www.wikipedia.org> (16 Januari 2020 jam 12.00)). Penelitian menunjukkan bahwa dalam pemanfaatan batu bara harus diketahui terlebih dahulu kualitasnya seperti total *sulfur*, *ash content*, *volatile matter*, *inherent moisture*, *fixed carbon*, *calorific value*, dan total *moisture* (Dessy Lestari S et al, 2016 : 50).

### B. KERANGKA PEMIKIRAN

Efisien dan efektifnya pelayanan kapal dan barang sangat mempengaruhi lamanya kapal di terminal dan akan berpengaruh pada besarnya biaya labuh. Karena itu, untuk mewujudkan kegiatan bongkar muat harus ditunjang dengan sarana dan prasarana yang memadai. Sulawesi yang mempunyai topografi perbukitan serta letak pelabuhan yang berada di aliran sungai sehingga tidak memungkinkan untuk melakukan pembongkaran batubara secara langsung karena alur sungai serta *draught* sungai yang tidak begitu dalam tidak memungkinkan kapal kapal yang bertonase besar untuk masuk ke dalam area pelabuhan. *Stockpile consignee* batubara yang berada di pedalaman menjadi faktor kendala dalam melakukan pembongkaran. Adapun bagan kerangka pemikiran sebagai berikut :

**Gambar 2.1**  
**Hubungan Korelasi**

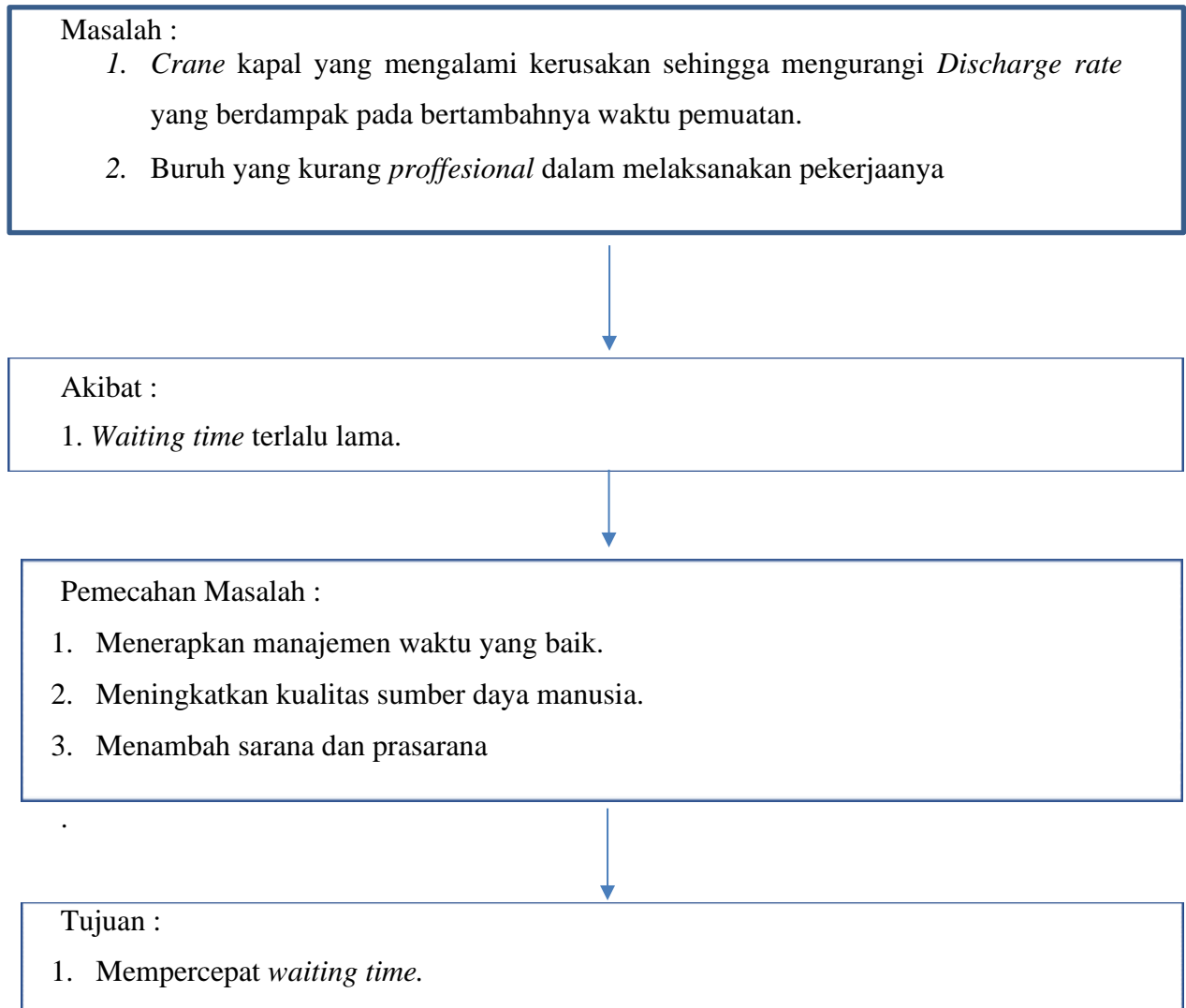


Keterangan :

Variabel X : Proses kesiapan bongkar

Variabel Y : Kegiatan pembongkaran batu bara

**Gambar 2.2**  
**Alur Pikir**



### **C. HIPOTESIS**

H0 : Tidak terdapat pengaruh antara Proses Kesiapan Bongkar dengan kegiatan pembongkaran batubara.

Ha : Terdapat pengaruh antara Proses Kesiapan Bongkar dengan kegiatan pembongkaran batubara.

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

Penelitian ini dilakukan pada saat penulis melaksanakan praktek darat dari bulan Juli 2020 sampai dengan Juli 2021. Bertempat di PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari Jl. Jafri Zam-zam Komplek LLASDP I No. 2B RT.41/RW. 03 Kendari, Sulawesi Tenggara

Telepon/Fax +62 511-4244210 email [ktbstu.ops@asj-shipping.co.id](mailto:ktbstu.ops@asj-shipping.co.id)

#### **B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

##### **1. Metode Pendekatan**

Menurut Sugiyono (2013 : 2) metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Dalam hal ini penulis menggunakan metode pendekatan deskriptif kuantitatif artinya data yang bisa dikalkulasikan atau dihitung dapat menggunakan metode statistika mulai dari yang sederhana hingga penelitian dengan menggunakan rumus statistik uji yang lebih kompleks.

##### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Menurut Sugiyono (2013 : 224) teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Dalam menyusun skripsi ini digunakan beberapa teknik pengumpulan data yang didasarkan pada pedoman penulisan skripsi. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan penulis sebagai berikut :

a. Pengamatan (*Observasi*)

Menurut Widoyoko (2014:46) observasi merupakan “Pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap unsur-unsur yang nampak dalam suatu gejala pada objek penelitian”.

Observasi adalah teknik pengumpulan data dengan cara mendekati langsung kejadian di lapangan dan mencatat kegiatan yang terjadi pada PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari. Teknik ini mengacu pada kegiatan bongkar muat kapal-kapal yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari selama berada di kawasan Pelabuhan Kendari (*Morosi Anchorage*, Kendari). Adapun gambar yang penulis kumpulkan sebagai berikut.

**Gambar 3.1**

**Kegiatan Pembongkaran Batu Bara ke tongkang menggunakan  
*Crane* kapal**



b. Dokumentasi

Menurut Sugiyono ( 2010 : 240) dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar atau karya-karya monumental dari seseorang. Dalam hal ini dokumentasi yang dimaksud adalah dokumentasi yang sudah menjadi arsip perusahaan, berupa data fasilitas yang dimiliki, data kunjungan kapal, data kegiatan bongkar muat dan lain-lain.

c. Studi dokumentasi

Menurut Sugiyono (2010 : 15) teknik pengumpulan data dengan mencari data dari perpustakaan. Adapun buku yang penulis cari adalah buku yang terkait dengan permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini.

### C. SUBJEK PENELITIAN

Subjek dalam penelitian ini adalah jumlah kunjungan kapal selama 1 (satu) tahun terakhir yaitu selama bulan Juli 2020 sampai dengan Juli 2021 sampel yang digunakan adalah data kunjungan kapal di Morosi *Anchorage* Kendari yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya, yaitu :

**Tabel 3. 1**

**Jumlah kegiatan pembongkaran batubara di Kendari periode Juli 2020  
sampai dengan Juli 2021**

No	Nama Kapal	<i>Waiting Time</i> dalam satuan jam	<i>Discharge Time</i> dalam satuan jam	Jumlah Bongkar Muat
1	MV. HI 03	389 h	264 h	51.000 MT
2	MV. MANALAGI ENZI	60 h	244 h	48.480 MT
3	MV. MDM BROMO	152 h	380 h	52.800 MT
4	MV. PACIFIC BULK	100 h	323 h	50.000 MT
5	MV. RT LEO	112 h	177 h	53.500 MT
6	MV. MDM BATUR	111 h	133 h	52.500 MT

*Sumber data : PT Adhika Samudera Jaya*

#### D. TEKNIK ANALISIS DATA

Untuk menyelesaikan permasalahan dalam penelitian ini, penulis menggunakan teknik analisa regresi dengan korelasi, sebagai berikut :

##### 1. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antar variabel bebas (*independent variable*) dan variabel tidak bebas (*dependent variable*). Adapun rumus koefisien korelasi adalah sebagai berikut :

$$r = \frac{n \sum XY - \sum X \sum Y}{\sqrt{n \sum X^2 - (\sum X)^2} \sqrt{n \sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

Dimana ;

- r = koefisien korelasi
- n = Jumlah sampel
- X = variabel independen (Proses kesiapan bongkar)
- Y = variable dependen (Kegiatan pembongkaran)

Kuat atau tidaknya hubungan yang ada antara variabel nilai proses kesiapan bongkar dengan kegiatan pembongkaran dinyatakan dalam nilai yang berkisar antar  $-1 < r < 1$  yang berarti :

- Bila  $r > -1$  maka hubungan antara variabel sangat kuat dan negative
- Bila  $r < 1$  maka hubungan antara dua variabel dikatakan kuat dan positif
- Bila  $r = 0$  maka kedua variabel tidak berkorelasi linier

Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi yang umum digunakan adalah :

- 0.00 – 0.20 = korelasi rendah sekali
- 0.20 – 0.40 = korelasi rendah
- 0.40 – 0.60 = korelasi sedang
- 0.60 – 0.80 = korelasi tinggi
- 0.80 – 1.00 = korelasi tinggi sekali

## 2. Analisis Koefisien Penentu

Analisis ini dilakukan untuk mengetahui seberapa besar presentase pengaruh variabel nilai Banyaknya Proses kesiapan bongkar (X) terhadap kegiatan pembongkaran (Y) dengan menggunakan rumus :

$$KP = r^2$$

$$r^2 = r^2 \times 100\%$$

Keterangan :

KP : Koefisien Positif

r : Koefisien korelasi X dan Y

Fungsi dari koefisien penentu adalah :

- Menentukan kelayakan penelitian menggunakan model regresi linier.  
Jika mendekati 1 maka layak digunakan, sedangkan apabila mendekati 0, maka tidak layak digunakan.
- Menentukan peranan variabel tak terikat dan mempengaruhi variabel terikat (%)

## 3. Uji Regresi Linier Sederhana

Rumus uji linier:

$$Y = a + bX$$

$$a = \frac{(\sum X^2) \cdot (\sum Y) - (\sum X) \cdot (\sum XY)}{n (\sum X^2) - (\sum X)^2}$$

$$b = \frac{n \cdot (\sum XY) - (\sum X) \cdot (\sum Y)}{n \cdot (\sum X^2) - (\sum X)^2}$$



dimana :

X = Pengaruh proses kesiapan bongkar

Y = Kegiatan pembongkaran

n = Banyaknya sampel

a = Merupakan titik potong sumbu Y dengan regresi  $y = a + bx$

b = Merupakan regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dalam Y persatuan kenaikan X

#### 4. Uji Hipotesis

Uji hipotesis ini digunakan untuk mengetahui kebenaran dari hipotesis yang telah dibuat penulis. Koefisien korelasi sebenarnya diberi symbol  $\rho = \text{Rho}$ .

Berikut ini akan dijelaskan pengujian hipotesis sebagai berikut :

$H_0 : \rho = 0$  , X dan Y tak berkorelasi (berhubungan) artinya tidak ada hubungan antara Proses kesiapan bongkar terhadap Kegiatan pembongkaran kapal.

$H_a : \rho > 0$  , X dan Y mempunyai hubungan positif artinya ada hubungan antara Proses kesiapan bongkar terhadap kegiatan pembongkaran kapal atau hubungan tersebut signifikan.

Rumus untuk mencari t hitung : Masukkan nilai r kedalam rumus kemudian dibandingkan dengan t table.

$$t_o = \frac{r \sqrt{n-2}}{\sqrt{(1-r^2)}}$$

Keterangan :

$t_o$  : mengikuti fungsi t dengan derajat kebebasan  $df = n-2$

## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

##### **1. Sejarah Perusahaan PT. Adhika Samudera Jaya Kendari**

PT. Adhika Samudera Jaya merupakan sebuah perusahaan yang bergerak di bidang pelayanan jasa keagenan kapal yang mencakup pengurusan pelayanan kapal, muatan yang diangkut, crew kapal, dan masalah logistic kapal. Perusahaan ini yang lebih dikenal dengan nama ASJ Shipping. PT. Adhika Samudera Jaya memiliki beberapa cabang perusahaan yang berada di wilayah Kendari, Sulawesi Tenggara. PT. Adhika Samudera Jaya sendiri memiliki beberapa perusahaan cabang seperti di Samarinda, Bunati, Kota baru, Banjarmasin, Jakarta, Gresik Palembang, Aceh, Lampung.

PT. Adhika Samudera Jaya memiliki visi dan misi sebagai berikut:

Visi : *"To become leading shipping company by providing reliability, trustworthy, and high quality service to costumers"* (Menjadi perusahaan pengiriman terkemuka dengan memberikan pelayanan yang terpercaya, dan berkualitas tinggi kepada pelanggan. )

Misi :

- *Serving the best quality service by providing effective and efficient work.*  
(Melayani kualitas pelayanan terbaik dengan memberikan pekerjaan yang efektif dan efisien)
- *To give customer fast & good response on communication*  
(Untuk memberikan pelanggan respon yang cepat & baik pada komunikasi)
- *Providing the best solution as agent on behalf of related parties*  
(Memberikan solusi terbaik sebagai agen atas nama pihak terkait)
- *Presenting competitive agency expenses*  
(Menghadirkan biaya agensi yang kompetitif)
- *To Support and expand market network*

## 2. Struktur Organisasi PT. Adhika Samudera Jaya

Perusahaan tempat penulis menyelesaikan praktek darat (prada) merupakan agen lokal dan agen umum dari perusahaan dalam dan luar negeri. Jenis organisasi yang diterapkan oleh PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari menerapkan salah satu struktur organisasi, tipe organisasi yang dianut adalah *unity of command* yang berarti bahwa setiap bawahan hanya bertanggung jawab pada atasan di bidangnya. Berikut pembagian tugasnya:

### a. Kepala Cabang

- 1) Merencanakan penyediaan dan pelaksanaan pengusahaan jasa labuh dan tambat.
- 2) Merencanakan penyediaan dan melaksanakan pengusahaan jasa pandu, tunda, dan telakomunikasi pelabuhan atau yang termaksud dalam jasa kepanduan.
- 3) Melaksanakan pengelolaan keuangan dan perbendaharaan cabang perusahaan.
- 4) Melaksanakan pengumpulan dan pengelolaan data untuk analisa dan evaluasi.
- 5) Melaksanakan penyiapan dan penyusunan rencana anggaran pendapatan dan biaya serta laporan realisasi.
- 6) Membuat laporan kegiatan perusahaan PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari.
- 7) Melakukan koordinasi instansi dan sinkronisasi baik dalam lingkungan perusahaan maupun dalam hubungan antar instansi untuk kesatuan gerak yang sesuai dengan tugas pokok.

Kepala cabang bertanggung jawab kepada General Manager PT. Adhika Samudera Jaya yang berkedudukan di Jakarta dan bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas:

- 1) Bagian operasi atau usaha.
- 2) Bagian keuangan.

b. Tugas dan tanggung jawab kepala bagian operasi antara lain:

- 1) Meningkatkan pelayanan pelanggan dan mempertahankan jumlah kunjungan kapal setiap bulan memasuki wilayah Kendari.
- 2) Menerima informasi dan mencatat setiap jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal dari General Agent (agen umum) dan melaporkan setiap perkembangannya kepada pihak yang bersangkutan dan kantor pusat di Jakarta.
- 3) Menginformasikan mengenai rencana kedatangan kapal dan menyiapkan dokumen atau surat permintaan pelayanan jasa kapal
- 4) dan barang kepada Pelabuhan Indonesia (Pelindo). Sebelum kapal tiba 2 x 24 jam harus memasukkan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) kepada setiap instansi pemerintah yang terkait di pelabuhan.
- 5) Memantau dan mengawasi seluruh staf yang bertugas dilapangan maupun dikantor sebelum kapal tiba, pada saat kapal tiba untuk penyandaran kapal, pengurusan dokumen kapal clearance in maupun clearance out, memonitor boarding agent diatas kapal pada saat bongkar muat dan selalu memberikan laporan untuk setiap perkembangan yang terjadi atas kapalnya kepada pihak principle atau General Agent. Berikut kegiatan yang rutin dilakukan bagian operasional seperti:
  - (a) Sebelum kapal tiba, dokumen tersebut harus dilaporkan kepada instansi pemerintah seperti:
  - (b) Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Beberapa dokumen yang wajib dilaporkan adalah: Surat \ Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) yang dilengkapi dengan surat Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing (PKKA) untuk kapal asing, Letter Appoinment of Agency (surat penunjukan keagenan).
    - (1) Bea dan Cukai
    - (2) Adapun dokumen yang dilaporkan adalah:
    - (3) Surat Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) yang dibuat dengan sistem *Electronic Data Interchange* (EDI) secara semi online. *Manifest cargo* yaitu surat atau dokumen yang berisi jumlah muatan dan jenis muatan yang diangkut oleh kapal.
    - (4) Imigrasi

- (5) Dokumen yang dilaporkan berupa surat Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) dan crew list (daftar kru kapal).
- (6) Kesehatan dan Karantina  
Dokumen yang dilaporkan berupa Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP)
- (c) Setelah kapal tiba di daerah labuh jangkar (*anchorage*) seperti di Bunati ada beberapa dokumen kapal yang harus dilaporkan kepada instansi pemerintah, seperti:
  - (1) Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) atau KUPP  
Beberapa dokumen yang harus dilaporkan pada saat pemeriksaan diatas kapal antara lain:
    - (a) *Manning Certificate* atau surat keselamatan.
    - (b) *Registry Certificate* atau sertifikat pendaftaran kapal.
    - (c) *Last Port Clearence* atau surt izin berlayar dari Pelabuhan terakhir yang disinggahi.
    - (d) *Tonnage Certificate* atau surat ukur.
    - (e) *Safe Construcion Certificate*.
    - (f) *Cargo Safety Equipment Certificate* atau surat sertifikat alat keselamatan.
    - (g) *Classification Certificate (Hull & Machinery)* atau surat sertifikat klasifikasi lambung.
    - (h) *Fire Extinguisher Certificate* atau sertifikat alat pemadam kebakaran.
    - (i) *Load Line Certificate* yaitu sertifikat yang menetapkan lambung kapal batas minimum dan maksimum.
    - (j) *Port State Control* dari Departemen Perhubungan Laut Indonesia.
    - (k) *Crew List* dan *Manifest*.
  - (2) Imigrasi (untuk kapal asing)  
Dokumen yang harus diserahkan pada saat pemeriksaan diatas kapal yakni daftar jumlah kru kapal (*crew list*) dan surat

identitas diri (passport) bila diperlukan buku pelaut (*seaman book*) dilaporkan.

(3) Bea dan Cukai (untuk kapal asing)

Dokumen yang harus dilaporkan antara lain bonded store dari kapal dan mengisi berita acara yang telah disiapkan oleh pihak Bea dan Cukai.

(4) Kesehatan dan Karantina Pelabuhan

Book Indonesia (buku kesehatan), derrating certificate.

Dokumen yang harus dilaporkan adalah Health

(5) Kapal berlayar meninggalkan pelabuhan

Apabila kapal di pelabuhan atau di daerah labuh jangkar sudah melakukan seluruh kegiatan bongkar muat dan kewajibannya sudah dipenuhi sesuai dengan prosedur yang berlaku maka kapal melalui agen akan mendapat surat clearance out yang dikeluarkan oleh pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Bea dan Cukai, Imigrasi, Karantina dan Kesehatan. Kapal diperbolehkan berlayar apabila Syahbandar telah mengeluarkan Port Clearance atau Surat Ijin Berlayar (SIB) yang berlaku 1 x 24 jam setelah SIB ditandatangani oleh pejabat terkait.

c. Bagian keuangan

- 1) Merencanakan dan melaksanakan anggaran fisik, anggaran investasi, anggaran eksploitasi dan anggaran kas.
- 2) Melaksanakan administrasi pelabuhan, kodefikasi dan menyiapkan laporan keuangan.
- 3) Melaksanakan administrasi hutang piutang dan perbendaharaan perusahaan.
- 4) Memimpin, membimbing dan memberikan petunjuk serta menganalisa pelaksanaan tugas dinas dilingkungan keuangan.
- 5) Melaksanakan koordinasi dan kegiatan pengendalian keuangan perusahaan.
- 6) Menyiapkan dan melaksanakan penyusunan laporan keuangan.

Maka bagian keuangan bertanggung jawab kepada kepala cabang dan bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas bagian keuangan.

### **3. Proses Bongkar Muat**

Proses bongkar batubara tidak dapat dilaksanakan di dalam area pelabuhan karena alur serta draft air yang tidak memungkinkan kapal yang berukuran besar untuk masuk kedalam area pelabuhan. Maka dikarenakan hal tersebut pemuatan dilakukan di *Outer Buoy* dengan menggunakan *Crane* kapal itu sendiri sebagai alat bongkar. Untuk memuat *cargo* (batu bara) dari kapal digunakan tongkang dan tugboat sebagai *feeder* untuk pengangkutan batu bara. Namun dalam pelaksanaannya dilapangan pemuatan tidak dapat berjalan dengan lancar, hal ini disebabkan dari terbatasnya peralatan bongkar muat, kurangnya sarana *feeder* (tongkang dan *tugboat*) yang dimiliki oleh menjadi kendala serta ombak dan arus bawah yang tidak kalah pentingnya sebagai faktor pendukung untuk mengeluarkan *cargo* dari *kapal*. Jumlah tongkang yang dimiliki owner yang tersedia untuk proses ship to ship ada 9-10 tongkang masing-masing shipper dengan kapasitas muatan yang diangkut  $\pm 5.000$  MT tiap-tiap tongkangnya

### **4. Data Kunjungan Kapal**

Dalam prosedur kunjungan kedatangan kapal pihak kapal wajib menginformasikan ETA (Estimated Time Arrival) dua hari sebelum kedatangan, pihak consignee telah menyiapkan tongkang kosong untuk di muat oleh kapal yang standby di loading point, untuk dimuat oleh kapal dengan kapasitas 50,000 MT. dalam proses pemuatan normalnya yaitu 6-7 hari untuk kapal besar dengan muatan 50.000 MT.

Berikut data mengenai jumlah muatan kapal dan Discharge Time serta Waiting Time kapal yang di ageni PT. Adhika Samudera Jaya Kendari pada Juli 2020 sampai Juli 2021.

**Tabel 4.1**

**Tabel Jumlah Muatan dengan *Discharge Time* dan *Waiting Time* Kapal yang di Agensi oleh PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari pada Juli 2020 sampai Juli 2021**

No	Nama Kapal	<i>Waiting Time</i> dalam satuan jam	<i>Discharge Time</i> dalam satuan jam	Jumlah Bongkar Muat
1	MV. HI 03	389 h	264 h	51.000 MT
	MV. MANALAGI ENZI	60 h	244 h	48.480 MT
3	MV. MDM BROMO	152 h	380 h	52.800 MT
4	MV. PACIFIC BULK	100 h	323 h	50.000 MT
5	MV. RT LEO	112 h	177 h	53.500 MT
6	MV. MDM BATUR	111 h	133 h	52.500 MT

*Sumber data: PT Adhika Samudera Jaya*

Dari data di atas dapat diteliti bahwa PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari selama bulan Juli 2020 – Juli 2021 mengageni kapal sejumlah 6 kapal dengan total muatan sebanyak 308.600 MT dengan rata rata muatan perkapal 51.400 MT sedangkan lamanya *Waiting time* selama 924 jam atau rata rata satu kapal memerlukan *waiting time* selama 154 jam dan *Discharge Time* selama 1.521 jam atau rata rata satu kapal memerlukan *loading time* selama 253,5 jam.

## **B. ANALISIS DATA**

Analisis data adalah sebagai pendukung yang dapat menunjukkan adanya hubungan proses kesiapan bongkar dengan kegiatan pembongkaran pada kapal yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya. Sebagaimana tercantum dalam tabel 4.1 dan perhitungan di bawah ini :



**Tabel 4.2**  
**Perhitungan Korelasi Hubungan Variabel X dan Y**

No.	Nama Kapal	X	Y	X <sup>2</sup>	Y <sup>2</sup>	X.Y
1	MV. HI 03	389	264	151321	69696	102696
2	MV. MANALAGI ENZI	60	244	3600	59536	14640
3	MV. MDM BROMO	152	380	23104	144400	57760
4	MV. PACIFIC BULK	100	323	10000	104329	32300
5	MV. RT LEO	112	177	12544	31329	19824
6	MV. MDM BATUR	111	133	12321	17689	14763
	TOTAL	924	1521	212890	426979	241986

Keterangan :

$\sum n$	6
$\sum x$	924
$\sum y$	1521
$\sum X^2$	212890
$\sum y^2$	426979
$\sum XY$	241986

### 1. Analisa koefisien korelasi

Adalah suatu cara analisis untuk mengetahui besarnya hubungan antara variabel X dan variabel Y. Dengan analisis ini akan diketahui nilai  $r$  (koefisien korelasi) yaitu suatu nilai yang menunjukkan kuatnya hubungan variabel X dan Y. Berikut adalah perhitungan analisis koefisien korelasi sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
r &= \frac{n \cdot (\sum xy) - (\sum x) \cdot (\sum y)}{\sqrt{\{(n \cdot (\sum x^2) - (\sum x)^2) \cdot \{n \cdot (\sum y^2) - (\sum y)^2\}}} \\
&= \frac{6 \cdot (241986) - (924) \cdot (1521)}{\sqrt{\{(6 \cdot (212890) - (924)^2) \cdot \{6 \cdot (426979) - (1521)^2\}}} \\
&= \frac{1451916 - 1405404}{\sqrt{(1277340 - 853776) \cdot (2561874 - 2313441)}} \\
&= \frac{46512}{\sqrt{423564 \cdot 248433}} \\
&= \frac{46512}{\sqrt{105227275212}} \\
&= 0,143384 \\
&= 0,14 \text{ (dibulatkan)}
\end{aligned}$$

**Tabel 4.3**

**Pedoman Untuk Memberikan Interpretasi Koefisien Korelasi**

Internal Koefien	Tingkat Hubungan
Antara 0.00 – 1.99	Korelasi Sangat Rendah
Antara 0.20 – 0.399	Korelasi Rendah
Antara 0.40 – 0.599	Korelasi Sedang
Antara 0.60 – 0.799	Korelasi Kuat
Antara 0.80 – 1.00	Korelasi Sangat Kuat

*Sumber : (Sugiono, 2012:257)*

Dari perhitungan di atas diperoleh angka korelasi sebesar 0,14 hal tersebut berarti bahwa terdapat hubungan sedang antara proses kesiapan bongkar dengan kegiatan pembongkan. Dengan hasil korelasi positif, maka hubungan antara proses kesiapan muatan dengan kegiatan pembongkaran searah dan dapat diartikan apabila jumlah muatan mengalami kenaikan atau penurunan maka akan diakui oleh kenaikan atau penurunan pada proses kesiapan muatan pada tongkang. Untuk dapat mengetahui besarnya kontribusi faktor  $y$  terhadap perubahan variabel  $x$  dapat diketahui dengan menggunakan koefisien korelasi determinasi ( $r^2$ ).

$$\begin{aligned}
 KP &= r^2 \times 100\% \\
 &= (0,143384)^2 \times 100\% \\
 &= 0,0205589715 \times 100\% \\
 &= 2,05589715\% \\
 &= 2,06 \% \text{ ( dibulatkan )}
 \end{aligned}$$

Dari perhitungan manual, dapat diketahui bahwa nilai dari nilai koefisien penentu (R square) sebesar 0,026 yang artinya pengaruh variabel independent (X) terhadap variabel dependent (Y) sebesar 2,06%.

## 2. Analisis regresi linier sederhana

Dari analisis korelasi sebelumnya diperoleh nilai  $r$  yaitu 0,14 dengan kata lain adanya hubungan positif antara Proses kesiapan muatan dengan Kegiatan pemuatan tongkang, maka dilanjutkan dengan analisis regresi linier sederhana dengan variabel  $x$  dan  $y$  sebagai berikut:

Keterangan :

X	=	Proses kesiapan bongkar
Y	=	Kegiatan pembongkaran
A	=	Titik potong sumbu Y dengan garis regresi yang Menunjukkan harga Y bila $X = 0$
B	=	Koefisien regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dan Y persatuan kenaikan X
Y	=	$a + bx$

$$\begin{aligned}
 B &= \frac{n.(\sum xy) - (\sum x).(\sum y)}{n.(\sum x^2) - (\sum x)^2} \\
 &= \frac{6.(241986) - (924).(1521)}{6.(212890) - (924)^2} \\
 &= \frac{1451916 - 1405404}{1277340 - 853776} \\
 &= \frac{46512}{423564} \\
 &= 0,10981 \\
 &= 0,11 \text{ (dibulatkan)}
 \end{aligned}$$

Maka, diperoleh perhitungan sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 A &= \frac{(\sum y) \cdot (\sum x^2) - (\sum x) \cdot (\sum xy)}{n \cdot (\sum x^2) - (\sum x)^2} \\
 &= \frac{(1521) \cdot (212890) - (924) \cdot (241986)}{6 \cdot (212890) - (924)^2} \\
 &= \frac{323805690 - 223595064}{1277340 - 853776} \\
 &= \frac{100210626}{423564} \\
 &= 236,59
 \end{aligned}$$

Hasil dari perhitungan diperoleh model persamaan regresi  $Y = 236,59 + 0,11x$

### 3. Uji hipotesis

Dari perhitungan yang didapat mengenai koefisien korelasi dan juga penentu, maka uji hipotesis dapat dilakukan untuk mengetahui hubungan Proses kesiapan pemuatan dengan Kegiatan pemuatan tongkang yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya Kendari.

Keterangan uji hipotesis yang digunakan penulis, sebagai berikut :

1) Uji hipotesis untuk koefisien korelasi

$H_0 : r = 0$ , artinya tidak ada hubungan antara jumlah muatan dengan *Waiting Time*.

$H_a : r > 0$ , 0 artinya adanya hubungan antara jumlah muatan dengan *Waiting Time*.

Apabila tingkat kesalahan 5% atau  $\alpha$  0,05

$$\begin{aligned}
 T \text{ hitung} &= \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}} \\
 &= \frac{0,143384\sqrt{6-2}}{\sqrt{1-(0,143384)^2}} \\
 &= \frac{0,143384\sqrt{4}}{\sqrt{1-(0,143384)^2}} \\
 &= \frac{0,286768}{\sqrt{0,0205589715}} \\
 &= \frac{0,286768}{0,143340002} \\
 &= 2,00
 \end{aligned}$$

Sedangkan hasil dari  $t_{\text{tabel}}$  :

$$t_{\text{tabel}} = (\alpha = 0,05 ; df = n - 2)$$

$$t_{\text{tabel}} = (\alpha = 0,05 ; df = 6 - 2)$$

$$t_{\text{tabel}} = (\alpha = 0,05 ; df = 4)$$

$$t_{\text{tabel}} = 2,13$$

**Tabel 4.4**

**1. Titik Persentase Distribusi t (dk 1-20)**

<b>Pr</b>	<b>0.25</b>	<b>0.10</b>	<b>0.05</b>	<b>0.025</b>	<b>0.01</b>	<b>0.005</b>	<b>0.001</b>
<b>Df</b>	<b>0.50</b>	<b>0.20</b>	<b>0.10</b>	<b>0.050</b>	<b>0.02</b>	<b>0.010</b>	<b>0.002</b>
1	0.68052	3.07768	6.31375	12.7062	31.82052	63.65674	318.3088
2	0.8165	1.88562	2.91999	4.30265	6.96456	9.92484	22.32712
3	0.76489	1.63774	2.35336	3.18245	4.5407	5.84091	10.21453
4	0.7407	1.53321	2.13185	2.77645	3.74695	4.60409	7.17318
5	0.72669	1.47588	2.01505	2.57058	3.36493	4.03214	5.89343
6	0.71756	1.43976	1.94318	2.44691	3.14267	3.70743	5.20763
7	0.71114	1.41492	1.89458	2.36462	2.99795	3.49948	4.78529
8	0.70639	1.39682	1.85955	2.306	2.89646	3.35539	4.50079
9	0.70272	1.38303	1.83311	2.26216	2.82144	3.24984	4.29681
10	0.69981	1.37218	1.81246	2.22814	2.76377	3.16927	4.1437
11	0.69745	1.36343	1.79588	2.20099	2.71808	3.10581	4.0247
12	0.69548	1.35622	1.78229	2.17881	2.681	3.05454	3.92963
13	0.69383	1.35017	1.77093	2.16037	2.65031	3.01228	3.85198
14	0.69242	1.34503	1.76131	2.14479	2.62449	2.97684	3.78739
15	0.6912	1.34061	1.75305	2.13145	2.60248	2.94671	3.73283
16	0.69013	1.33676	1.74588	2.11991	2.58349	2.92078	3.68615
17	0.6892	1.33338	1.73961	2.10982	2.56693	2.89823	3.64577
18	0.68836	1.33039	1.73406	2.10092	2.55238	2.87844	3.61048
19	0.68762	1.32773	1.72913	2.09302	2.53948	2.86093	3.5794
20	0.68695	1.32534	1.72472	2.08596	2.52798	2.84534	3.55181

*Sumber: Ketetapan T Tabel*

Hasil dari uji hipotesis di atas menyatakan :

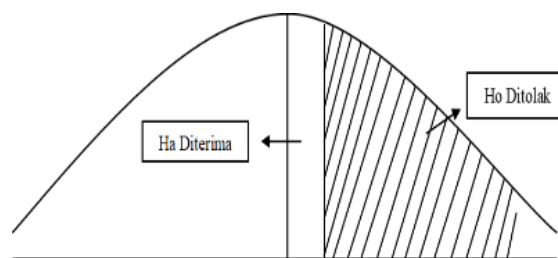
$$T_{\text{hitung}} = 2,00 < T_{\text{table}} = 2,13$$

Uji hipotesis untuk koefisien korelasi

- a)  $H_0$  : tidak ada pengaruh proses kesiapan bongkar terhadap kegiatan pembongkaran
- b)  $H_a$  : ada pengaruh proses kesiapan bongkar terhadap kegiatan pembongkaran

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, dimana  $T_{hitung}$  lebih kecil dari  $T_{table}$  sehingga  $H_0$  diterima. Berdasarkan table 4.5 didapatkan nilai sig (p value)  $0,14 > 0,05$  dan  $T_{hitung} > 0,05$  sehingga proses kesiapan muatan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap proses kegiatan pemuatan. Berikut ini kurva perhitungan analisis regresi linier sederhana:

**Gambar 4.1**  
**Uji Daerah Penerimaan dan Penolakan**  
**Hipotesis Antara Variabel X terhadap Y**



*Sumber: Hasil Olahan Data*

Dari hasil perhitungan di atas ternyata Proses kesiapan muatan tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Kegiatan pemuatan, hal ini disebabkan oleh beberapa masalah yang terdapat di lapangan hingga pada saat proses pembongkaran diantaranya yang sering terjadi seperti :

1. Terbatasnya armada *Tug boat* dan Tongkang yang digunakan *owner* untuk dikirim ke *Morosi Anchorage* yang menyebabkan sehingga memaksa kapal untuk menunggu dalam proses bongkar.
2. Pasang surut air laut yang menyebabkan *Tug boat* dan Tongkang tidak leluasa melintasi dan menghambat dalam proses muat tongkang sehingga terjadi keterlambatan.

3. Cuaca hujan yang membuat proses pembongkaran berhenti sehingga menambah waktu pada proses pembongkaran.
4. Arus bawah laut yang kuat sehingga menghambat proses penyandaran tongkang yang seharusnya pembongkaran sudah dilakukan namun tertunda.
5. Crane kapal yang mengalami kerusakan sehingga mengurangi Discharge rate yang berdampak pada bertambahnya waktu pembongkaran.
6. Buruh yang kurang profesional dalam melaksanakan pekerjaannya sehingga mengurangi Discharge rate yang berdampak pada bertambahnya waktu pembongkaran.
7. Dozer yang di pakai untuk mengumpulkan muatan pada tongkang dan palka kapal agar mudah dijangkau oleh crane kapal sering terjadi kerusakan sehingga menghambat pemuatan yang berimbas pada bertambahnya waktu pada proses pembongkaran.
9. Pengaturan *barge schedule* yang belum efektif sehingga saat banyak kapal datang secara bersamaan tidak dapat dilayani sesegera mungkin.

### C. PEMECAHAN MASALAH

Pelayanan yang prima, efektif dan efisien dalam melakukan pembongkaran batu bara adalah hal yang sangat diperhatikan agar dapat memberikan kepercayaan kepada pemilik kapal untuk melakukan *ship to ship*. Sesuai dengan kaidah sebab akibat, maka permasalahan yang ditulis oleh penulis adalah data atau keterangan pada saat *ship to ship* berlangsung.

Dalam hal ini penulis akan menguraikan pemecahan masalah pengaruh Proses kesiapan bongkar dengan Kegiatan pemuatan pada PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari sebagai berikut :

1. Melalui analisis korelasi pelayanan Proses Kesiapan bongkar (X) terhadap Kegiatan Pembongkaran (Y) PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari, didapatkan data koefisien korelasi sebesar ( $r = 0,14$ ) yang membuktikan bahwa adanya pengaruh yang positif dari Proses kesiapan muatan terhadap Kegiatan pemuatan di PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari.
2. Melalui analisis korelasi pelayanan Proses Kesiapan bongkar (X) terhadap Kegiatan Pembongkaran (Y) PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari,

didapatkan data koefisien korelasi sebesar ( $r = 0,14$ ) yang membuktikan bahwa adanya pengaruh yang positif dari Proses kesiapan muatan terhadap Kegiatan pemuatan di PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari.

Adapun cara yang sebaiknya dilakukan oleh perusahaan untuk meningkatkan pelayanan PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari, yaitu

1. Menerapkan manajemen waktu dengan baik

Dalam mengatasi masalah *waiting time*, hal yang perlu diperhatikan adalah waktu sehingga kegiatan tersendat dan memakan waktu, divisi operasional dari pihak *consignee* membuat perencanaan dan pengendalian terhadap waktu yang dihabiskan untuk setiap kegiatan proses kesiapan pembongkaran baik dalam segi muatan maupun ketersediaan armada untuk ke Tongkang. Menyiapkan barge schedule 2 (dua) minggu sebelum melakukan kegiatan pembongkaran berlangsung dan diberitahukan kepada pihak-pihak yang terkait dalam proses pembongkaran batubara di kapal curah baik melalui email ataupun handphone apabila terjadi perubahan sesegera mungkin divisi operasional dari pihak owner memberitahuikan kepada pihak-pihak yang terkait untuk meningkatkan efektivitas, efisiensi, dan produktivitas. Dalam hal ini kesiapan dari muatan yang tersedia untuk di muat ke tongkang harus sudah tersedia di *discharge point* agar setibanya kapal di *discharge point* cargo sudah langsung bisa di bongkar, sehingga pada saat datang 2 kapal secara bersamaan kapal sudah siap untuk pembongkaran.

2. Meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia

Kurangnya sumber daya manusia yang dimiliki oleh perusahaan menjadi salah satu penyebab kurang optimalnya pelayanan jasa bongkar muat di pelabuhan. Buruh yang kurang profesional dalam melaksanakan pekerjaannya sehingga mengurangi *discharge rate* yang berdampak pada bertambahnya *discharge time*. Hal ini merupakan salah satu masalah yang harus diperhatikan dengan cermat. Adapun cara yang seharusnya dilakukan oleh perusahaan untuk meningkatkan kualitas sumber daya



manusia harus berpedoman kepada fungsi-fungsi manajemen sumber daya manusia, antara lain:

a. Perencanaan

Perusahaan harus memperkirakan tentang keadaan tenaga kerja agar sesuai dengan kebutuhan organisasi secara efektif dan efisien dalam membantu terwujudnya tujuan perusahaan.

b. Pengorganisasian

Perusahaan wajib melakukan pengaturan dengan menetapkan pembagian kerja, hubungan kerja, delegasi wewenang, integrasi, dan koordinasi dalam bentuk bagan organisasi.

c. Pengarahan

Pengarahan yaitu memberikan petunjuk kepada setiap pegawai agar ingin bekerja sama dan bekerja efektif dan efisien dalam membantu tercapainya tujuan organisasi. Sedangkan pengadaan merupakan proses penarikan, seleksi, penempatan, orientasi, dan induksi untuk mendapatkan pegawai yang sesuai dengan kebutuhan organisasi.

d. Pengendalian

Pengendalian merupakan kegiatan pengendalian pegawai agar selalu mentaati peraturan organisasi dan bekerja sesuai dengan rencana.

e. Pengembangan

Pengembangan merupakan proses peningkatan keterampilan teknis, teoritis, konseptual, dan moral pegawai melalui pendidikan dan pelatihan.

f. Kompensasi

Kompensasi merupakan pemberian balas jasa langsung berupa uang atau barang kepada pegawai sebagai imbalan jasa yang diberikan kepada organisasi dengan prinsip pemberian kompensasi dengan adil dan layak.

g. Pengintegrasian

Pengintegrasian merupakan kegiatan untuk mempersatukan kepentingan organisasi dan pegawai, agar tercipta kerja sama yang serasi dan saling menguntungkan

.

h. Kedisiplinan

Kedisiplinan harus selalu di tekankan terhadap pagawai karena dengan adanya kedisiplinan maka semua pekerjaan akan terselesaikan dengan baik dan tepat waktu. Sehingga memungkinkan untuk pencapaian tujuan perusahaan.

i. Pemeliharaan

Pemeliharaan terhadap pegawai merupakan kegiatan peningkatan kondisi fisik, mental, dan loyalitas agar mereka tetap mampu bekerjasama sampai pensiun.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

Berdasarkan uraian-uraian sebelumnya mengenai pembahasan tentang pengaruh proses kesiapan bongkar terhadap kegiatan pembongkaran pada kapal yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari, maka sebagai bagian akhir dari skripsi ini penulis mencoba memberikan beberapa kesimpulan dan saran yang berkaitan dengan masalah tersebut sebagai berikut :

#### **A. KESIMPULAN**

Dari analisis dan pemecahan masalah yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Melalui analisis korelasi pengaruh proses kesiapan bongkar (X) terhadap kegiatan pembongkaran (Y) PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari, didapatkan data koefisien korelasi sebesar ( $r = 0,14$ ) yang membuktikan bahwa adanya pengaruh yang positif dari proses kesiapan bongkar terhadap kegiatan pembongkaran.
2. Untuk menentukan seberapa besar pengaruh proses kesiapan bongkar terhadap kegiatan pembongkaran digunakan Analisa koefisien determinasi, dimana didapatkan koefisien korelasi yakni  $r = 0,14$  sehingga Koefisien Determinasi X terhadap Y yakni  $R^2 = 0,02$  sehingga besarnya pengaruh (kontribusi) dari variabel proses kesiapan bongkar terhadap kegiatan pembongkaran pada kapal yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari sebesar 2,06% sedangkan sisanya 97,94% dipengaruhi oleh faktor lain diluar yang mana dalam hal ini tidak menjadi bagian dari analisis penulis dalam penelitian.

## B. SARAN

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

1. Memberikan pelatihan kepada buruh mengenai kesiapan bongkar dikarenakan adanya pengaruh hubungan antara kesiapan bongkar dan kegiatan pembongkaran untuk mengurangi adanya kesalahan dan ketepatan waktu dalam proses bongkar sehingga kapal tidak mengalami waktu tunggu bongkar yang lama dan membuat kapal menjadi lebih lama di daerah bongkar.
2. Menyediakan peralatan yang sesuai dan peralatan yang dalam kondisi baik untuk kegiatan bongkar dikarenakan terdapatnya pengaruh kesiapan bongkar terhadap kegiatan bongkar untuk mengurangi waktu tunggu kapal serta *schedule* perawatan peralatan bongkar muatnya seperti dozer yang di pakai agar tidak telalu sering terjadi kerusakan dan juga pihak kapal harus lebih meningkatkan kesiapan kapal baik secara fisik seperti merawat *crane* kapal tersebut agar tetap bisa digunakan tanpa hambatan, sehingga proses bongkar muat di atas kapal tidak sering mengalami kendala.

## DAFTAR PUSTAKA

- Capt. R. P. Suyono, M. Mar, 2007, *Shipping pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV*. Jakarta : 2007
- Dilihatya. 2014. *Pengertian Pengaruh menurut para ahli*. Diakses Februari 1, 2021, <https://dilihatya.com/2236/pengertian-pengaruh-menurut-para-ahli>
- Widoyoko, Eko Putro. 2014. *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*. Bandung : 2014
- Jakarta :Bumi Aksara Murtiyastuti, Eny. 2019. *Peningkatan Disiplin, Komitmen dan Tanggung Jawab Guru dan Staf Sekolah Melalui Budaya Tepat Waktu Beserta Implikasinya*. Jurnal Pendidikan FKIP UNIPAS. Diakses Februari 13, 2021,<https://ejournal.unipas.ac.id/index.php/DW/article/view/216>
- Jawwad, M. Ahmad Abdul. 2004. *Manajemen Waktu : Panduan Sukses Diri & Organisasi Buku-3*. Bandung: Syaamil Cipta Media
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). (2008). *Kamus versi online/ daring (dalam jaringan)*. Diakses Februari 20, 2021, dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI): <https://kbbi.web.id/Waktu>
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). (2014). *Kamus versi online/daring (dalam jaringan)*. Diakses Januari 20, 2021, dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI): <https://kbbi.web.id/pengaruh>
- (KBBI): <https://kbbi.web.id/pemuatan>
- Menteri Perhubungan (2016), *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 60 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal*. Menteri Perhubungan.
- Menteri Perhubungan (2007), *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 17 Tahun 2007 tentang Sistem Dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang Dan Penumpang*

*Pada Pelabuhan Laut Yang Diselenggarakan Oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT)  
Kantor Pelabuhan. Menteri Perhubungan Jakarta.*

Munah et al. 2018. *Analisis Pengukuran Kinerja Pelabuhan Laut Berdasarkan  
Kriteria Kinerja Pelabuhan.* Jurnal UNMAS MATARAM. Diakses Februari 15,  
2021, <https://journal.unmasmataram.ac.id/index.php/GARA/article/view/8/7/>

Murtiyastuti, Eny. 2019. *Peningkatan Disiplin, Komitmen dan Tanggung Jawab Guru  
dan Staf Sekolah Melalui Budaya Tepat Waktu Beserta Implikasinya.* Jurnal  
Pendidikan FKIP UNIPAS. Diakses Februari 13, 2021,  
<https://ejournal.unipas.ac.id/index.php/DW/article/view/216>

Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan  
R&D.* Bandung : 2010

Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D.* Bandung : 2013  
Menteri Perhubungan (2014), *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM  
60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat  
Barang Dari Dan Ke Kapal.* Menteri Perhubungan.

Terry, George R and Rue, Leslie W. 2012. *Dasar-dasar manajemen.*

Wikipedia. 2020. *Batubara.* Diakses Januari 16, 2021, dari Wikipedia :  
[https://id.wikipedia.org/wiki/Batu\\_bara](https://id.wikipedia.org/wiki/Batu_bara)

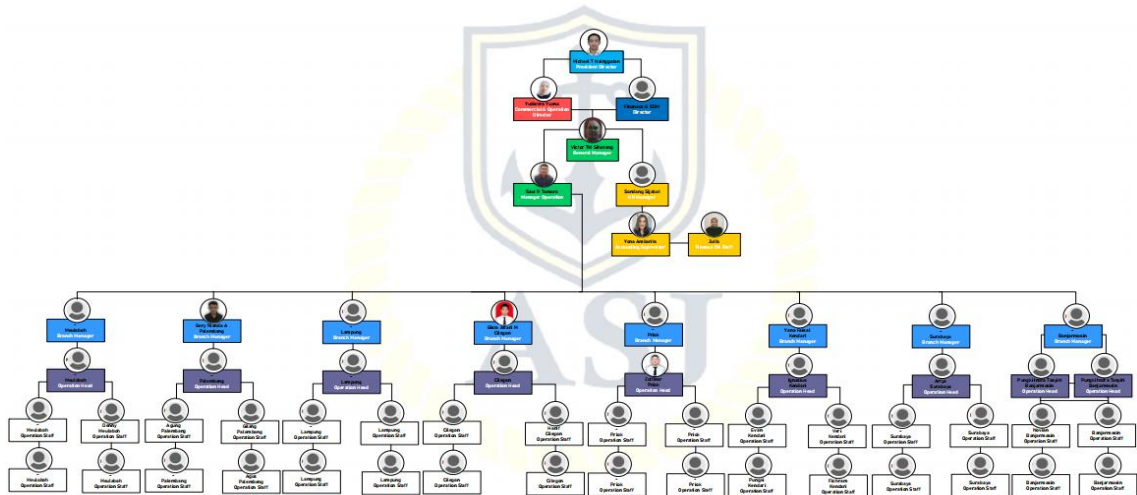
# LAMPIRAN I

## Struktur Organisasi PT. Adhika Samudera Jaya



**PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA**  
Shipping Agency Service

### SHIP AGENCY DIVISION CHART



[www.asj-shipagency.co.id](http://www.asj-shipagency.co.id)

## LAMPIRAN II

### Dokumen *Discharge*



#### PT. ADHIKA ARNAWAMA AGENSI

Vessel Name : MV. MBS BALURAN  
Date : NOVEMBER 17, 2020  
Port of : MUARA SAMPARA ANCHORAGE,  
MOROSI, KENDARI, SOUTHEAST  
SULAWESI, INDONESIA

Messrs :  
PT. OBSIDIAN STAINLESS STEEL  
Dear Sir,

#### NOTICE OF READINESS

This is to notify that the above mentioned vessel has arrived at the port of MUARA SAMPARA ANCHORAGE, MOROSI, KENDARI, SOUTHEAST SULAWESI, INDONESIA on NOVEMBER 17, 2020 at 01:12hrs/LT and now she is ready in all respect to commence loading. Her cargo of INDONESIAN STEAM COAL in accordance with the terms and conditions of the Charter Party.

The Notice Of Readiness Tendered: On NOVEMBER 17, 2020 at 01:54hrs/LT

PT. ADHIKA ARNAWAMA AGENSI

Master of  
MV. MBS BALURAN

As Agents

CAPT. RACHMAT SYAMSUDIN

The Notice Of Readiness Accepted: On NOVEMBER 17, 2020 at hrs / LT

NOR ACCEPTED AS PER GOVERNING  
CHARTER PARTY / SALES CONTRAC

CONSIGNEE

PT. OBSIDIAN STAINLESS STEEL





## PT. ADHIKA ARNAWAMA AGENSI

STATEMENT OF FACT			
Name of Vessel / Voyage	MV. MISS BALURAN	Flag	INDONESIA
IMO	9247052	Port Registration	INDONESIA
Type of Vessel	Bulk Carrier	COG	33,201 MT
Arrival Date	NOVEMBER 17, 2020	Arrival Position	LAT - 07 46.28 SOUTH LONG - 102 30.75 EAST
Port of Discharge	MURDO ANCHORAGE, SOUTHEAST SULAWESI, INDONESIA	Consignor	PT. DRAGON STEEL STEEL
SPIN Report	PT. ADHIKA ARNAWAMA AGENSI	Name of Consignee	STATCH I & CO.
Name of Agent in Charge	MR. GAMAL S. I. (081900)	Produce Release / Create	PRODUCTION STEEL CO.
Receiving Company	PT. LUK TIAN SARAS NIPON	Kind of Cargo	IRON ORE
Name of Shipowner / Master	MR. HERNES	Total Cargo Discharge	11,815 MT
Consignment	TO ORDER		
Notify Party	HONGKONG SHIPWAY TRADING CO LIMITED PLAZA 501, TANG MEEHAWAY CENTER, 501-502 CENTRAL MID 300 CORNWALL ROAD CENTRAL HK TEL: 0085 2611101-102, 960 2611102 AND PT. VIRTUE DRAGON NICKEL INDUSTRY ADDRESS: INDONESIA STOCK EXCHANGE BUILDING 10T TOWER, 10TH FLOOR SUITE 1001 & 1002, SUDIRMAN KAW 32-33 SOUTH JAKARTA - 12190-INDONESIA		
Port of Discharge	MURDO ANCHORAGE, SOUTHEAST SULAWESI, INDONESIA		

Vessel arrived on board	ON NOVEMBER 17, 2020 AT 01:12 HOURS
Anchor dropped at discharge port	ON NOVEMBER 17, 2020 AT 01:54 HOURS
Agent and port authority on board	ON NOVEMBER 17, 2020 AT 11:30 HOURS
Free Portage Granted	
Notice of Readiness Tendered	ON NOVEMBER 17, 2020 AT 01:54 HOURS
Notice of Readiness Accepted	AS PER CHARTER PARTY
Initial Draft Survey Commenced	ON NOVEMBER 17, 2020 AT 15:00 HOURS
Initial Draft Survey Completed	ON NOVEMBER 17, 2020 AT 16:00 HOURS
Commenced Discharge	ON NOVEMBER 22, 2020 AT 14:30 HOURS
Completed Discharge	ON DECEMBER 03, 2020 AT 14:00 HOURS
Final Draft Survey Commenced	ON DECEMBER 03, 2020 AT 14:00 HOURS
Final Draft Survey Completed	ON DECEMBER 03, 2020 AT 14:00 HOURS
Total Cargo Discharge	11,815 MT
Completed All Operation	
Boatling Clearance Document	ON DECEMBER 03, 2020 AT 14:00 HOURS
Completed All Document	ON DECEMBER 03, 2020 AT 14:00 HOURS
Disembarked Vessel	ON DECEMBER 03, 2020 AT 14:00 HOURS
Time of Departure	
ETA Next Port	ON DECEMBER 1, 2020 / AM

ARRIVAL CONDITION			DEPARTURE CONDITION		
BUNKERS B/L (ARRIVAL)			BUNKERS B/L (DEPARTURE)		
FUEL OIL	36.75	MTS	FUEL OIL		MTS
DIESEL OIL	57	MTS	DIESEL OIL		MTS
FRESH WATER	24	MTS	FRESH WATER		MTS
ARRIVAL DRAUGHT			DEPARTURE DRAUGHT		
PSD	0.50	MTS	PSD		MTS
ATT	0.07	MTS	ATT		MTS
Additional Remarks:					

PT. ADHIKA ARNAWAMA AGENSI

MV. MISS BALURAN

PT. VIRTUE DRAGON NICKEL INDUSTRY

AS AGENT ONLY

MASTER

CONSIGNEE



**PT. ADHANA AGENTS**  
Daily Activity Record  
(Time Sheet)

Page 1

1. Agent's		PT. ADHANA AGENT		2. Port of Discharge		PORT OF DISCHARGE: SOUTHEAST ASIAN, INDOCHINA	
3. Vessel's name		MT. MIS BULLMAN		4. Vessel arrived on		ON NOVEMBER 17, 2023 00:00:00	
5. Name of cargo		SANDSTONE CRUSH COAL		6. Vessel loaded		ON NOVEMBER 17, 2023 00:00:00	
Day	Weather	How loaded		Time taken to		Remarks	
		From	To	From	To		
Nov 17, 2023 Tuesday	FINE			00:00		Vessel arrived at Moud anchorage	
				00:20		Pilot on board	
				00:54		MOR Tendered	
				01:54		Dropped anchor	
				02:00		Pilot off	
				02:00	11:00	Waiting quarantine officer on board	
				11:30		Quarantine officer and Agent on board	
				12:30		Quarantine officer finish inspection / off	
				12:30	24:00	Waiting stowdown on board	
				15:00	16:00	Initial draft survey by Chief officer and Surveyor	
Nov 18, 2023 Wednesday	FINE			00:00	24:00	Waiting stowdown on board	
Nov 19, 2023 Thursday	FINE			00:00	24:00	Waiting stowdown on board	
Nov 20, 2023 Friday	FINE			00:00	24:00	Waiting stowdown on board	
Nov 21, 2023 Saturday	FINE			00:00	09:50	Waiting stowdown on board	
				09:50		Stowdown on board	
				09:50	24:00	Waiting first barge to a/side	
Nov 22, 2023 Sunday	FINE			00:00	14:05	Waiting first barge to a/side	
		14:30		14:05		1st Bg., Azimdo 002 / Tls. Azimdo 001 a/side at a/side ship	
		19:30		18:00		COMMENCED DISCHARGE H1C1 H2C2 H3C3 TO BG. AZIMDO 002	
		24:00				Resumed discharge H1C1 H2C2 H3C3 to Bg. Azimdo 002 due to trimming cargo	
						Continued discharge H1C1 H2C2 H3C3 to Bg. Azimdo 002	
Nov 23, 2023 Monday	FINE	00:00		00:00		Continued discharge H1C1 H2C2 H3C3 to Bg. Azimdo 002	
				00:20		Stopped discharge H1C1 H2C2 H3C3 due to full cargo on Bg. Azimdo 002	
				00:20	12:15	Waiting next barge to a/side	
				05:05	05:45	Transfer excavator and loader from Bg. Azimdo 002 to ship deck by C3	
				06:00		Casted off Bg. Azimdo 002 / Tls. Azimdo 001	
				12:15		2nd Bg. Barita / Tls. BPH 3 a/side at a/side ship	
				12:15	12:40	Resumed discharge H2C2 and Started discharge H3C4 to Bg. Barita	
				12:40		Transfer excavator and loader from ship deck to Bg. Barita by C3	
				15:00		Resumed discharge H3C3 to Bg. Barita	
					18:40	Started discharge H2C3 to Bg. Barita	
				20:00		Stopped discharge H2C2 H2C3 H3C4 to Bg. Barita due to heavy rain	
				24:00		Resumed discharge H2C2 H2C3 H3C4 to Bg. Barita	
						Continued discharge H2C2 H2C3 H3C4 to Bg. Barita	
Nov 24, 2023 Tuesday	FINE	00:00		00:00		Continued discharge H2C2 H2C3 H3C4 to Bg. Barita	
				01:00		Stopped discharge H2C2 H2C3 H3C4 due to full cargo on Bg. Barita	
				01:00	23:15	Waiting next barge to a/side	
				02:10	02:40	Transfer excavator and loader from Bg. Barita to ship deck by C3	
				04:10		Casted off Bg. Barita / Tls. BPH 3	
				23:15		3rd Bg. BAH 2707 / Tls. KSA Lada a/side at a/side ship	
				23:15	23:50	Transfer excavator and loader from ship deck to Bg. BAH 2707 by C3	
				23:50		Resumed discharge H2C2 H2C3 H3C4 to Bg. BAH 2707	
				24:00		Continued discharge H2C2 H2C3 H3C4 to Bg. BAH 2707	
Nov 25, 2023 Wednesday	FINE	00:00		00:00		Continued discharge H2C2 H2C3 H3C4 to Bg. BAH 2707	
				08:30		4th Bg. Golden Way 2503 / Tls. Buana Success 4 a/side at a/side ship	
				08:30		Stopped discharge H2C2 H2C3 H3C4 due to full cargo on Bg. BAH 2707	
				08:30	09:00	Resumed discharge H1C1 H2C3 to Bg. Golden Way 2503	
				09:00	09:30	Transfer excavator and loader from ship deck to Bg. Golden Way 2503 by C3	
				09:30	09:55	Transfer excavator and loader from Bg. BAH 2707 to ship deck by C3	
						Resumed discharge H1C1 to Bg. Golden Way 2503	
Master's remarks				Comments (if any)			
Name and signature (Agent)				Name and signature (Master)			
PT. ADHANA AGENT				MT. MIS BULLMAN			
Name and signature (Consignee)				Name and signature (Consignor)			
PT. VICTOR DIVISION AGENT				PT. VICTOR DIVISION AGENT			



## PT. ADHKA ARRAWAMA AGENT

Daily Activity Record

(New Sheet)

Page 21

1. Agent		2. Vessel Name		3. Port of Discharge		4. Vessel arrived on		5. Vessel departed on	
PT. ADHKA ARRAWAMA AGENT		MV. MIB BULLAN		MOBIL ANCHORAGE, SOUTHERN SURABAYA, INDONESIA		ON NOVEMBER 17, 2020 - 21:12:15		ON NOVEMBER 17, 2020 - 21:54:15	
6. Date of report		7. Time of arrival		8. Time of departure		9. Remarks		10. Remarks	
Day		Weather		From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To		Hour	
				From		To			







**PT. ADHIKA ARNAWAMA AGENSI**

Vessel Name : MV. RT LEO  
Date : NOVEMBER 11, 2020  
Port of :MUARA SAMPARA ANCHORAGE,  
MOROSI, KENDARI, SOUTHEAST  
SULAWESI, INDONESIA

Messrs :  
PT. OBSIDIAN STAINLESS STEEL  
Dear Sir,

**NOTICE OF READINESS**

This is to notify that the above mentioned vessel has arrived at the port of MUARA SAMPARA ANCHORAGE, MOROSI, KENDARI, SOUTHEAST SULAWESI, INDONESIA on NOVEMBER 11, 2020 at 16:12 hrs/LT and now she is ready in all respect to commence loading.Her cargo of INDONESIAN STEAM COAL in accordance with the terms and conditions of the Charter Party.

The Notice Of Readiness Tendered: On NOVEMBER 11, 2020 at 17:36 hrs/LT

PT. ADHIKA ARNAWAMA AGENSI

Master of  
MV. RT LEO

As Agents

CAPT. BERLY KURNIAWAN

The Notice Of Readiness Accepted: On NOVEMBER 11, 2020 at hrs / LT

NOR ACCEPTED AS PER GOVERING  
CHARTER PARTY / SALES CONTRAC

CONSIGNEE

PT. OBSIDIAN STAINLESS STEEL



## PT. ADHIKA ARNAWAMA AGENSI

STATEMENT OF FACT			
Name of Vessel / Voyage	MV. RT LEO	Flag	SEKONE DR
IMO	9361136	Port Registration	JAKARTA
Type of Vessel	Bulk Carrier	IMO	94.000 MT
Arrival Date	NOVEMBER 11, 2020	Archived Position	LAT : 05 49.12 SOUTH LONG : 102 21.11 EAST
Port of Discharge	MONDRI ANCHORAGE, SOUTHEAST SULAWESI, INDONESIA	Company	PT. ORINDIA STAINLESS STEEL
Ship's Agent	PT. ADHIKA ARNAWAMA AGENSI	Name of Consignee	CHARTERER / C/SHIP
Name of Agent in charge	MR. GAMALIEL SIRODO	Weighted Tonnage / Gross	NOVEMBER 2020 STEAM COGS
Discharging Company	PT. LAUTAN BAYU BANGKAL	Kind of Cargo	Take Cargo Discharge
Name of Shippers / Forwarder	MR. RT LEO		
Consignee	TO ORDER		
Notify Party	PT. ORINDIA STAINLESS STEEL ALAMBATI 171, 69000 BENGKALIS, JORONG BARU, KEL. KELANTAN NO. 100-100, KUALA KUALA, KEL. KELANTAN, MALAYSIA TEL: 09-2202000, FAX: 09-2202110 AND PT. ORINDIA STAINLESS STEEL ADDRESS: GEDUNG SURABAYA 1000 BENGKALIS, JORONG BARU, KEL. KELANTAN NO. 100-100, KUALA KUALA, KEL. KELANTAN, MALAYSIA TEL: 09-2202000, FAX: 09-2202110		
Port of Discharge	MONDRI ANCHORAGE, SOUTHEAST SULAWESI, INDONESIA		

Vessel arrived on road	ON NOVEMBER 11, 2020 AT 15:10 HOURS
Anchor dropped at discharge point	ON NOVEMBER 11, 2020 AT 17:30 HOURS
Agent and port authority on board	ON NOVEMBER 11, 2020 AT 15:30 HOURS
Free Pilotage Granted	
Notice of Readiness Tendered	ON NOVEMBER 11, 2020 AT 17:30 HOURS
Notice of Readiness Accepted	AS PER CHARTER PARTY
Initial Draft Survey Commenced	ON NOVEMBER 11, 2020 AT 19:40 HOURS
Initial Draft Survey Completed	ON NOVEMBER 11, 2020 AT 20:40 HOURS
Commenced Discharge	ON NOVEMBER 12, 2020 AT 15:50 HOURS
Completed Discharge	ON NOVEMBER 21, 2020 AT 00:00 HOURS
Final Draft Survey Commenced	ON NOVEMBER 21, 2020 AT 02:00 HOURS
Final Draft Survey Completed	ON NOVEMBER 21, 2020 AT 03:00 HOURS
Total Cargo Discharge	83,286 MT
Completed All Operation	
Boarding Clearance Document	ON NOVEMBER 21, 2020 AT 01:20 HOURS
Completed All Document	ON NOVEMBER 21, 2020 AT 01:50 HOURS
Disembarked Vessel	ON NOVEMBER 21, 2020 AT 03:30 HOURS
Time of Departure	
ETA Next Port	ON NOVEMBER 24, 2020 / AM

ARRIVAL CONDITION			DEPARTURE CONDITION		
BUNKER R.O.B (ARRIVAL)			BUNKER R.O.B (DEPARTURE)		
FUEL OIL	0	MTS	FUEL OIL	0	MTS
DIESEL OIL	20.75	MTS	DIESEL OIL	24.00	MTS
DIESEL OIL	1.50	MTS	DIESEL OIL	00	MTS
ARRIVAL DRAUGHT			DEPARTURE DRAUGHT		
FWD	0.45	MTS	FWD	0.57	MTS
AFT	0.40	MTS	AFT	0.40	MTS

Additional Remarks:

PT. ADHIKA ARNAWAMA AGENSI

MV. RT LEO

PT. ORINDIA STAINLESS STEEL

AS AGENT ONLY

MASTER

CONSIGNEE

## PT. ASHWA KENAWAMA AGENTS

Costs Activity Record

1. **Thyroid**

1

[illegible]

**MSI GAMING TONER**

#### CHAPTER 10: THE FUTURE OF HUMAN CAPITAL



**PT. ADHKA ARNAWANA AGENSI**  
Daily Activity Record  
(Time Sheet)

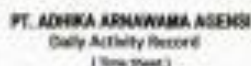
Page 12

1. Agent's name		2. Port of Discharge		3. Vessel arrival on board	
PT. ADHKA ARNAWANA AGENSI		MOBILI ANCHORAGE, SOUTHEAST SULAWES, INDONESIA		ON NOVEMBER 11, 2020 - 16:12 LT	
4. Vessel name		5. Vessel arrived on board		ON NOVEMBER 11, 2020 - 16:12 LT	
6. Vessel type		7. Vessel arrived on board		ON NOVEMBER 11, 2020 - 16:12 LT	
Date	Day	Time worked		Time left off	
		From	To	From	To
Nov 16, 2020 Wednesday	FRI	17:30		17:30	
				18:15	
				18:15	19:00
				18:55	
Nov 17, 2020 Thursday	FRI	00:00		00:00	12:30
				12:30	
		12:30		13:00	
				13:00	13:30
Nov 18, 2020 Friday	FRI	13:30		13:30	
		14:00		14:00	
		14:00		14:00	
		14:00		14:00	
Nov 19, 2020 Saturday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Nov 20, 2020 Sunday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Nov 21, 2020 Monday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Nov 22, 2020 Tuesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Nov 23, 2020 Wednesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Nov 24, 2020 Thursday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Nov 25, 2020 Friday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Nov 26, 2020 Saturday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Nov 27, 2020 Sunday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Nov 28, 2020 Monday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Nov 29, 2020 Tuesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Nov 30, 2020 Wednesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 01, 2020 Thursday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 02, 2020 Friday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 03, 2020 Saturday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 04, 2020 Sunday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 05, 2020 Monday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 06, 2020 Tuesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 07, 2020 Wednesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 08, 2020 Thursday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 09, 2020 Friday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 10, 2020 Saturday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 11, 2020 Sunday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 12, 2020 Monday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 13, 2020 Tuesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 14, 2020 Wednesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 15, 2020 Thursday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 16, 2020 Friday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 17, 2020 Saturday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 18, 2020 Sunday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 19, 2020 Monday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 20, 2020 Tuesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 21, 2020 Wednesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 22, 2020 Thursday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 23, 2020 Friday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 24, 2020 Saturday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 25, 2020 Sunday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 26, 2020 Monday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 27, 2020 Tuesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 28, 2020 Wednesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 29, 2020 Thursday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 30, 2020 Friday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Dec 31, 2020 Saturday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 01, 2021 Sunday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 02, 2021 Monday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 03, 2021 Tuesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 04, 2021 Wednesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 05, 2021 Thursday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 06, 2021 Friday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 07, 2021 Saturday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 08, 2021 Sunday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 09, 2021 Monday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 10, 2021 Tuesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 11, 2021 Wednesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 12, 2021 Thursday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 13, 2021 Friday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 14, 2021 Saturday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 15, 2021 Sunday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 16, 2021 Monday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 17, 2021 Tuesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 18, 2021 Wednesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 19, 2021 Thursday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 20, 2021 Friday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 21, 2021 Saturday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 22, 2021 Sunday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 23, 2021 Monday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 24, 2021 Tuesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 25, 2021 Wednesday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 26, 2021 Thursday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 27, 2021 Friday	FRI	00:00		00:00	00:30
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
		00:30		00:30	
Jan 28, 2021 Saturday	FRI	00:00		00:00	

MR. CHHALEL SIKO

CAPT. BERLY KURNIAWAN





DOI: 10.1002/for

CAPT. RUTH Y. BERGMAN





**PT. ADHIKA ARNAWAMA AGENSI**

Vessel Name : MV. PACIFIC BULK  
Date : DECEMBER 26, 2020  
Port of :MUARA SAMPARA ANCHORAGE,  
MOROSI, KENDARI, SOUTHEAST  
SULAWESI, INDONESIA

Messrs :  
PT. OBISSIAN STAINLESS STEEL  
Dear Sir,

**NOTICE OF READINESS**

This is to notify that the above mentioned vessel has arrived at the port of MUARA SAMPARA ANCHORAGE, MOROSI, KENDARI, SOUTHEAST SULAWESI, INDONESIA on DECEMBER 26, 2020 at 19:30 hrs/LT and now she is ready in all respect to commence loading.Her cargo of INDONESIAN STEAM COAL in accordance with the terms and conditions of the Charter Party.

The Notice Of Readiness Tendered: DECEMBER 26, 2020 at 19:30 hrs/LT

PT. ADHIKA ARNAWAMA AGENSI

Master of  
MV. PACIFIC BULK

As Agents

CAPT. FREDERICK

The Notice Of Readiness Accepted: On DECEMBER 26, 2020 at hrs / LT

NOR ACCEPTED AS PER GOVERING  
CHARTER PARTY / SALES CONTRAC

CONSIGNEE

PT. OBISSIAN STAINLESS STEEL

## PT. ADIRKA ANNAMMA AGIRU

Daily Activity Record

(1998, 2000)

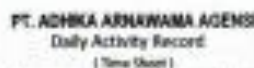
1 Time Sheet

Agent's details		PT. ADHKA NINAYAMA KOSUN		2. Port of discharge		WISSE ARMOIRAGE, SOUTH EAST ASIAN PORT, BANGKOK		
3. Vessel's name		MS. PACIFIC BLUE		4. Vessel arrived on date		04 JAN 2021 06:30:00 - PT 07:00		
5. Date of report		04 JAN 2021		6. Report generated on		04 JAN 2021 06:30:00 - PT 07:00		
Day	Position	Time worked		Time (H:M:S)			Remarks	
		From	To	From	To			
Jan 03rd, 2021 Wednesday	FINC	00:00					Continued discharge HNC1 HNC2 HNC3 to Bg. Grctis	
		05:00		04:45			4th Bg. SS 2501 / Th. Sengra Sejaht 3 a/cide at a/cide ship	
							Resumed discharge HNC4 to Bg. SS 2501	
		05:25		05:10	05:25		Stopped discharge HNC2 due to transfer excavator from Bg. Grctis to Bg. SS 2501 by C2	
				06:30			Resumed discharge HNC2 to Bg. Grctis	
				07:10			Shifted discharge HNC3 to Bg. SS 2501	
				08:00			Shifted discharge HNC2 to Bg. SS 2501	
							Stopped discharge HNC1 due to full cargo on Bg. Grctis	
		08:20		08:05	08:20		Stopped discharge HNC2 due to transfer excavator from Bg. Grctis to Bg. SS 2501 by C2	
				09:15			Resumed discharge HNC2 to Bg. SS 2501	
				09:55			Shifted discharge HNC2 to Bg. SS 2501	
				12:40			Cast off Bg. Grctis / Th. Sengra Sejaht 12	
				12:55	13:10		5th Bg. Tanggadow 1 / Th. Sengra Sejaht 1 a/cide at a/cide ship	
		13:00					Stopped discharge HNC2 due to transfer excavator from Bg. SS 2501 to Bg. Tanggadow 1 by C2	
		13:10					Resumed discharge HNC1 to Bg. Tanggadow 1	
				15:05			Resumed discharge HNC2 to Bg. SS 2501	
				16:30			Shifted discharge HNC3 to Bg. Tanggadow 1	
				16:35			Shifted discharge HNC3 to Bg. Tanggadow 1	
							Stopped discharge HNC4 due to full cargo on Bg. SS 2501	
Jan 04th, 2021 Thursday	FINC	17:30		17:10	17:30		Stopped discharge HNC2 due to transfer excavator from Bg. SS 2501 to Bg. Tanggadow 1 by C2	
							Resumed discharge HNC2 to Bg. Tanggadow 1	
		24:00		17:40			Cast off Bg. SS 2501 / Th. Sengra Sejaht 1	
							Continued discharge HNC1 HNC2 HNC3 to Bg. Tanggadow 1	
		00:00					Continued discharge HNC1 HNC2 HNC3 to Bg. Tanggadow 1	
				01:00			Shifted discharge HNC1 HNC2 to Bg. Tanggadow 1	
				05:50			Stopped discharge HNC1 due to full cargo on Bg. Tanggadow 1 fuel part	
				06:25			Shifted discharge HNC2 HNC3 to Bg. Tanggadow 1	
				09:50			Stopped discharge HNC2 due to full cargo on Bg. Tanggadow 1 mid part	
				10:05			Stopped discharge HNC3 due to full cargo on Bg. Tanggadow 1	
				10:05	12:18		Waiting next barge to a/cide	
				10:45	11:00		Transfer 2 unit excavator from Bg. Tanggadow 1 to ship deck by C2	
				11:15			Cast off Bg. Tanggadow 1 / Th. Sengra Sejaht 1	
				12:18			4th Bg. Golden Way 2512 / Th. Sengra Sejaht 25 a/cide at a/cide ship	
		12:25		12:18	12:25		Prepared for discharge	
							Resumed discharge HNC3 HNC4 to Bg. Golden Way 2512	
		12:58		12:38	12:58		Transfer 2 unit excavator from ship deck to Bg. Golden Way 2512 by C2	
		14:00					Resumed discharge HNC2 to Bg. Golden Way 2512	
							Continued discharge HNC1 HNC2 HNC3 to Bg. Golden Way 2512	
Jan 05th, 2021 Friday	FINC	00:00					Continued discharge HNC1 HNC2 HNC3 to Bg. Golden Way 2512	
				05:45			Shifted discharge HNC3 to Bg. Golden Way 2512	
				11:25			Stopped discharge HNC2 due to full cargo on Bg. Golden Way 2512 fuel part	
				12:18	12:18		Stopped discharge HNC3 HNC4 due to full cargo on Bg. Golden Way 2512	
		12:18					Resumed discharge HNC3 HNC4 to Bg. Golden Way 2512	
				13:38			Stopped discharge HNC3 due to full cargo on Bg. Golden Way 2512 mid part	
				14:25	14:25		Stopped discharge HNC4 due to full cargo on Bg. Golden Way 2512	
				15:00	15:20		Waiting next barge to a/cide	
				15:40			Transfer 2 unit excavator from Bg. Golden Way 2512 to ship deck by C2	
							Cast off Bg. Golden Way 2512 / Th. Sengra Sejaht 25	
Jan 06th, 2021 Saturday	FINC			00:00	00:05		Waiting next barge to a/cide	
				00:05			4th Bg. Golden Way 2512 / Th. Sengra Sejaht 12 a/cide at a/cide ship	
				00:20	00:20		Prepared for discharge	
							Resumed discharge HNC1 HNC2 HNC3 to Bg. Golden Way 2512	
				00:50			4th Bg. Golden Way 2503 / Th. Sengra Sejaht 6 a/cide at a/cide ship	
				00:50	00:50		Stopped discharge HNC3 due to transfer excavator from ship deck to Bg. Golden Way 2503 by C2	
				00:50	00:50		Transfer excavator from ship deck to Bg. Golden Way 2512 by C2	
		00:55					Resumed discharge HNC4 to Bg. Golden Way 2503	
		00:58					Resumed discharge HNC3 to Bg. Golden Way 2512	
		24:00		22:20	23:25		Stopped discharge HNC1 due to full cargo on Bg. Golden Way 2512 fuel part	
Master's remarks:							Continued discharge HNC2 HNC4 to Bg. Golden Way 2503 and HNC3 to Bg. Golden Way 2512 Discharge complete	
Name and signature (Agent)		Name and signature (Master)		Name and signature (Cargos)				
PT. ADHKA NINAYAMA KOSUN		MR. PACIFIC BLUE		PT. OREGON STANLEY STEEL				

MR. CANNON. Yes, sir.

CAPT. FREDERICK A.



[illegible]

DOI: 10.1002/for

Capt. William C.