

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



SKRIPSI

**PENGARUH WAKTU CLEARENCE TERHADAP
JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL YANG DIAGENI OLEH
PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BERAU**

Oleh :

NASSAU PRADIKA JOSEPHINO

NRP. 461189633

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2022

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



SKRIPSI

**PENGARUH WAKTU CLEARENCE TERHADAP
JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL YANG DIAGENI OLEH
PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BERAU**

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

Oleh :

NASSAU PRADIKA JOSEPHINO

NRP. 461189633

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2022

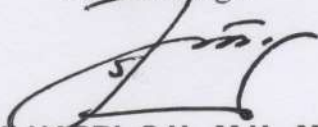
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



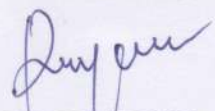
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : NASSAU PRADIKA JOSEPHINO
Nrp : 461189633 / K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV (D/IV)
Program Studi : KALK
Judul : “ PENGARUH WAKTU CLEARENCE
TERHADAP JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL
YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI EKA
NUSANTARA CABANG BERAU ”

Pembimbing I


ZULNASRI, S.H., M.H., MM

Jakarta, Agustus 2022
Pembimbing II


Dr. ROSMAYANA, M.Pd

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK


Dr. VIDYA SELASDINI, S.St., M.MTr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

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



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : NASSAU PRADIKA JOSEPHINO
Nrp : 461189633 / K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV (D/IV)
Program Studi : KALK
**Judul : “ PENGARUH WAKTU CLEARENCE TERHADAP
JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL YANG DIAGENI
OLEH PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG
BERAU ”**

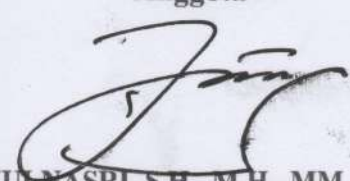
Ketua penguji

Anggota

Jakarta, Agustus 2022
Anggota


AGUS LEONARD TOGATOROP, S.Si.T., M.Si
Penata (III/c)
NIP. 19840815 200712 1 002


BON SAHAM, S.E., M.M


ZULNASRI, S.H., M.H., MM

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK


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

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yesus Kristus, yang telah memberikan berkat, penyertaan serta mukjizat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, dengan judul:

“PENGARUH WAKTU CLEARENCE TERHADAP JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BERAU”

Skripsi ini tersusun berkat arahan dan bimbingan dari dosen pembimbing, saran-saran dari rekan-rekan taruna serta pengalaman yang di dapat selama praktek di PT. Bahari Eka Nusantara. Maka pada kesempatan ini penulis hendak mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini :

1. Bapak Capt. Sudiono, M.Mar Selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.SiT, M.MTr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Ibu Sari Kusumaningrum, M.HUM selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Bapak Zulnasri, S.H., M.H., Mm selaku dosen pembimbing materi skripsi yang banyak memberikan pengarahan, koreksi, dan inspirasi kepada penulis.
5. Ibu Dr. Rosmayana, M.Pd selaku dosen pembimbing penulisan skripsi, yang memberikan masukan dan saran kepada penulis.
6. Seluruh staf pengajar KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
7. Kedua orang tua penulis, Bapak Dwi Purnomo Padianto dan Ibu Jojor Tio Minar tercinta yang telah mendidik dan membesarkan penulis dengan seluruh cinta, kasih sayang dan kepada adik Dinda Andrea Violetta dan Pulpy tersayang yang selalu memberikan dukungan baik doa, dorongan, materi serta semua keluarga penulis yang telah memberikan motivasi dan semangat kepada penulis dalam menjalankan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
8. Kepada senior Mei Yunianto Dwi Supriyatna beserta keluarga kecilnya selaku Kepala Cabang PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

9. Kepada Farida Pakpahan, yang setiap harinya menyemangati, mendukung serta memberi motivasi kepada penulis dalam pengerjaan dan penyelesaian skripsi.
10. Kepada sahabat sahabatku (Lalaa, Odel, Cici, Adhe, Kael, Utik, Chelin) yang selalu memberikan dukungan dan motivasi penulis selama penulisan skripsi ini.
11. Kepada Anak Kamar M-101 (Ayub, Arief Farhan, Jati, Calvin, Dimas Yosep, Arsyad Viltralldy) dan Paslegh M-205 (Alda, Cahyo, Alam, Chevin, Zulkhairi, Volta, Nazli) yang selalu memberi masukan serta keseruan dalam penulisan skripsi penulis.
12. Kepada seluruh rekan- rekan yang tidak dapat disebutkan satu persatu.
13. Teman-teman angkatan 61 yang telah berjuang bersama di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, teristimewa teman-teman Kelas KALK VIII F yang membuat penulis semangat kuliah setiap hari.
14. *Last but not least, I wanna thank me, for believing in me, for doing all this hard work, for having no days off, for never quitting, for just being me at all times.*

Harapan penulis, semoga skripsi ini bermanfaat bagi para pembaca serta dapat memenuhi persyaratan program Diploma IV di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Jakarta, Agustus 2022
Penulis,

NASSAU PRADIKA JOSEPHINO
NRP. 4 61 18 9633

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR-TABEL	vii
DAFTAR LAMPIRAN.....	vii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi Masalah	4
C. Batasan Masalah	5
D. Rumusan Masalah	5
E. Tujuan Dan Manfaat Penelitian	5
F. Sistematika Penulisan Skripsi.....	6
BAB II LANDASAN TEORI.....	8
A. Pengertian/Definisi Operasional.....	8
B. Teori	8
C. Kerangka Pemikiran	15
D. Hipotesis.....	15
BAB III METODE PENELITIAN	16
A. Waktu Dan Tempat Penelitian	16
B. Teknik Pengumpulan Data	16
C. Subjek Penelitian	19
D. Teknik Analisis Data.....	18
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	23
A. Deskripsi Data	23
B. Analisis Data.....	28
C. Pemecahan Masalah	33
BAB V PENUTUP	35
A. Kesimpulan.....	35
B. Saran	35
DAFTAR PUSTAKA.....	37
LAMPIRAN	

DAFTAR-TABEL

	Hal.
Tabel 4.1 Jumlah Karyawan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.....	23
Tabel 4.2 Jumlah kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau dari bulan Agustus 2020 sampai dengan bulan Juli 2021.....	24
Tabel 4.3 Jumlah kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau dari Bulan Agustus 2020 sampai dengan bulan Juli 2021.....	25
Tabel 4.4 Jumlah waktu clearance in dan out kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau per kapal per bulan.	26
Tabel 4.5 Tabel waktu clearancel yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau dari bulan Agustus 2020 sampai dengan bulan Juli 2021.....	27
Tabel 4.6 Perhitungan korelasi hubungan variabel X dan Y.....	28
Tabel 4.7 Tabel Regresi Linear Sederhana.....	32

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 SIUPAL

Lampiran 2 Tanda Daftar Perusahaan (TDP)

Lampiran 3 Dokumen Loading MV. Dry Transport

Lampiran 4 Laporan Bulanan Agustus 2020- Juli 2021

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Perkembangan dunia perdagangan yang saat ini semakin maju dan meningkat berpengaruh pesat terhadap luasnya jaringan perdagangan antar Negara, termasuk hubungan antara produsen dengan konsumen satu negara dengan negara lainnya terutama kegiatan distribusi atau kegiatan niaga yang mencakup dalam pengangkutan barang dari tempat 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 pemilihan moda angkutan dan juga biaya yang harus dikeluarkan secara efektif.

Pelabuhan laut merupakan salah satu pintu pusat gerbang perekonomian Negara dan jasa transportasi laut khususnya memegang peranan yang sangat penting dalam bidang jasa angkutan barang maupun penumpang, melalui laut sehingga merupakan kebutuhan bagi masyarakat pada umumnya. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam melaksanakan pembangunan dan pengembangan ekonomi suatu Negara.

Indonesia merupakan suatu Negara kepulauan, terdiri dari banyak pulau dan luasnya laut sebagai unsur penghubungnya, oleh karena itu kebutuhan akan sarana pengangkutan melalui laut sangat penting. Dalam hal ini sistem transportasi laut akan berperan besar dalam pengangkutan komoditas perdagangan baik dalam negeri maupun luar negeri, untuk memberi kemudahan bagi pelayanan dengan jumlah kunjungan kapal yang optimal dan terjadwal maka diperlukan kerjasama antar operator terminal dengan perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapalnya.

Sehubungan dalam pengoperasian kapal maka kapal tersebut harus dilengkapi dengan surat - surat dokumen kapal, surat ijin berlayar, bahan bakar (bunker), air tawar dan keperluan lainnya. Selanjutnya akan diatur mengenai rencana kedatangan

dan keberangkatan kapal dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya yang akan disinggahi oleh kapal tersebut sesuai tujuannya. Faktor yang mempengaruhi optimalnya jasa pelayanan keagenan seperti karyawan yang memadai serta kecepatan dalam pelayanan keagenan.

Sumber daya manusia yang bekerja di PT Bahari Eka Nusantara memiliki latar belakang yang berbeda beda dimana setiap riwayat pendidikan menentukan cara bekerja didalam tim, sehingga jika melakukan pekerjaan dilapangan agak terhambat karena kurangnya koordinasi, komunikasi, serta personel yang harusnya diterapkan disetiap penyelesaian. Dalam hal itu diperlukan penambahan kompetensi yang bisa membuat etos kerja meningkat dan agar setiap pelayanan yang dilakukan maksimal serta para pemakai jasa akan mulai berdatangan seiring bertambahnya kualitas internal didalam diri karyawan dan juga jumlah personel yang harus ditambah agar mencapai pelayanan keagenan yang optimal serta calon *customer* tertarik menggunakan keagenan perusahaan. Dari tabel dibawah merupakan jumlah karyawan dan *cadet* praktek serta riwayat pendidikannya.

Tabel 1.1 Data Pegawai

NO	NAMA PEGAWAI	PENDIDIKAN TERAKHIR
1	MEI YUNianto DWI SUPRIYATNA	S1
2	ASMAN BANDASO	S1
3	ISMANGIL LUTHFI	D3
4	LIDIA HOTMAULI SIMANJUNTAK	D3

Sumber: Dokumen Perusahaan

PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau dalam mendapatkan keuntungan pada tahun – tahun pertama didirikan, PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau mengalami perkembangan, namun saat ini jumlah kapal yang diageni oleh perusahaan mengalami penurunan dan waktu clearance membutuhkan jangka yang termasuk lama, salah satu unsur yang sangat menentukan efektifitas perusahaan adalah kepengurusan dokumen yang baik maka perusahaan tersebut akan mendapatkan hasil yang optimal. Dari tabel dibawah dapat dilihat nama kapal serta lama kepengurusan waktu clearance yang diubah kedalam satuan jam yang diageni oleh perusahaan dalam periode Agustus 2020 – Juli 2021.

Tabel 1.2 Data waktu clearence

NO	NAMA KAPAL	TOTAL WAKTU CLEARENCE
1	MV JIN BO	5 JAM 33 MENIT
2	MV ARCHAGELOS MICHAEL	6 JAM 30 MENIT
3	MV CL LINDY	6 JAM 7 MENIT
4	MV ANTOINE	6 JAM 35 MENIT
5	MV HTK CONFIDENCE	5 JAM 50 MENIT
6	MV LUMOSO LESTARI	6 JAM 35 MENIT
7	MV DRY TRANSPORT	6 JAM 45 MENIT
8	MV STAR GAIA	6 JAM 37 MENIT
9	MV BULK COURAGEOUS	4 JAM 42 MENIT
10	MV BREEZE	5 JAM 49 MENIT

Sumber: Dokumen Perusahaan Agustus 2020 – Juli 2021

Setiap bulannya perusahaan akan membuat data berupa laporan perbulan jumlah kapal yang telah diageni. Dari data perusahaan dibawah dapat dilihat jumlah kunjungan kapal PT Bahari Eka Nusantara Cabang Berau termasuk sedikit dimana jumlah kapal perbulannya tidak lebih dari 2 bahkan ada yang tidak melakukan kunjungan sama sekali. Dilihat dari data terlampir, jumlah kapal yang melakukan kunjungan termasuk sedikit. Berikut jumlah kunjungan kapal PT Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

Tabel 1.3 Data kunjungan kapal

NO	BULAN	JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL
1	Agu-20	1
2	Sep-20	0
3	Okt-20	0
4	Nov-20	1
5	Des-20	1
6	Jan-21	1
7	Feb-21	2
8	Mar-21	2
9	Apr-21	2
10	Mei-21	0
11	Jun-21	0
12	Jul-21	0

Sumber: Dokumen Perusahaan

Tugas serta peran masing masing karyawan aktif diperusahaan tertera jelas ditabel dibawah ini. Pentingnya penyelesaian tugas dan juga waktu yang ditetapkan harus sesuai dengan jumlah karyawannya,dari tabel dibawah ini menjelaskan bahwa setidaknya dibutuhkan 6 karyawan dalam perusahaan yang mengartikan penambahan 2 personel akan bisa mengoptimalkan dan memaksimalkan pelayanan

bahkan meminimalisir beban kerja karyawan di PT Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

Tabel 1.4 Data Analisis Beban Kerja Karyawan

NO	NAMA	URAIAN TUGAS	SATUAN HASIL	WAKTU PENYEL ESAIAN	STANDAR KERJA	BEBAN KERJA	PEGAWAI YANG DIBUTUHKAN
1	KEPALA CABANG	PENGUMPULAN DAN PENGELOLAAN DOKUMEN	LAPORAN	90 MENIT	120 MENIT	1	0,75
2	AGEN OPERASIONAL	MELAKUKAN CLEARANCE KAPAL	KEGIATAN	360 MENIT	420 MENIT	3	2,5
3	AGEN LAPANGAN	MEMANTAU KAPAL DILAPANGAN	KEGIATAN	300 MENIT	420 MENIT	3	2,1
4	KEUANGAN	LAPORAN ANGGARAN DAN KEUANGAN	LAPORAN	45 MENIT	60 MENIT	1	0,75
JUMLAH =							6,1

Penambahan jumlah karyawan didalam badan perusahaan PT Bahari Eka Nusantara Cabang Berau dapat mengoptimalkan waktu *clearance* dalam pelayanan jasa keagenan. Pengguna maupun calon pengguna jasa akan puas terhadap pelayanan yang diberikan serta dapat mempromosikan kinerja yang telah mereka rasakan. Semakin optimalnya waktu clearance, akan berpengaruh pula pada meningkatnya jumlah kunjungan kapal ke perusahaan.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka penulis memilih judul :

**“ PENGARUH WAKTU CLEARANCE TERHADAP JUMLAH
KUNJUNGAN KAPAL YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI EKA
NUSANTARA CABANG BERAU”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

1. Lamanya waktu clearance yang dilakukan oleh PT. Bahari Eka Nusantara terhadap kapal yang diageni.
2. Kurangnya jumlah kapal yang di agen.
3. Terbatasnya SDM dalam pekerjaan dilapangan.
4. Kurangnya kompetensi karyawan yang bekerja diperusahaan.

C. BATASAN MASALAH

Pada penulisan skripsi ini penulis melakukan pembatasan luasnya kajian karena terbatasnya waktu dan kesempatan. Dengan pembatasan ini maka fokus kajian yang diteliti oleh penulis, yaitu :

1. Lamanya waktu *clearance* kapal yang di ageni PT Bahari Eka Nusantara Cabang Berau
2. Jumlah kapal yang diageni PT Bahari Eka Nusantara

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan, berdasarkan masalah pokok diatas, maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Apa hubungan waktu *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau?
2. Berapa besar pengaruh waktu *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Berdasarkan permasalahan yang ada ditemukannya maka tujuan diadakan dan kegunaanya adalah :

1. TUJUAN PENELITIAN

- a. Mengetahui hubungan dari waktu *clearance* kapal terhadap jumlah kunjungan kapal.
- b. Untuk menemukan besar pengaruh yang disebabkan oleh waktu *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal.

2. MANFAAT PENELITIAN

- a. Aspek Teoritis
 - 1) Manfaat penelitian teoritis di bidang pendidikan adalah mampu memberikan sumbangan ilmiah dalam ilmu pendidikan taruna.
 - 2) Manfaat penelitian teoritis di bidang pendidikan adalah mampu sebagai pijakan dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan waktu *clearance* dan jumlah kunjungan kapal serta menjadi bahan kajian lebih lanjut.

b. Aspek Praktis

1) Bagi pembaca:

Memberikan informasi bagi setiap pembaca khususnya orang, perusahaan, badan, lembaga maupun instansi pemerintah yang terkait. Dan memberikan kontribusi data dan informasi faktual dalam penerapan dan pengembangan ilmu pengetahuan secara umum.

2) Bagi peneliti:

Sebagai bahan untuk dapat memahami dan menerapkan mengenai pengaruh waktu *clearence* kapal terhadap jumlah kunjungan kapal.

3) Bagi institusi STIP (Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran):

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pengetahuan bagi para Taruna dan Taruni serta dapat melengkapi perbendaharaan buku di perpustakaan untuk dapat digunakan sebagai bahan bacaan, referensi untuk penelitian selanjutnya.

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Untuk memudahkan penulis dalam membahas dan mengkaji materi skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi ini diajukan 5 (lima) bab yang diawali hal - hal bersifat umum, yang berhubungan dengan penulisan yang disajikan dan kemudian pada bab - bab selanjutnya penulis membahas tentang hal - hal yang berkaitan langsung dengan judul dan disusun sedemikian rupa, sehingga diharapkan akan sangat memudahkan para pembaca memahaminya apa yang dijelaskan oleh penulis dalam skripsi ini.

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab I menguraikan tentang 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

Menguraikan 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 hipotesa yang memuat tentang anggapan sementara.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan tentang kapan dan dimana (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

Menjelaskan tentang data yang diperoleh penulis selama melakukan penelitian, dengan pendiskripsian yang jelas serta dilanjutkan dengan analisis data dan alternatif pemecahan masalah. Pada bagian akhir penulis melakukan evaluasi untuk pemecahan masalah.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan bab akhir dari skripsi yang berisi tentang kesimpulan dan saran berdasarkan hasil penelitian yang telah di analisis dan di bahas untuk mendapatkan penyelesaian masalah yang dihadapi.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL

Pengoptimalan waktu *clearance* merupakan salah satu faktor yang penting dalam meningkatkan jumlah kunjungan kapal. Oleh karena itu, dibutuhkan kerjasama yang baik antar karyawan perusahaan, pihak kapal, dan pihak mitra kerja untuk mencegah meningkatnya waktu *clearance*, dan menurunkan jumlah kunjungan kapal.

1. Waktu

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, waktu adalah seluruh rangkaian saat ketika proses, perbuatan, atau keadaan berada atau berlangsung, tidak seorang pun tahu apa yang akan terjadi pada waktu yang akan datang.

2. Clearance

Clearance yaitu menyelenggarakan usaha pengurusan berbagai macam dokumen yang diperlukan bagi kapal, sangatlah perlu dan penting bagi kepentingan serta keselamatan kapal, barang yang diangkut, penumpang, dan awaknya. Kapal yang akan memasuki pelabuhan wajib memenuhi ketentuan *clearance in* dan *clearance out* oleh Syahbandar. Oleh karena itu ketika akan masuk pelabuhan nakoda biasanya memberitahukan akan kedatangan kapalnya kepada SROP (Stasiun Radio Pantai) untuk mendapatkan informasi kondisi pelayaran/pelabuhan tersebut. Dan Nakhoda juga memberitahukan kepada Perusahaan Pelayaran/keagenannya untuk mengurus *clearance in*. Dan jika kapal bertolak dari luar negeri maka pengurusannya berupa dokumen keimigrasian, karantina, kesehatan pelabuhan, dan bea & cukai. Hal ini dimaksudkan agar ketika kapal tiba dan sadar di pelabuhan semua dokumen telah mendapat *clearance in* oleh syahbandar. Demikian sebaliknya saat kapal akan berangkat, perusahaan pelayaran/keagenan terlebih dahulu mengurus dokumen-dokumen kapal serta pemeriksaan fisik kapal untuk mendapatkan surat persetujuan belayar. Dokumen tersebut diantaranya : Surat *Sailing Declaration* dari Nakoda/keagenan, dokumen

kapal, Bukti pembayaran PNB (Penerimaan Negara Bukan Pajak) dan jasa Kepelabuhanan, manifest muatan, dan *clearance* dari instansi terkait seperti bea cukai, karantina, imigrasi, kesehatan pelabuhanan. Tambahan, bila kapal berlayar dari/ke luar negeri maka kapal wajib memiliki dokumen *ISSC*/sertifikat keamanan kapal. (Willy Hermansyah, 2014)

3. Kunjungan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti kata kunjungan adalah perihal (perbuatan, proses, hasil) mengunjungi atau berkunjung. Arti lainnya dari kunjungan adalah lawatan.

4. Kapal

a. Pengertian Kapal

Menurut Suranto, SE dalam bukunya “Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhanan serta Prosedur Impor Barang”, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Pengertian kapal menurut Suranto, SE (2004 : 7) mendefinisikan kapal menurut peraturan pemerintah nomor 82 tahun 1999, yaitu : Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun yang de gerakan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tunda, termasuk kendaraan berdaya dukun dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah-pindah.

Sedangkan Suyono (2005 : 15) mendefinisikan secara lebih singkat, “ kapal yaitu kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut “.

b. Jenis-jenis Kapal Niaga

Kapal barang (*Cargo Vessel*), sering juga disebut Kapal Konvensional Berdasarkan jenis muatannya, kapal barang (*cargo vessel*) dapat dibedakan menjadi tujuh jenis, yaitu :

- 1) *General Cargo Carrier*, untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*) yaitu muatan yang terdiri dari bermacam-macam barang dalam bentuk potongan maupun yang dibungkus, dalam peti, keranjang, dan lain-lain. Muatan tersebut dikapalkan oleh banyak pengirim (*shipper*) dan ditujukan kepada banyak penerima (*consignee*) di beberapa pelabuhan tujuan.

Kapal ini biasanya dibangun dalam beberapa palka (*holds, hatches*) dan beberapa lantai geladak (*deck*) sehingga pengaturan tempat muatan dalam ruangan kapal (*compartement*) menjadi mudah, tidak bertumpuk, dan tidak sulit dalam membongkarnya serta terhindar dari kerusakan karena kontaminasi oleh muatan lain.

- 2) *Bulk Cargo Carrier*, untuk mengangkut muatan curah dengan jumlah banyak dalam sekali jalan. Bentuk muatan biasanya berbutir-butir (*grain cargo*), seperti beras, gandum, biji besi, batu bara, dan sebagainya. Biasanya ruang kapal tidak dibagi dalam geladak-geladak. Hal ini berbeda dengan general *cargo carrier* yang dibagi dalam geladak-geladak sehingga muatan tidak ditumpuk dalam tier (susunan) yang menyebabkan kerusakan ditumpukan paling bawah.
- 3) Kapal Tanker, untuk mengangkut muatan cair. Karena muatan cair bisa bebas bergerak ke belakang/depan, kiri/kanan yang membahayakan stabilitas kapal, maka ruangan kapal dibagi dalam beberapa compartment vertikal yang terdiri dari tangki-tangki dan sekat-sekat vertikal. Selain aman untuk stabilitas, kekuatan tekanan juga dipecah-pecah menjadi kecil sehingga memerlukan banyak pipa dan perlengkapan pompa. Biasanya mesin dan bangunan kamar-kamar *bridge/wheelhouse* berada di belakang sehingga dapat mencegah melebarunya kebakaran dan ruangan muatan menjadi besar. Dari kapal-kapal tanker ada yang ukuran besar, misalnya VLCC (*Very Large Crude Carrier*) yang berukuran 160.000 – 300.000 DWT dan ada juga ULCC (*Ultra Large Crude Carrier*) yang berkapasitas lebih dari 300.000 DWT.
- 4) *Combination Carrier*, kombinasi kapal tanker dan *dry bulk*, dengan tujuan bila return cargo tidak ada maka bisa dimuati *dry bulk cargoes*, misalnya :
 - a) Kapal O/O (*Ore or Oil*)
 - b) Kapal OBO (*Ore, Bulk or Oil*).Untuk memenuhi ketentuan *IMO* tentang pencegahan polusi maka kapal tanker harus mempunyai double skin.
- 5) *Offshore Supply Ship*, untuk mengangkut bahan/peralatan, makanan, dan lain-lain untuk anjungan. Pengeboran minyak di tengah laut, juga termasuk melaksanakan tugas penundaan, pemadam kebakaran, dan sebagai sludge tank (membuang minyak bekas/kotor).

- 6) *Special Design Ship*, kapal yang khusus dibangun untuk muatan tertentu, seperti daging, LNG, misalnya *refrigerated cargo carrier*, *liquified gas carrier*, dan sebagainya.
- 7) Kapal Container atau kapal *cellular container* untuk mengangkut muatan general cargo yang dimasukkan ke dalam container atau muatan-muatan yang perlu dibekukan dalam *reefer container*. Container yang dimuat bisa ukuran *20 feet* (*Teu = Twenty Equivalent Unit*) dengan kapasitas ± 18 ton, atau ukuran *40 feet* (*Feu = Fourty Equivalent Unit*) dengan kapasitas ± 27 ton muatan, bahkan sekarang sudah berkembang sampai ukuran 35, 45, 55 feet.

B. TEORI

Untuk memudahkan dalam memahami istilah - istilah yang penulis gunakan dalam skripsi ini penulis menguraikan beberapa pengertian yang diambil dari buku – buku referensi dan juga pendapat para ahli:

1. Keagenan

a. Agen

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM. 65 tahun 2019 tentang penyelenggaraan dan perusahaan keagenan kapal, pasal 2 Keagenan kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili perusahaan angkutan laut nasional dan atau perusahaan angkutan laut asing dalam rangka mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut nasional dan/atau kapal perusahaan angkutan laut asing selama berada di indonesia.

Agen umum menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Pasal 1 angka 7 adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama di Indonesia. Menurut Suyono (2007 : 223-224) Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal, yaitu general agent, sub-agen atau agen, dan cabang agen. Arti dari masing masing adalah:

- 1) *General Agent* (agen umum) adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan asing untuk memberi pelayanan kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia.

- 2) *Sub-agent* adalah perusahaan pelayaran yang di tunjuk oleh general agent untuk memberi pelayanan kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu.
- 3) Cabang agen adalah cabang dari *general agent* di pelabuhan tertentu.

Berdasarkan pendapat di atas di simpulkan keagenan adalah perusahaan pelayaran yang di tunjuk untuk mewakili perusahaan pelayaran lainnya di luar negeri yang bertujuan untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan yang di kuasakan tersebut.

b. Tugas keagenan

Menurut Suyono (2007 : 225) Agen umum mempunyai tugas dan tanggung jawab antara lain :

1) Koordinasi Operasi Dan Pemasaran

Tugas dari koordinasi operasi adalah untuk memastikan bahwa pembongkaran atau pemuatan kapal dikerjakan dengan baik oleh perusahaan bongkar muat. Selain itu termasuk juga memastikan bahwa kapal ketika masuk ketempat sandar pelabuhan, pelaksanaan pandu, dan kapal-kapal tunda dilakukan dengan baik. Sedangkan tugas dari koordinasi pemasaran adalah mencari muatan, mengumumkan kedatangan kapal, hubungan dengan armada pemasaran dan sebagainya.

2) Koordinasi Keuangan

Tugas dari koordinasi keuangan adalah untuk mengumpulkan dan mencatat segala pengeluaran kapal selama berada dipelabuhan. Karena tagihan dari pelabuhan sering terlambat, maka bagian disbursement bertugas menyelesaikan tagihan-tagihan yang belum diselesaikan.

3) Penunjukan Sub Agen/Agen

Seperti telah disebutkan sebelumnya, untuk pelaksanaan tugas tertentu atau di pelabuhan tertentu, agen umum tidak melakukannya sendiri. Agen Umum akan memerintahkan cabangnya atau perusahaan lain sebagai agennya.

4) Koordinasi lain yang berkaitan dengan muatan dan dokumentasi

c. Tugas Sub Agen atau Agen

Secara garis besar tugas sub agen atau agen nada 2 (dua), yaitu pelayaran kapal dan operasi keagenan. Tugas-tugas yang termasuk dalam pelayanan kapal adalah pelayanan Anak Buah Kapal (ABK), perbaikan atau peeliharaan kapal, penyediaan onderdil atau suku cadang kapal dan sebagainya. Sedangkan tugas

yang berkaitan dengan operasi keagenan adalah pengurusan bongkar muat, stowage, lashing dan dokumen muatan.

d. Tugas Pokok Cabang

- 1) Mewakili dan melindungi perusahaan disetiap cabang daerah.
- 2) Mewakili dan membantu kantor pusat dalam memberi pelayanan.
- 3) Bertindak sebagai agen dalam pelayanan kapal di cabang daerah.

e. Jasa-jasa Yang Diberikan Oleh Agen

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

- 1) Pelayanan Operasional Kapal-kapal Principal, sebagai berikut :
 - a) Memberikan *port information* (*port facility, port formality, custom of the port*).
 - b) Memberi pelayanan keperluan kapal, seperti bunker, *fresh water, provision, repair, maintenance, crewing*, surat-surat dan sertifikat kapal.
 - c) Menyelesaikan dokumen, *B/L, Manifest, hatch list, stowage plann, crew list*, dokumen untuk bongkar muat dan ship husbanding.
 - d) Permintaan advance payment untuk port expenses, cargo expenses, dan keperluan-keperluan kapal.
- 2) Sebelum kapal tiba
 - a) 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*.
 - b) Agen memberitahukan ke general agent tentang situasi pelabuhan, rencana sandar muatan, dan program bongkar muat.
- 3) Waktu kapal tiba
Port Agent memberitahukan ke *general Agent* kedatangan kapal, dan sandar kapal, *bunker on board*, rencana bongkar muat dan keadaan muatan kapal.
- 4) *Port Agent* memberitahu unit *general agent* tentang hasil bongkar muat dan hambatan-hambatan bongkar muat.
- 5) 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 di bongkar/muat, sisa ruangan kapal, perkiraan freight, perkiraan biaya disbursement.

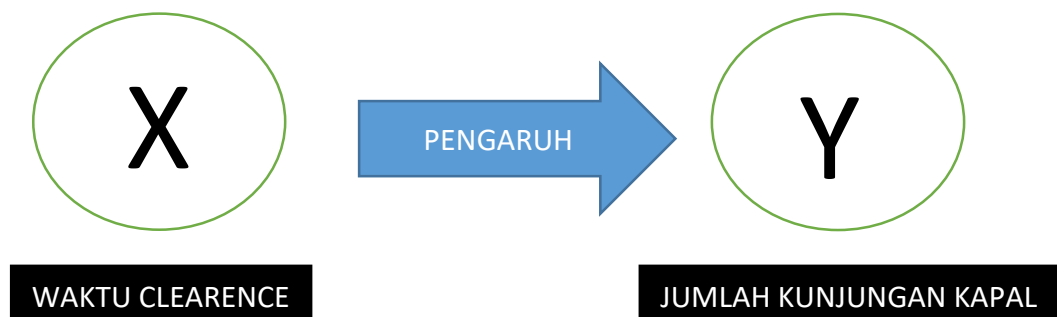
- 6) Selanjutnya port agent segera mengirimkan dokumen-dokumen bongkar muat (*tally sheet, outturn, report*) dan dokumen pemuatan (*stowage plan, copy B/L, manifest*), untuk selanjutnya di kirim ke principal dan pelabuhan tujuan.
- 7) Memonitor Perkembangan Muatan, sebagai berikut :
 - a) Menjalankan hubungan baik dengan para shipper dan memberi pelayanan informasi kepada consignee.
 - b) Menandatangani B/L atas nama principal.
 - c) Bila *consignee* belum memenuhi kewajiban, penyerahan barang hanya seizin principal.
- 8) Memberikan Pelayanan Terhadap Kapal dan Muatan.
- 9) Memberikan Pelayanan lain yang menyangkut keputusan owner's representative untuk menyelesaikan izin-izin dari :
 - a) Departemen Perhubungan
 - b) Departemen Tenaga Kerja
 - c) Direktorat Imigrasi
 - d) Dinas Pajak
 - e) Polda

2. Pengaruh

Menurut Hugiono dan Poerwantana "pengaruh merupakan dorongan atau bujukan dan bersifat membentuk atau merupakan suatu efek", sedangkan menurut Badudu dan Zain "pengaruh adalah daya yang menyebabkan sesuatu terjadi, sesuatu yang dapat membentuk atau mengubah sesuatu yang lain dan tunduk atau mengikuti karena kuasa atau kekuasaan orang lain". Sedangkan Louis Gottschalk mendefinisikan pengaruh sebagai suatu efek yang tegar dan membentuk terhadap pikiran dan perilaku manusia baik sendiri-sendiri maupun kolektif.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Keinginan pengelola kapal adalah bahwa kapalnya akan sesingkat mungkin berada di pelabuhan dan pada saat meninggalkan pelabuhan dengan keadaan sarat muatan. Dan hal ini dapat dilakukan hanya oleh keagenan yang memiliki waktu clearance yang optimal serta jumlah kunjungan kapal yang terhitung tidak sedikit. Serta dapat dilakukan oleh agen yang mengetahui keinginan dari pada pelanggannya dan didukung oleh sumber daya manusia yang profesional, serta sarana dan prasarana yang memadai. Alternatif sebagai pemecahan masalah secara garis besar sebagai berikut :



**“ PENGARUH WAKTU CLEARENCE TERHADAP JUMLAH
KUNJUNGAN KAPAL YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI EKA
NUSANTARA CABANG BERAU”**

D. HIPOTESIS

Berdasarkan kerangka pemikiran diatas, maka penulis membuat hipotesis untuk topik yang dibahas. Dimana untuk memberikan jawaban sementara atau perkiraan pemecahan masalah adalah sebagai berikut :

H₀: $r = 0$, artinya tidak ada korelasi antara jumlah kunjungan kapal yang dilayani dengan besarnya waktu *clearence* kapal yang ditangani.

H_a: $r \neq 0$, artinya ada korelasi antara jumlah kunjungan kapal yang dilayani dengan besarnya waktu clearance kapal yang ditangani.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu

Penulis melaksanakan penelitian pada saat menjalani praktek kerja pada bulan Agustus 2020 sampai dengan Juli 2021.

2. Tempat

Penelitian bertempat di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau yang bergerak dalam usaha keagenan dengan data – data perusahaan sebagai berikut:

Nama Perusahaan : PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Jenis Perusahaan : Keagenan

Alamat : Jl. Dr.Murjani II, Gg. Terampil RT.17 No.78 Tanjung Redeb, Berau – Kalimantan Timur

Telepon : 021- 4353940 / 021- 4353941

Fax : 021- 4353944

Nomor SIUPAL : BXXXIV – 195/AT.54

Kepala Cabang : Mei Yunianto Dwi Supriyatna

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini ialah metode deskriptif kuantitatif. Metode penelitian deskriptif kuantitatif merupakan suatu penelitian yang mempunyai tujuan untuk mendeskripsikan suatu fenomena, peristiwa, gejala, dan kejadian yang terjadi secara faktual, sistematis, serta akurat.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam skripsi ini adalah observasi(field research), dokumentasi dan studi kepustakaan (*library research*). Adapun teknik pengumpulan data tersebut antara lain:

1) Observasi (pengamatan)

Observasi adalah penelitian yang dilakukan dengan langsung mendatangi perusahaan yang akan diteliti. Pada tahap ini penulis mendatangi PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau dan mengamati kegiatan yang dilakukan oleh karyawan pada perusahaan tersebut.

2) Studi Pustaka

Yaitu pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti, mengutip dari buku-buku atau referensi yang disajikan, masukan atau bahan pertimbangan dan perbandingan mengenai apa yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada. Studi pustaka ini bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan jalan membaca buku-buku termasuk peraturan dan dokumen-dokumen lainnya yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas.

3) Dokumentasi

Cara pengumpulan data dengan melihat dan mempelajari dokumen-dokumen yang berkaitan dengan masalah yang diteliti yang terdapat pada Perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

Dokumen yang dipelajari antara lain adalah dokumen-dokumen para pelanggan Divisi Keagenan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau yang berkaitan tersebut antara lain:

a. *Ship Condition*

- 1) Dokumen yang berisi tentang *arrival condition*, *operational report*, dan *departure condition*.
- 2) PKKA (Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing)
- 3) Dokumen yang berisi tentang pemberitahuan keagenan kapal asing beserta data-data kapalnya.
- 4) Memorandum Pemeriksaan Dokumen Kapal.
- 5) Dokumen yang berisi tentang data pemeriksaan dokumen-dokumen kapal.
- 6) RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut)
- 7) Dokumen yang berisi tentang data-data kapal dan rencana tempat kapal tambat.
- 8) PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang)
- 9) Dokumen yang berisi tentang permintaan pelayanan kapal dan barang selama kapal berada di pelabuhan.

b. Port Clearence (Surat Persetujuan Berlayar)

Dokumen yang berisi tentang data-data kapal, yang terdiri dari nama kapal, waktu complete, nama nahkoda, pelabuhan asal, *GRT (Gross Register Tonnage)* dan pelabuhan tujuan.

C. SUBJEK PENELITIAN

1. Populasi

Menurut Sugiyono (2019:126) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas: objek / subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

Dalam hal ini, penulis menggunakan populasi waktu clearance PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

2. Sampel

Menurut Sugiyono (2019:127) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Prosedur pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah non-probability dengan teknik purposive sampling.

Adapun sampel yang digunakan adalah jumlah kunjungan kapal pada bulan Agustus 2020 sampai dengan Juli 2021 di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

3. Variabel

Variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2019:68).

Penelitian ini dilakukan dengan menganalisa hubungan dari dua variabel yang berbeda, yaitu :

X = Waktu *Clearence*,

Y = Jumlah kunjungan kapal .

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam bagian ini pembahasan akan di analisis dengan menggunakan metode korelatif kuantitatif dimana penulis mencoba memberi gambaran tentang kendala-kendala yang dihadapi oleh perusahaan pelayaran PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

Oleh karena itu mengambil langkah teknik analisis statistik kuantitatif yaitu teknik menganalisis data dengan mengidentifikasi pada dua variable yang saling berkaitan satu sama lain. Analisis ini didasarkan pada kekuatan hubungan antara dua variabel yang dianalisa tersebut sehingga besarnya keterkaitan variabel tersebut dapat diketahui.

Menurut Nazir (1999 : 4) adapun teknik analisis yang digunakan adalah :

1. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis korelasi digunakan untuk mencari apakah terdapat hubungan antara keeratan hubungan antara variable bebas (independent variable) dan variable tidak bebas (dependent variable).

Adapun rumusnya 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 :

n = Banyaknya data

r = Besarnya pengaruh antara variable X dan Y

X = waktu *Clearence*

Y= Jumlah kunjungan kapal

Besarnya r dapat dinyatakan dari $-1 < r < 1$ artinya :

Bila $r = +1$ atau mendekati 1 , ada hubungan antara variable x dan variable y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.

Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variable x dan variable y atau sangat lemah.

Bila $r = -1$ atau mendekati -1, ada hubungan antara variable x dan variable y, dimana hubungan sangat kuat dan negative.

Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi yang umum digunakan adalah :

0,00 - 0,19 = korelasi sangat rendah

0,20 - 0,39 = korelasi rendah

0,40 - 0,59 = korelasi cukup kuat

0,60 - 0,79 = korelasi kuat

0,80 - 1,00 = korelasi sangat kuat

2. Analisis Koefisien Penentu atau Determinasi

Untuk mengetahui seberapa besar kontribusi atau pengaruh dari variabel x terhadap naik turunnya variable y.

Rumus yang digunakan dalam koefisien penentu ialah :

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

Keterangan:

Kp = Koefisien positif

R = Koefisien korelasi X dan Y

Fungsi dari koefisien penentu adalah :

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

3. Uji Validitas

Validitas adalah tingkat keandalan dan kesahihan alat ukur yang digunakan. Instrumen dikatakan valid berarti menunjukkan alat ukur yang dipergunakan untuk mendapatkan data itu valid atau dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur. Dengan demikian, instrument yang valid merupakan instrumen yang benar – benar tepat untuk mengukur apa yang hendak di ukur.

Rumus Validitas = Rumus Koefisien Korelasi.

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

Dimana :

r = Besarnya pengaruh antara variable X dan Y

X = waktu *Clearance*

Y= Jumlah kunjungan kapal

Dapat diambil kesimpulan :

Jika $r\text{-hitung} < r\text{-table}$, maka pernyataan penelitian tersebut tidak valid

Jika $r\text{-hitung} > r\text{-table}$, maka pernyataan penelitian tersebut dikatakan valid

4. Uji Hipotesis

Analisis uji hipotesis bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh hipotesis penelitian yang telah disusun semula dapat diterima berdasarkan data yang telah dikumpulkan.

t_o = t-hitung

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

Keterangan :

r = koefisien korelasi

n = jumlah sampel

Uji hipotesis yang digunakan oleh penulis adalah sebagai berikut :

$H_o : t = 0$, artinya tidak ada hubungan antara jumlah kunjungan kapal terhadap waktu clearance.

$H_o : t >$, artinya ada pengaruh antara jumlah kunjungan kapal terhadap waktu clearance.

$H_o : t < 0$, artinya ada hubungan yang kuat negative antara jumlah kunjungan kapal terhadap waktu clearance.

5. Analisis Regresi Linier Sederhana

Dalam (Mulyono, 2019) Analisis regresi sederhana bertujuan untuk mengetahui pengaruh dari suatu variabel terhadap variabel lainnya. Pada analisis regresi suatu variabel yang mempengaruhi disebut variabel bebas atau independent variable, sedangkan variabel yang dipengaruhi disebut variabel terkait atau dependent variable. Jika persamaan regresi hanya terdapat satu variabel bebas dengan satu variabel terkait, maka disebut dengan persamaan regresi sederhana. Jika variabel bebasnya lebih dari satu, maka disebut dengan persamaan regresi berganda. Pada regresi sederhana kita dapat mengetahui berapa besar perubahan dari variabel bebas dapat mempengaruhi suatu variabel terkait.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan aplikasi statistik untuk membantu dan mempermudah penulis dalam melakukan penelitian. Aplikasi ini bernama *Statistical Product and Service Solutions (SPSS)* versi 25.

Persamaan regresi ganda menurut adalah sebagai berikut :

$$Y = a + bX$$

Dimana :

\hat{Y} = nilai yang diduga

a = intercept

X = nilai dari variabel independent

b = lereng garis yang berkaitan dengan variabel X

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan serta fakta yang terjadi dan menguraikan sebagian dari kejadian yang penulis alami pada saat melakukan praktek darat (Prada). Adapun untuk mempermudah penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi data, dimana deskripsi tentang data-data terkait tersebut antara lain:

1. Tinjauan Umum Perusahaan

Disini penulis akan menjelaskan kepegawaian di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau yang berjumlah 4 orang yang masing-masing ditempatkan dibagian operasional dan bagian keuangan, yaitu sebagai berikut:

a. Jabatan masing-masing pegawai

Kepala Cabang : Mei Yunianto Dwi Supriyatna

Bagian Operasional : Asman Bandaso

Boarding Agent : Ismangil Luthfi

Bagian Keuangan : Lidia Hotmauli Simanjuntak

b. Tingkat Pendidikan Pegawai

Sarjana S1 : 2 Orang

Diploma 3 : 2 Orang

Tabel 4.1

Jumlah Karyawan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

No	Jabatan	Jumlah
1	Kepala Cabang	1
2	Bagian Operasional	1
3	<i>Boarding Agent</i>	1
4	Bagian Keuangan	1
Jumlah		4

Tabel yang telah tertera adalah keterangan dari jabatan serta jumlah personil disetiap jabatan dimana setiap tanggung jawab yg diduduki masing masing hanya 1 personil. Jumlah total personil diperusahaan termasuk sedikit untuk mengoptimalkan waktu clearance serta meningkatkan jumlah kunjungan kapal yang diageni PT Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

2. Data Jumlah Kapal Yang Diageni

Tabel 4.2

Jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau dari Bulan Agustus 2020 sampai dengan Bulan Juli 2021

No	Vessel	Month	Arrival	Departure	Cargo
1	MV. JINBO	AUG	10/08/2020	13/08/2020	COAL
2	-	SEPT	-	-	-
3	-	OCT	-	-	-
4	MV. ARCHAGELOS MICHAEL	NOV	07/11/2020	11/11/2020	COAL
5	MV. CL LINDY	DEC	06/12/2020	15/12/2020	COAL
6	MV. ANTOINE	JAN	04/01/2021	11/01/2021	COAL
7	MV. HTK CONFIDENCE	FEB	01/02/2021	08/02/2021	COAL
8	MV. LUMOSO LESTARI		16/02/2021	22/02/2021	COAL
9	MV. DRY TRANSPORT	MAR	13/03/2021	18/03/2021	COAL
10	MV. STAR GAIA		12/03/2021	24/03/2021	COAL
11	MV. BULK COURAGEOUS	APRIL	14/04/2021	27/04/2021	COAL
12	MV. BREEZE		17/04/2021	25/04/2021	COAL
13	-	MAY	-	-	-
14	-	JUNE	-	-	-
15	-	JULY	-	-	-

Tabel data yang dilampirkan mengenai jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau periode Bulan Agustus 2020 sampai dengan Bulan Juli 2021. Dapat dilihat ada beberapa bulan bahkan yang tidak ada kunjungan kapal. Di table juga tertera tanggal datang dan tanggal keberangkatan kapal yang diageni. Semua kapal yang berkunjung membawa batu bara dalam keberangkatan ke pelabuhan selanjutnya.

Tabel 4.3

Jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau dari Bulan Agustus 2020 sampai dengan bulan Juli 2021

BULAN	JUMLAH KAPAL
Agustus 2020	1
September 2020	-
Oktober 2020	-
November 2020	1
Desember 2020	1
Januari 2021	1
Februari 2021	2
Maret 2021	2
April 2021	2
Mei 2021	-
Juni 2021	-
Juli 2021	-
TOTAL	10

Data diatas merupakan total kunjungan kapal yang diageni perbulannya serta total kapal yang diageni selama periode Bulan Agustus 2020 – Bulan Juli 2021. Dari table dapat diketahui jumlah kunjungan kapal perbulannya dengan terterta seluruh total kunjungan kapal pada periode yang diteliti. Setiap bulannya ada bahkan tidak ada kunjungan kapal yang diageni PT Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

Tabel 4.4

**Jumlah waktu clearance kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara
Cabang Berau per kapal dan per bulan**

NO	Nama Kapal	Waktu <i>Clearance</i> <i>in</i> (jam)	Waktu <i>Clearance</i> <i>out</i> (jam)	Total Waktu <i>Clearance</i> (jam)
1	MV. JINBO	2 jam 35 menit	2 jam 58 menit	5 jam 33 menit
Total Waktu Pelayanan <i>Clearance</i> Pada Bulan Agu 2020				5 jam 33 menit
2	-	-	-	-
Total Waktu Pelayanan <i>Clearance</i> Pada Bulan Sept 2020				-
3	-	-	-	-
Total Waktu Pelayanan <i>Clearance</i> Pada Bulan Okt 2020				-
4	MV. ARCHAGELOS MICHAEL	3 jam 20 menit	3 jam 10 menit	6 jam 30 menit
Total Waktu Pelayanan <i>Clearance</i> Pada Bulan Nov 2020				6 jam 30 menit
5	MV. CL LINDY	2 jam 45 menit	3 jam 22 menit	6 jam 7 menit
Total Waktu Pelayanan <i>Clearance</i> Pada Bulan Des 2020				6 jam 7 menit
6	MV. ANTOINE	2 jam 55 menit	3 jam 40 menit	6 jam 35 menit
Total Waktu Pelayanan <i>Clearance</i> Pada Bulan Jan 2021				6 jam 35 menit
7	MV. HTK CONFIDENCE	2 jam 40 menit	3 jam 10 menit	5 jam 50 menit
8	MV. LUMOSO LESTARI	3 jam 20 menit	3 jam 15 menit	6 jam 35 menit
Total Waktu Pelayanan <i>Clearance</i> Pada Bulan Feb 2021				12 jam 25 menit
9	MV. DRY TRANSPORT	2 jam 25 menit	4 jam 20 menit	6 jam 45 menit
10	MV. STAR GAIA	2 jam 15 menit	4 jam 22 menit	6 jam 37 menit
Total Waktu Pelayanan <i>Clearance</i> Pada Bulan Mar 2021				13 jam 22 menit
11	MV. BULK COURAGEOUS	2 jam 30 menit	2 jam 12 menit	4 jam 42 menit
12	MV. BREEZE	3 jam 34 menit	2 jam 15 menit	5 jam 49 menit
Total Waktu Pelayanan <i>Clearance</i> Pada Bulan Apr 2021				10 jam 31 menit
13	-	-	-	-
Total Waktu Pelayanan <i>Clearance</i> Pada Bulan Mei 2021				-

14	-	-	-	-
Total Waktu Pelayanan <i>Clearance</i> Pada Bulan Juni 2021				-
15	-	-	-	-
Total Waktu Pelayanan <i>Clearance</i> Pada Juli 2021				-

Dari data diatas dapat dilihat jumlah waktu clearance dalam satuan jam tiap kapal yang diageni PT Bahari Eka Nusantara Cabang Berau dan dipisahkan menurut bulan ber kunjung nya. Tertera jumlah total waktu *clearance* perbulannya yang telah dijumlahi. Total pelayanan waktu yang termasuk lama dan harus dioptimalkan demi meningkatkan jumlah kunjungan kapal diperusahaan.

Tabel 4.5

Tabel waktu *clearance* kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau dari Bulan Agustus 2020 sampai dengan Bulan Juli 2021

NO	BULAN	Waktu <i>clearance</i> dalam satuan jam		Jumlah kunjungan kapal PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau	
		2020	2021	2020	2021
1	AGUSTUS	5 jam 33 menit	-	1 kapal	-
2	SEPTEMBER	-	-	-	-
3	OKTOBER	-	-	-	-
4	NOVEMBER	6 jam 30 menit	-	1 kapal	-
5	DESEMBER	6 jam 7 menit	-	1 kapal	-
6	JANUARI	-	6 jam 35 menit	-	1 kapal
7	FEBRUARI	-	12 jam 25 menit	-	2 kapal
8	MARET	-	13 jam 22 menit	-	2 kapal
9	APRIL	-	10 jam 31 menit	-	2 kapal
10	MEI	-	-	-	-
11	JUNI	-	-	-	-
12	JULI	-	-	-	-
	TOTAL	61 jam 3 menit		10 kapal	

Total waktu clearance dan jumlah kunjungan kapal yang diageni selama periode setahun dapat dilihat dari tabel yang telah dilampirkan diatas. Dari data yang tertera, waktu clearance yang dijumlah perbulannya serta total jumlah kunjungan kapal yang diageni perusahaan. Waktu *clearance* dalam satuan jam serta jumlah kunjungan kapal tiap bulannya periode Agustus 2020 – Juli 2021.

B. ANALISIS DATA

Analisis data adalah sebagai pendukung yang dapat menunjukkan adanya hubungan antara waktu *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau. Sebagaimana tercantum dalam tabel berikut:

Tabel 4.6
Perhitungan korelasi hubungan variabel X (waktu clearance)
dan Y (jumlah kunjungan kapal)

No	X (waktu clearance)	Y (jumlah kunjungan kapal)	X ²	Y ²	X.Y
1	5,33	1	28,4089	1	5,33
2	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0
4	6,30	1	39,69	1	6,30
5	6,07	1	36,8449	1	6,07
6	6,35	1	40,3225	1	6,35
7	12,25	2	150,0625	4	24,5
8	13,22	2	174,7684	4	26,44
9	10,31	2	106,2961	4	20,62
10	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0
n=12	59,83	10	576,3933	16	95,61

Dari data tabel di atas pada tabel 4.6 maka dapat diperoleh angka sebagai berikut:

$$\Sigma n = 12$$

$$\Sigma X^2 = 576,3933$$

$$\Sigma X = 59,83$$

$$\Sigma Y^2 = 16$$

$$\Sigma Y = 10$$

$$\Sigma XY = 95,61$$

Variabel X = Waktu *Clearence* dari bulan Agustus 2020 sampai dengan bulan Juli 2021.

Variabel Y = Jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara cabang Berau.

1. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis ini bermaksud untuk mengetahui besarnya hubungan antara variabel X dan Y. Dengan analisis ini akan diketahui nilai t (koefisien korelasi), yaitu suatu nilai yang menunjukkan kuatnya hubungan variabel X dan variabel Y.

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

$$r = \frac{12(95,61) - (59,83)(10)}{\sqrt{12(576,3933) - (59,83)^2} \sqrt{12(16) - (10)^2}}$$

$$r = \frac{1147,32 - 598,3}{\sqrt{6916,7196 - 3579,6289} \sqrt{192 - 100}}$$

$$r = \frac{549,02}{\sqrt{3.337,0907} \sqrt{92}}$$

$$r = \frac{549,02}{(57,76)(9,59)}$$

$$r = \frac{549,02}{553,91}$$

$$r = 0,99$$

Berdasarkan perhitungan diatas diperoleh angka korelasi sebesar 0,99 hal tersebut mengartikan bahwa terdapat hubungan yang kuat antara waktu *clearance* dengan jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

Dengan hasil korelasi positif, maka hubungan antara waktu *clearance* searah dan dapat diartikan apabila waktu *clearance* mengalami kenaikan atau penurunan maka akan diikuti oleh kenaikan atau penurunan pada jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

2. Analisis Koefisien Penentu atau Determinasi

Analisis koefisien penentu digunakan untuk mengetahui besarnya kontribusi faktor X terhadap perubahan variabel Y dapat diketahui dengan menggunakan koefisien korelasi determinan (r^2) yaitu:

$$\begin{aligned} R^2 &= (0,99)^2 \\ &= 0,9801 \\ &= 0,9801 \times 100 \% \\ &= 98,01 \% \end{aligned}$$

Mengartikan bahwa pengaruh waktu *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal yang diageni adalah 98,01%, sedangkan 1,99 % adalah pengaruh faktor-faktor lain.

3. Uji Validitas

Dari nilai koefisien adalah sebesar 0,99 lalu untuk membuktikan bahwa penelitian ini valid atau tidak yang dilakukan adalah dengan mencari r-hitung yaitu r, kemudian dibandingkan dengan rtabel pada $\alpha = 0,05$; $df = n-2$ adalah $df = (12 \text{ bulan} - 2)$

$$df = 10$$

$$df = 0,576 \text{ (dari r-tabel)}$$

maka hasil yang di dapat adalah adalah rhitung = 0,99 , karena rhitung > r-tabel ($0,99 > 0,576$).

Jadi penelitian antara pengaruh waktu *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal dikatakan valid.

4. Uji Hipotesis

Pengujian hipotesis tentang koefisien korelasi. Dilihat dari perhitungan koefisien korelasi,determinasi dan garis regresi,maka uji hipotesis dapat dilakukan untuk mengetahui adanya pengaruh waktu *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal pada PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

Uji hipotesis yang digunakan oleh penulis adalah sebagai berikut :

$$t \text{ hitung} = \frac{r \sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

$$t \text{ hitung} = \frac{0,99 \sqrt{12-2}}{\sqrt{1-0,99^2}}$$

$$t \text{ hitung} = \frac{0,9801 \sqrt{10}}{\sqrt{1-0,9801}}$$

$$t \text{ hitung} = \frac{0,9801 (3,162)}{\sqrt{0,0199}}$$

$$t \text{ hitung} = \frac{3,0993}{0,141}$$

$$t \text{ hitung} = 21,980$$

Kaidah pengujian :

t-tabel pada taraf signifikansi 5% dengan N=12, t-tabel = 1.78229

t-hitung = 21,980, nilai t-hitung > 1.78229

Ho ditolak jika t-hitung \geq dari t-tabel, maka signifikan Nilai korelasi dari hasil pengujian antara waktu *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal pada PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau sebesar 0,99. Nilai tersebut dikonsultasikan dengan r-tabel pada taraf signifikansi 5% dengan N=12, maka diperoleh r-tabel 0,576. Nilai r-hitung yang diperoleh dari hasil analisis lebih besar dari r-tabel yaitu $0,99 > 0,576$

Variabel t-hitung sebesar 21,980 dengan demikian t-hitung > t-tabel ($21,980 > 1,782$) yang secara statistik, variabel X (waktu *clearance*) mempengaruhi variabel Y (jumlah kunjungan kapal) atau Ho ditolak dan Ha diterima.

Kesimpulan yang didapat dari hasil analisis tersebut adalah terdapat hubungan positif dan signifikan antara waktu *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal pada PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

5. Analisis Regresi Linier Sederhana

Dalam (Mulyono, 2019) Analisis regresi linier sederhana bertujuan untuk mengetahui pengaruh dari suatu variabel terhadap variabel lainnya. Pada analisis regresi suatu variabel yang mempengaruhi disebut variabel bebas atau independent variable, sedangkan variabel yang dipengaruhi disebut variabel terkait atau dependent variable. Jika persamaan regresi hanya terdapat satu variabel bebas dengan satu variabel terkait, maka disebut dengan persamaan regresi sederhana. Jika variabel bebasnya lebih dari satu, maka disebut dengan persamaan regresi berganda. Pada regresi sederhana kita dapat mengetahui berapa besar perubahan dari variabel bebas dapat mempengaruhi suatu variabel terkait.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan aplikasi statistik untuk membantu dan mempermudah penulis dalam melakukan penelitian. Aplikasi ini bernama *Statistical Product and Service Solutions (SPSS)* versi 25.

Persamaan regresi ganda menurut adalah sebagai berikut :

$$Y = a + bX$$

Dimana:

\hat{Y} = nilai yang diduga

a = intercept

X = nilai dari variabel independent

b = lereng garis yang berkaitan dengan variabel X

Tabel 4.7

Tabel Regresi Linear Sederhana

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,013	,049		,266	,796
	Waktu Clearance	,165	,007	,991	23,222	,000
a. Dependent Variable: Jumlah Kapal						

Sumber : SPSS 25 Hasil olahan penulis 2022

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan diperoleh a sebesar 0,013; b sebesar 0,165 bentuk persamaan regresi linear sederhana sebagai berikut:

$$\hat{Y} = 0,013 + 0,165X$$

- 1) Dari persamaan regresi tersebut terlihat bahwa pengaruh waktu *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal pada PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau adalah searah (positif), hal tersebut ditunjukkan pada koefisien regresi atau nilai b dalam persamaan regresi tersebut yang menunjukkan angka positif sebesar 0,165 yang mengandung arti bahwa setiap kenaikan waktu *clearance* 1 satuan akan diikuti dengan kenaikan kunjungan kapal sebesar 0,165 satuan. Demikian pula sebaliknya, jika waktu *clearance* mengalami penurunan 1 satuan maka kunjungan kapal akan cenderung mengalami penurunan sebesar 0,165 satuan.
- 2) Dan nilai konstanta a (*intercept*) adalah sebesar 0,013 berarti jika variabel waktu *clearance* bernilai nol, maka kedatangan kapal akan bernilai sebesar 0,013. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tanpa ada variabel waktu *clearance* maka jumlah kunjungan kapal akan sebesar 0,013 dan menunjukkan hasil yang positif.

C. PEMECAHAN MASALAH

Dalam hal ini penulis akan menguraikan beberapa pemecahan masalah lamanya pelayanan dokumen *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau. Adapun pemecahan masalah untuk proses *clearance* kapal yang diageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau agar dapat mempertahankan pelayanan keagenan adalah:

1. Meningkatkan Ketepatan Waktu dan Kemampuan Karyawan

Hal ini dapat dilakukan dengan mengadakan training atau pelatihan kepada karyawan yang terkait dalam bidang operasional keagenan kapal. Tidak hanya pada kepala cabang tapi pelatihan dapat juga melibatkan karyawan agen lapangan. Hal ini akan memerlukan biaya yang cukup banyak terkait dengan pemilihan trainer atau ahli yang akan menjadi pengajar, namun dapat dipastikan dengan meningkatnya dan berkembangnya kemampuan para karyawan, akan bertambah pula optimalisasi kerja pada karyawan dan sehingga mengoptimalkan waktu *clearance* dan meningkatkan jumlah kunjungan kapal yang diageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

2. Peningkatan Kesejahteraan Karyawan

Dimasa *pandemic* ini akan banyak kebutuhan tambahan para karyawan, dengan memberikan kesejahteraan yang lebih daripada biasanya diterima karyawan, dapat dipastikan karyawan akan lebih bersemangat dan loyal terhadap pekerjaan. Pembayaran alat komunikasi yang selama ini dibatasi perlu dihapuskan karena pembatasan pembayaran alat komunikasi hanya akan membatasi waktu clearance kapal. Dan uang lembur yang selama ini tidak dibayarkan dengan alasan tidak ada lembur, seharusnya menjadi perhitungan perusahaan bahwa bekerja pada akhir pekan juga merupakan lembur. Biaya yang dikeluarkan untuk uang lembur dan biaya komunikasi tidak akan seberapa dibanding keuntungan yang akan diperoleh oleh perusahaan apabila meningkatnya jumlah kunjungan kapal.

3. Menambahkan Jumlah Karyawan

Menambah jumlah karyawan adalah solusi terbaik untuk meningkatkan kinerja operasional. Meskipun harus menambahkan pengeluaran untuk tunjangan tapi dengan bertambahnya jumlah karyawan akan meningkatkan kinerja, ketepatan, dan kecepatan dalam bekerja dan melayani keagenan kapal. Hal itu juga akan membantu mengoptimalkan waktu clearance kapal dan meningkatkan jumlah kunjungan kapal oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai pengaruh waktu *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal yang diageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau pada Bulan Agustus 2020 sampai dengan Bulan Juli 2021 diperoleh kesimpulan bahwa:

1. Dari analisis koefisien korelasi (r) diperoleh angka korelasi sebesar 0,99 hal tersebut berarti terdapat hubungan yang sangat kuat antara pengaruh waktu *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal yang diageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau dan berhubungan positif. Serta, dari hasil uji hipotesis koefisien korelasi diperoleh hasil $t\text{-hitung} = 21,980 > t\text{-tabel} = 1.78229$. Sehingga H_0 ditolak dan H_a diterima. Artinya ada hubungan yang signifikan antara pengaruh waktu *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal yang diageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.
2. Analisis koefisien penentu (r^2) diperoleh hasil 98,01%, Artinya, pengaruh waktu *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal yang diageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau adalah sebesar 98,01%, sedangkan 1,99 % adalah faktor lainnya.

B. SARAN

Berdasarkan pembahasan dan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka dalam kesempatan ini penulis menyampaikan saran untuk perusahaan agar dapat mengoptimalkan waktu *clearance* dan meningkatkan jumlah kunjungan kapal diperusahaan. Adapun saran yang penulis sampaikan adalah sebagai berikut :

1. Perusahaan harusnya menerapkan target waktu yang sesingkat – singkatnya dalam penyelesaian pelayanan jasa *clearance* untuk satu kapal dengan rata – rata waktu yang ideal dalam pelayanan *clearance* untuk satu kapal adalah 2-3 jam.

2. Perusahaan sebaiknya menambah kuantitas serta kualitas karyawan di PT Bahari Eka Nusantara Cabang Berau dalam hal ini agar mengoptimalkan waktu *clearance*. Dan demi mencapai peningkatan jumlah kunjungan kapal yang diageni PT Bahari Eka Nusantara.

DAFTAR PUSTAKA

- Badudu & Zain. (2001). Kamus Umum Bahasa Indonesia. Jakarta : Pustaka Sinar Cipta,1992).
- Departemen Pendidikan Indonesia. 2008. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Edy Sutrisno, 2010. *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Edisi Pertama. Cetakan Pertama. Jakarta : Penerbit Kencana.
- Engkos Kosasih, Hananto soewedo (2007). Manajemen perusahaan pelayaran: suatu pendekatan praktis dalam bidang usaha pelayaran-Ed. 1-1- Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Engkos Kosasih, Hananto soewedo. 2007. Manajemen perusahaan pelayaran: *suatu pendekatan praktis dalam bidang usaha pelayaran*-Ed. 1-1- Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Freddy, Rangkuti. 2006. *Teknik Mengukur dan Strategi Meningkatkan Kepuasan Pelanggan*. Jakarta : Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama.
- Gottschalk, Louis. Mengerti Sejarah. Jakarta: UI Press, 1986.
- Herlinda, A., & Manurung, S. A. (2021). *Pendampingan Perancangan Kontrak Kerja Sama PT Pelayaran Nasional Lestari Dengan Keagenan Kapal*. 1(1), 272–281.
- Hugiono dan P.K. Poerwantana, Pengantar Ilmu Sejarah , (Jakarta : PT Rineka
- KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia)*. (2005). Jakarta: PT (Persero) penerbitan dan percetakan.
- Keputusan Menteri Nomor 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal.
- Keputusan Menteri Nomor 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KM. 33 Tahun 2001
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).
- Kosasih, Engkos, dan Hananto Soewedo. 2007. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: Rajawali Pers
- MANAJEMEN OPERASIONAL ANGKUTAN LAUT dan Kepelabuhanan serta Prosedur Impor Barang oleh Suranto, SE Terbitan: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2004

- Nasir, M. (1999). Metode Penelitian. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Of, C., Law, S., Penelitian, P., & Perpustakaan, P. (2019). *KONSTITUSIONALITAS UNDANG-UNDANG PELAYARAN*. 8, 203–224.
- Oliver, J. (2013). Malayu Hasibuan, Dasar-Dasar Perbankan. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699.
- Peraturan Menteri Nomor 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.
- Sugiyono (2019). Statistika untuk Penelitian. Bandung : CV Alfabeta.
- Suyono, R.P (2007). Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV. Jakarta : PPM
- Transportasi Laut Kerangka Kesejahteraan Bangsa (Willy Hermansyah, 2014)
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Wahyudi, Z. (2017). ANALISIS PENGARUH PELAYANAN JASA PENGINAPAN HOTEL SYARI'AH TERHADAP KEPUASAN KONSUMEN DITINJAU DARI PERSPEKTIF EKONOMI ISLAM (Studi Pada Harion Hostel Syariah Bandar Lampung). *Undergraduate Thesis, UIN Raden Intan Lampung*.

LAMPIRAN

Lampiran 1 SIUPAL Perusahaan

		Pengukuhan SIUPAL PT. BAHARI EKA NUSANTARA dikarenakan SIUPAL Asli dilampirkan.
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL) (Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 32. Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan)		
NOMOR : BXXXV-195/AT.54		
Berdasarkan surat permohonan Saudara No. 030/BEN/Nov'07 tanggal 15/11/2007 diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada		
Nama Perusahaan	: PT. BAHARI EKA NUSANTARA	
Alamat Kantor Perusahaan	: Gd. Wisma Budi Lt. 3 Ruang 304 HR. Rasuna Said Kav. C-6 Kel. Karet Kec. Setiabudi Jakarta Selatan 12920	
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab	: YUSTINA UTAMI (Direktur)	
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	: Taman Sari Pesona Bali Blok 8A/9 RT.003 RW.015 Kel. Pisangan Kec. Ciputat Timur - Tangerang	
Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)	: 02.433.881.6-011.000	
Kewajiban Pemegang SIUPAL :		
<ol style="list-style-type: none">1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan laut, kepelabuhanan, keselamatan maritim dan lingkungan hidup.2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi / Komisaris, domisili perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.5. Mengumumkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau liner maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau trampet melalui media massa ataupun organisasi yang mempertemukan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.6. Menyampaikan laporan tahunan kegiatan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.7. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna / calon perwira yang akan melaksanakan praktek berlayar (Proyek Laut), bagi kapal yang berukuran GT. 750 keatas.8. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.		
SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.		
Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.		
Penanggung Jawab  PT. BAHARI EKA NUSANTARA YUSTINA UTAMI (Direktur)		Dikeluarkan di : JAKARTA Pada tanggal : 31 MARET 2008  DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  REFENDI BATUBARA NIP. 120 087 763

Lampiran 2 Tanda Daftar Perusahaan (TDP)

 REPUBLIK INDONESIA PEMERINTAH KABUPATEN BERAU BADAN PELAYANAN PERIJINAN TERPADU TANDA DAFTAR PERUSAHAAN PERSEROAN TERBATAS <small>BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 3 TAHUN 1982 TENTANG WAJIB DAFTAR PERUSAHAAN</small>			
NOMOR TDP 170416100425	BERLAKU S/D TGL 27 JUNI 2016	0	0

AGENDA PENDAFTARAN NOMOR :	TANGGAL :
NAMA PERUSAHAAN : PT. BAHARI EKA NUSANTARA	
STATUS : KANTOR CABANG	
ALAMAT : JL. DURIAN III PERUM BI BLOK C.11 NO. 5 KEL. GN PANJANG KECAMATAN TANJUNG REDEB KABUPATEN BERAU.	
NOMOR TELPON :	FAX :
PENGURUS UTAMA / PENGURUS CABANG : JEKSON TAMPUBOLON	
KEGIATAN USAHA POKOK : AGENT PELAYARAN KLUH : (61111)	
PENGESAHAN MENTERI HUKUM DAN HAM : NOMOR: C-01245 HT.01.01.TH.2006	
TANGGAL : 17 JANUARI 2006	
PERSETUJUAN MENTERI HUKUM DAN HAM ATAS AKTA PERUBAHAN ANGGARAN DASAR NOMOR:	
TANGGAL :	
PENERIMA LAPORAN PERUBAHAN ANGGARAN DASAR NOMOR :	

DITETAPKAN DI : TANJUNG REDEB
 PADA TANGGAL : 27 JUNI 2011
 an. BUPATI BERAU
 KEPALA BPPT
 SEKRETARIS BPPT KAB. BERAU

Drs. ACHMAD ISHAK
 PEMBINA
 NIP. 19581215 199403 1 003

Keterangan :
 - Lembar 2 : Sistem Pengurusan THNRI

Lampiran 3 Dokumen Loading MV Dry Transport



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

Port : Muara pantai, East Kalimantan, Indonesia
Date : 18th March, 2021
Messr. : PT. Bahari Eka Nusantara

Re: LETTER OF AUTHORIZATION TO SIGN BILLS OF LADING

Dear Sir,

I hereby confirm that you have authority to sign Bills of Lading in my behalf in respect of the cargo loaded at this port. Quantity and Quality of cargo to be in strict conformity as per mate's receipt.

That the said B/L are signed only against presentation of corresponding Mate's Receipt. Signed by the Master or an Officer of the vessel, with corresponding quantity and remarks included. That the said Bills of Lading are to bear the date on which loading of the cargo concerned was completed. Under no circumstances are they to be dated earlier or later than the date of Completion of loading.

After departure of my vessel From Muara Pantai, Anchorage, Indonesia you are hereby instructed to contact my operator to obtain authorization to release the Bills of Lading.

Please ensure that the Bills of Lading are properly dated.

You are hereby requested to countersign the copy of this letter.

Yours Faithfully



Capt. Ivan Marivano
Master of MV. DRY TRANSPORT

Scanned with CamScanner



NOTICE OF READINESS

Date : 13TH MARCH 2021
Port : MUARA PANTAI

Vessel : MV.DRY TRANSPORT
Voy. No. : 001/GA/2021

To :

Dear Sir,

Please be advised that the above mentioned vessel, under my command, has officially arrived at the port of MUARA PANTAI – KALIMANTAN TIMUR on 13TH MARCH 2021 at 0818 Hours (Local Time) and is in every respect ready to commence LOADING in Bulk in accordance with the applicable terms & conditions of the relevant charter party.

Cargo : COAL

Quantity : 50.500 MT

Yours faithfully,



CAPT. IVAN MARIVANO
Master of MV.DRY TRANSPORT

The above Notice of Readiness was tendered on : 13TH MARCH 2021 at 0818 LT

Please acknowledge the receipt of this NOTICE OF READINESS by signing this document.

Acknowledged by,

Present,

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

As Shipper

As Agent

The above Notice of Readiness was accepted on : As Per Charter Party

PT. Asia Mula Transpacific
Jl. Dr. Hoesanudin No. 30
Medan 20133 - Indonesia
Telp : +62-61 466 5814
+62-61 418 4774 (4 lines)
Fax : +62-61 418 4758
Email : amt@asiamulatranspacific.com

Scanned with CamScanner

Date : March 13th, 2021
Port of : Muara Pantai Anchorage,
East Kalimantan, Indonesia

Messrs : PT. Bahari Eka Nusantara

RE : DECLARATION OF LOADABLE QUANTITY MV. DRY TRANSPORT

DEAR SIRs,

THIS IS NOTIFY YOU THAT ABOVE NAMED VESSEL AT HER CALL AT THIS PORT IS READY TO
ACCEPT THE FOLLOWING AMOUNT OF CARGO IN BULK COAL.

ABOUT **50,500** METRIC TONS

ACKNOWLEDGE RECEIPT,

YOURS FAITHFULLY

PT. NUSANTARA BERAU COAL
SHIPPER



**MASTER OF
MV. DRY TRANSPORT**

Scanned with CamScanner



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

B/L NO : 004/BER-IND/21

MATE'S RECEIPT

Name Of Vessel : MV. DRY TRANSPORT

Voyage No : 01

From Shipper : PT. NUSANTARA BERAU COAL
JL. PULAU DERAWAN RT. 31, TANJUNG REDEB, BERAU,
KALIMANTAN TIMUR, 77311 - INDONESIA

Consignee : TO ORDER

Notify address : HONGKONG TOPWAY TRADING CO., LIMITED
FLAT/RM 5, 17/F, CHINA MERCHANTS TOWER, SHUN TAK CENTRE,
NO 168-200 CONNAUGHT ROAD CENTRAL, HONG KONG. □
AND
PT. OBSIDIAN STAINLESS STEEL
ADDRESS : GEDUNG BURSA EFEK INDONESIA TOWER I, LANTAI 31,
KEL. SENAYAN, KEC. KEBAYORAN BARU, KOTA ADM. JAKARTA SELATAN,
PROP. DKI JAKARTA)

Port Of Loading : MUARA PANTAI ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA

Destination : MUARA SAMPARA ANCHORAGE, MOROSI, KENDARI, SOUTHEAST □ SULAWESI, INDONESIA

The following goods :

MARKS	DESCRIPTION	QUANTITY
005/BER-IND/21	INDONESIAN STEAM COAL PLACE OF DELIVERY: STOCKPILE PT. OBSIDIAN STAINLESS STEEL CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY	50,500 MT

State number of packages in writing

Subject to the terms and conditions
in the Bill of Lading

Muara Pantai Anchorage, East Kalimantan, Indonesia
March 18th, 2021



Scanned with CamScanner



BEN LINE AGENCIES

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
CARGO MANIFEST

Name Of vessel : MY DRY TRANSPORT

Flag :

INDONESIA

Voyage No :

01

GRT : 28,938 MT

Sailing Date : 18TH MARCH, 2021

From :

MURBA PANTAI ANCHORAGE, EAST
KALIMANTAN, INDONESIA

To :

MURBA SAIPARA ANCHORAGE, MOROSI, KENDARI,
SOUTHEAST SULAWESI, INDONESIA

Master : CAPT. NYAI MARWANO

BL No	SHIPPER	CONSIGNEE:	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT
004BER-INDZ1	PT. NUSANTARA BEBAU COAL JL. PULAU DEKAWAN RT. 31, TANJUNG REDEB, BEBAU KALIMANTAN TIMUR, 77311 - INDONESIA	TO ORDER NOTIFY ADDRESS: HONGKONG TOPWAY TRADING CO., LIMITED FLAT/10, 5, 17/F, CHINA MERCHANTS TOWER, SHUN TAK CENTRE, NO 168-200 CONNAUGHT ROAD CENTRAL, HONG KONG. AND PT. OBSIDIAN STAINLESS STEEL ADDRESS: GEDUNG BURSIA EFEK INDONESIA TOWER 1, LANTAI 31 KEL. SENAYAN, KEC. NEBAYOTAN BARU, KOTA ADM. JAKARTA SELATAN, PROP. DKI JAKARTA	INDONESIAN STEAM COAL PLACE OF DELIVERY: STOCKPILE PT. OBSIDIAN STAINLESS STEEL CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY	50,500 MT

Murba Pantai Anchorage, East Kalimantan, Indonesia

March 18th, 2021

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

AS AGENT

Scanned with CamScanner



ARRIVAL / DEPARTURE REPORT

BEN LINE AGENCIES

VESSEL NAME : MV. DRY TRANSPORT
PORT : MUARA PANTAI ANCHORAGE, INDONESIA
VOY NO : 01

ARRIVAL			DEPARTURE		
	DATE	TIME		DATE	TIME
ARRIVAL AT PILOT STATION	13 March 2021	08.30 HRS	COMPLETED LOADING OPERATION	16 March 2021	06.00 HRS
NOR TENDERED	13 March 2021	08.18 HRS	FINAL DRAFT SURVEY COMMENCED	18 March 2021	06.00 HRS
DROPED ANCHORAGE	13 March 2021	08.18 HRS	FINAL DRAFT SURVEY COMPLETED	18 March 2021	07.00 HRS
FREE PRATIQUE GRANTED	13 March 2021	12.05 HRS	COMPLETED CARGO DOCUMENTATION	18 March 2021	18.30 HRS
PILOT ON BOARD	13 March 2021	14.40 HRS	PILOT ON BOARD	18 March 2021	18.40 HRS
NOR ACCEPTED	AS PER CHARTER PARTY		VESSEL SAILING	18 March 2021	19.00 HRS
INITIAL DRAFT SURVEY COMMENCED	13 March 2021	16.00 HRS	ETA NEXT PORT, MOROSI	22 March 2021	PM HRS
INITIAL DRAFT SURVEY COMPLETED	13 March 2021	17.00 HRS			
COMMENCED LOADING OPERATION	13 March 2021	21.30 HRS			

ARRIVAL			DEPARTURE		
BUNKERS R.O.B			BUNKERS R.O.B		
FOIL	626.406 MTS	NO OF TUGS	FOIL	605 MTS	NO OF TUGS
DIOIL	40.450 MTS	SHORE CRANE	DIOIL	45.380 MTS	SHORE CRANE
FWATER	163 MTS	FORKLIFTS	FWATER	117.2 MTS	FORKLIFTS
DRAFT			DRAFT		
FORE	4.00 M	AFT	6.50 M	FORE	11.892 M
				AFT	12.505 M

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

AS AGENTS ONLY





BEN LINE AGENCIES

STATEMENT OF FACT

VESSEL		MV. DRY TRANSPORT	
	DATE	TIME	
VESSEL ARRIVED AT PIS	13 March 2021	06:30	HRS
NOR TENDERED	13 March 2021	08:18	HRS
DROP ANCHORAGE AT QUARANTINE ZONE	13 March 2021	08:18	HRS
AGENT & PORT AUTHORITY ON BOARD	13 March 2021	11:00	HRS
FREE PRATIQUE GRANTED	13 March 2021	12:05	HRS
PILOT ON BOARD	13 March 2021	14:40	HRS
VESSEL ARRIVED AT LOADING POINT	13 March 2021	15:54	HRS
DROP ANCHORAGE AT LOADING POINT	13 March 2021	16:00	HRS
PILOT OFF	13 March 2021	16:00	HRS
NOR ACCEPTED	AS PER CHARTER PARTY		
NOR RETENDERED	-	-	HRS
INITIAL DRAFT SURVEY COMMENCED	13 March 2021	16:00	HRS
INITIAL DRAFT SURVEY COMPLETED	13 March 2021	17:00	HRS
COMMENCED LOADING OPERATION	13 March 2021	21:30	HRS
COMPLETED LOADING OPERATION	18 March 2021	06:00	HRS
FINAL DRAFT SURVEY COMMENCED	18 March 2021	06:00	HRS
FINAL DRAFT SURVEY COMPLETED	18 March 2021	07:00	HRS
COMPLETED CARGO DOCUMENT	18 March 2021	18:30	HRS
PILOT ON BOARD FOR SAILING	18 March 2021	18:40	HRS
VESSEL SAILED	18 March 2021	19:00	HRS
ETA NEXT PORT, MOROSI, SOUTHEAST SULAWESI	22 March 2021	PM	HRS

ARRIVAL CONDITION			DEPARTURE CONDITION		
BUNKERS R.O.B (ARRIVAL)			BUNKERS R.O.B (DEPARTURE)		
F/OIL	626.406	MTS	F/OIL	605	MTS
D/OIL	46.450	MTS	D/OIL	45.390	MTS
FWATER	163	MTS	FWATER	117.2	MTS

DRAUGHT ARRIVAL			DRAUGHT DEPARTURE		
FORE	4.00	Mtrs	FORE	11.692	Mtrs
AFT	6.50	Mtrs	AFT	12.505	Mtrs

TOTAL CARGO		CARGO LOADING	
50,500 MT		AS PER BILL OF LANDING	
50,500 MT		AS PER FINAL DRAFT SURVEY	

MASTER'S REMARKS:

PT.BAHARI EKA NUSANTARA

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

AS AGENTS ONLY

PT. NUSANTARA BERAU COAL

SHIPPER

M/V DRY TRANSPORT



Scanned with CamScanner



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

As Agent Only

Jl. Murjani 2 Gg. Terampil No.78A RT.17 Kel. Karang Ambun
Kec.Tanjung Redeb (77311) Telp : +62 554 2022214

**TIME SHEET / STATEMENT OF FACT
WORKING RECORDS**

PAGE - 01

NAME OF VESSEL	: MV. DRY TRANSPORT	COMMENCED LOADING	: 13 MAR 2021 - 21:30 HRS
PORT OF LOADING	: MUARA PANTAI ANCHORAGE, INDONESIA	COMPLETED LOADING	: 18 MAR 2021 - 06:00 HRS
ARRIVED PILOT STATION	: 13 MAR 2021 - 06:30 HRS	DESCRIPTION OF GOODS	: INDONESIAN STEAM COAL
NOTICE OF READINESS TENDERED	: 13 MAR 2021 - 08:18 HRS	QUANTITY OF CARGO	: 50,500 MT
NOTICE OF READINESS ACCEPTED	: AS PER CHARTER PARTY	SHIPPER/CONSIGNEE	: PT. NUSANTARA BERAU COAL

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME	REMARKS
13 MAR - SAT	FINE	06:30	VESSEL ARRIVAL AT QUARANTINE ZONE
		08:18	NOTICE OF READINESS TENDERED
		08:18	VESSEL DROPPED ANCHOR
		08:30	PWE (FINISH WITH ENGINE)
		11:00	AGENT & PORT AUTHORITY ON BOARD FOR CHECKING
		12:05	FREE PRATIQUE GRANTED
		12:50	AGENT & PORT AUTHORITY DISEMBARKED FROM VESSEL
		14:40	PILOT ON BOARD
		14:40 - 14:45	VESSEL SHIFTING TO LOADING POINT
		15:54	VESSEL ARRIVED AT LOADING POINT
		16:00	VESSEL DROPPED ANCHOR AT LOADING POINT
		16:00	PILOT OFF
		16:00	STEVEDORE & SHIPPER ONBOARD
		16:00 - 17:00	INITIAL DRAFT SURVEY
		17:00 - 17:30	HOLD CLEANLINES INSPECTION
		17:40	LCT CAHAYA SULTHAN ALONGSIDE AT MID STARBOARD SHIP
		17:40 - 21:30	PREPARATION FOR LOADING
14 MAR - SUN	FINE	21:30	1ST BG. TSM 16 A/SIDE AT P/SIDE AFT SHIP WITH TOTAL CARGO 6,905.409 MT
		21:30	MV. DRY TRANSPORT COMMENCED LOADING H3C2 H5C4 FROM BG. TSM 16
		21:30 - 22:30	TRANSFER ALL EQUIPMENT FROM LCT CAHAYA SULTHAN TO SHIP DECK AND BG. TSM 16 BY CRANE 3
		22:30	LCT CAHAYA SULTHAN CASTED OFF
		22:30 - 24:00	LOADING ON PROGRESS H3C2 H5C4 FRM BG. TSM 16
		00:30	2ND BG. TSM 2 A/SIDE AT S/SIDE FW SHIP WITH TOTAL CARGO 5,295.657 MT
		00:30	STARTED LOADING H2C1 FROM BG. TSM 2
		00:30 - 00:50	TRANSFER DOZER FROM SHIP DECK TO BG. TSM 5 BY CRANE 3
		00:50	STARTED LOADING H4C3 FROM BG. TSM 16
		00:50 - 13:30	LOADING ON PROGRESS H3C2 H5C4 FRM BG. TSM 16 & H2C1, H4C3 FRM BG. TSM 2
		13:30	STOPPED LOADING H3C2, H2C2 CONTINUE LOADING. H1C1 STARTED LOADING
		13:30 - 15:30	LOADING ON PROGRESS H1C1 H2C2 FRM BG. TSM 2 & H4C3 FRM BG. TSM 16
		15:30	STOPPED LOADING H5C4, RESUMED LOADING H4C4 CONTINUE, RESUMED LOADING H3C3 FROM BG. TSM 16
		17:10	STOPPED LOADING H2C2 FROM BG. TSM 16, RESUMED LOADING H3C3 FROM BG. TSM 2
		17:10 - 17:30	TRANSFER DOZER FROM BG. TSM 16 TO SHIP DECK BY CRANE 2
		17:30	BG. TSM 16 CASTED OFF
15 MAR - MON	FINE	18:00	3RD BG. TSM 20 A/SIDE AT P/SIDE AFT SHIP WITH TOTAL CARGO 5,295.633 MT
		18:00	RESUME LOADING H4C4 FRM BG. TSM 20
		18:00 - 18:20	TRANSFER DOZER FROM SHIP DECK TO BG. TSM 20 BY CRANE 2
		18:20 - 24:00	RESUMED LOADING H2C2, H3C3 FRM BG. TSM 2, H4C4 FRM BG. TSM 20
		00:00 - 05:20	RESUMED LOADING H2C2, H3C3 FRM BG. TSM 2, H4C4 FRM BG. TSM 20
		06:20	STOPPED LOADING H1C1, H2C2 DUE TO FINISH CARGO FRM BG. TSM 2
		06:20 - 06:40	TRANSFER DOZER FRM BARGE TO SHIP DECK BY CRANE 2
		06:40	BG. TSM 2 CASTED OFF
		07:20	4TH BG. TSM 25 A/SIDE AT S/SIDE FW SHIP WITH TOTAL CARGO 6,903.273 MT
		07:20 - 16:00	RESUMED LOADING H1C1, H2C2 FRM BG. TSM 25
		16:00	STOPPED LOADING H2C2 H4C4 DUE TO FINISH CARGO ON BG. TSM 20
		16:00	RESUMED LOADING H3C3 ON BG. TSM 25
		16:00 - 16:20	TRANSFER DOZER FROM BG. TO SHIP DECK BY CRANE 2
		16:20	BG. TSM 20 CASTED OFF
		18:20	

We hereby certify above that above statement of fact of fact are true and correct :
Master's Remarks :

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

SHIPPER

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

AS AGENT ONLY

PT. NUSANTARA BERAU COAL

MV DRY TRANSPORT

CAPT. IVAN MARIVANO

MASTER



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

As Agent Only

Jl. Murjani 2 Gg. Terampil No.78A RT.17 Kel. Karang Ambun
Kec.Tanjung Redeb (77311) Telp : +62 554 2022214

**TIME SHEET / STATEMENT OF FACT
WORKING RECORDS**

PAGE - 02

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME	REMARKS
15 MAR - MON	FINE	17:00	5TH BG TSM 24 A/SIDE AT P/SIDE AFT SHIP WITH TOTAL CARGO 5,152.161 MT
		17:00	RESUMED LOADING H4C4 FRM BG. TSM 24
		17:00 - 17:20	TRANSFER DOZER FROM SHIP DECK TO BG TSM 25 BY CRANE 2
		17:20	RESUMED LOADING H2C2 FROM BG TSM 25
16 MAR - TUE	FINE	18:30	STOPPED LOADING H4C4, RESUMED LOADING H5C4 FRM BG. TSM 24
		18:30 - 24:00	LOADING ON PROGRES H3C3 FRM BG. TSM 25, H2C2, H5C4 FRM BG. TSM 24
		00:00 - 09:30	LOADING ON PROGRES H3C3 FRM BG. TSM 25, H2C2, H5C4 FRM BG. TSM 24
		09:30	STOPPED LOADING H3C3, RESUMED LOADING H4C3
		13:50	STOPPED LOADING H1C1, H2C2 DUE TO FINISH CARGO FRM BG. TSM 25
		13:50 - 14:10	TRANSFER DOZER FROM BG TO SHIP DECK BY CRANE 2
		14:10	BG. TSM 25 CASTED OFF
		14:10	LOADING ON PROGRESS H4C3 FRM BG. TSM 24
		14:50	6TH BG. TSM 1 A/SIDE AT FWD S/SIDE SHIP WITH TOTAL CARGO 5,296.288 MT
		14:50	RESUMED LOADING H1C1 FRM BG. TSM 1
		14:50 - 16:10	TRANSFER DOZER FRM SHIP DECK TO BG BY CRANE 2
		16:10	RESUMED LOADING H2C2 FRM BG. TSM 24
17 MAR - WED	FINE	16:10 - 20:00	LOADING ON PROGRESS H1C1 FRM BG. TSM 1, H2C2, H4C3, H5C4 FRM BG. TSM 24
		20:00	STOPPED LOADING H4C3, H5C4 DUE TO FINISH CARGO FRM BG. TSM 24
		20:00	RESUMED LOADING H2C2 FROM BG. TSM 1
		20:00 - 20:20	TRANSFER DOZER FROM BG. TSM 24 TO SHIP DECK
		20:20	BG. TSM 24 CASTED OFF
		20:50	7TH BG. TSM 22 A/SIDE AT P/SIDE AFT SHIP WITH TOTAL CARGO 5,296.288 MT
		20:50	RESUMED LOADING H5C4 FRM BG. TSM 22
		20:50 - 21:10	TRANSFER DOZER FROM SHIP DECK TO BG. TSM 22
		21:10	RESUMED LOADING H4C3 FROM BG. TSM 1
		24:00	LOADING ON PROGRESS H1C1 H2C2 H4C3 FROM BG TSM 1, H5C4 FROM BG TSM 22
		02:50	STOPPED LOADING H1C1, H4C3 DUE TO FINISH CARGO FRM BG. TSM 1
		02:50	RESUMED LOADING H2C2 FROM BG. TSM 22
		02:50 - 03:20	TRANSFER DOZER FROM BG. TSM 1 TO SHIP DECK
		03:20	BG. TSM 1 CASTED OFF
		04:00	8TH BG TSM 9 A/SIDE AT S/SIDE FWD SHIP WITH TOTAL CARGO 5,295.609 MT
		04:00	RESUMED LOADING H1C1 FRM BG. TSM 9
		04:00 - 04:20	TRANSFER DOZER FROM SHIP DECK TO BG TSM 9
		04:20	RESUMED LOADING H4C3 FROM BG. TSM 22
		04:30	STOPPED LOADING H2C2, RESUMED LOADING H3C2 FROM BG. TSM 22
		04:30 - 10:00	LOADING ON PROGRESS H3C2, H4C3 FRM BG. TSM 22, H1C1 FRM BG. TSM 9
		10:00	STOPPED LOADING H3C2, RESUMED LOADING H2C2 FROM BG. TSM 22
		11:20	STOPPED LOADING H2C2, H5C4 DUE TO FINISH CARGO FRM BG. TSM 22, RESUMED LOADING H4C3 FROM BG. TSM 9
		11:20 - 11:40	TRANSFER DOZER FROM BG. TSM 22 TO SHIP DECK
		11:40	BG. TSM 22 CASTED OFF
		12:10	9TH BG. TSM 23 A/SIDE AT P/SIDE AFT SHIP WITH TOTAL CARGO 5,296.094 MT
		13:10	RESUMED LOADING H5C4 FRM BG. TSM 23
		13:10 - 13:25	TRANSFER DOZER FROM SHIP DECK TO BG TSM 23 BY CRANE 2
		13:25	RESUMED LOADING H2C2 FROM BG. TSM 9
		14:00 - 16:00	LOADING ON PROGRESS H1C1 H2C2, H4C3 FROM BG. TSM 9, H5C4 FROM BG. TSM 23
		15:00	STOPPED LOADING H2C2, RESUMED LOADING H3C2 FROM BG. TSM 9
		18:20	STOPPED LOADING H1C1 H3C2 DUE TO FINISH CARGO FRM BG. TSM 9
		18:20	RESUMED LOADING H4C3 FRM BG. TSM 23
		18:20 - 18:40	TRANSFER DOZER FROM BG. TSM 9 TO BG TSM 23 BY CRANE 2
		18:40	BG. TSM 9 CASTED OFF
		18:40	RESUMED LOADING H3C2 FRM BG. TSM 23
		18:40	LOADING ON PROGRESS H3C2 FRM BG. TSM 23

We hereby certify above that above statement of fact of fact are true and correcy :

Master's Remarks :

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
AS AGENT ONLY

SHIPPER

PT. NUSANTARA BERAU COAL





PT. BAHARI EKA NUSANTARA

As Agent Only

Jl. Murjani 2 Gg. Terampil No.78A RT.17 Kel. Karang Ambun
Kec.Tanjung Redeb (77311) Telp : +62 554 2022214

**TIME SHEET / STATEMENT OF FACT
WORKING RECORDS**

PAGE - 03

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME	REMARKS
18 MAR - THU	FINE	00:00 - 01:00	STOPPED LOADING OPERATION DUE TO INTERMEDIATED DRAFT SURVEY BY COFFICER & SURVEYOR
		01:00	RESUME LOADING H2C2, H4C3 FROM BG. TSM 23
		06:00	MV. DRY TRANSPORT COMPLETED LOADING OPERATION
		06:00 - 07:00	FINAL DRAFT SURVEY BY CHIEF OFFICER AND SURVEYOR
		07:30 - 07:00	TRANSFER ALL EQUIPMENT FROM BG TSM 23 AND SHIP DECK TO LCT CAHAYA SULTAN BY CRANE 3
		08:00	BG. TSM 23 CASTED OFF
		08:00	LCT CAHAYA SULTAN CASTED OFF
		08:20	STEVEDORE DISEMBARKED
		08:20 - 09:00	WAITING DOCUMENTS LHV FROM SHIPPER
		09:00	RECEIVED DOC LHV FRM SHIPPER
	HEAVY RAIN	09:00 - 09:15	PREPARE DOCUMENTS FOR CLEARANCE OUT ARRANGEMENT IN PORT AUTHORITY
		09:15 - 12:00	ARRANGE CLEARANCE OUT AT HARBOUR MASTER
		12:00 - 14:15	WAITING CHIEF HARBOUR MASTER SIGNED PORT CLEARANCE DUE TO STILL ON INTERNAL MEETING WITH HEAD OFFICE
		14:15	PORT CLEARANCE ISSUED
		14:15	DELIVERY SHIP'S CERTIFICATES & PORT CLEARANCE TO VESSEL
		15:35 - 16:55	SPEEDBOAT PULL OVER DUE TO BAD WEATHER, STRONG WIND & LIMIT VISIBILITY
		16:55 - 18:00	CONTINUED DELIVERY SHIP'S CERTIFICATES & PORT CLEARANCE TO VESSEL
		18:00	SHIP'S CERTIFICATES & PORT CLEARANCE ONBOARD
		18:30	DOCUMENTS COMPLETED
		18:40	PILOT ON BOARD
		18:50	ANCHOR AWEIGH
		19:00	VESSEL SAILING

We hereby certify above that above statement of fact of fact are true and correct :
Master's Remarks :

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

SHIPPER

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

AS AGENT ONLY

PT. NUSANTARA BERAU COAL



Scanned with CamScanner

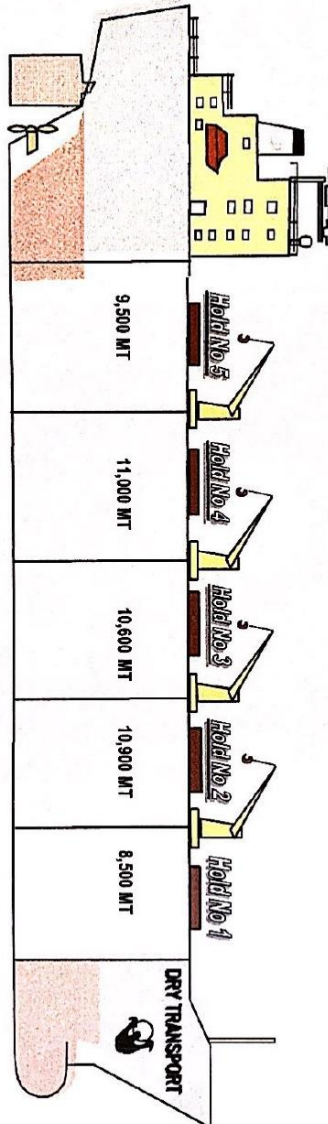


BEN LINE AGENCIES

FINAL CARGO STOWAGE PLAN M.V. DRY TRANSPORT

FLAG : INDONESIA
PORT OF LOADING : MUARA PANTAI ANCHORAGE, INDONESIA
DATE : 18TH MARCH, 2021

SHIPPER : PT. NUSANTARA BERKAU COAL
PORT OF DISCH : MUARA SAMPARA ANCHORAGE
TOTAL CARGO : 50,500 MT



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

AS AGENT ONLY

M.V. DRY TRANSPORT





BEN LINE AGENCIES

CARGO BARGE ARRIVAL / DEPARTURE TIMINGS MV. DRY TRANSPORT						
FROM		TO		REMARKS	CARGO QTY	REMARKS
DATE	TIME	DATE	TIME			
13 MAR 2021	21:30	14 MAR 2021	17:30	1ST BG. TSM 16	6,905,409 MT	CASTED OFF
14 MAR 2021	00:30	15 MAR 2021	06:40	2ND BG. TSM 2	5,295,657 MT	CASTED OFF
14 MAR 2021	18:00	15 MAR 2021	16:20	3RD BG. TSM 20	5,295,633 MT	CASTED OFF
15 MAR 2021	07:20	16 MAR 2021	14:10	4TH BG. TSM 25	6,903,273 MT	CASTED OFF
15 MAR 2021	17:00	16 MAR 2021	20:00	5TH BG. TSM 24	5,152,161 MT	CASTED OFF
16 MAR 2021	14:10	17 MAR 2021	03:20	6TH BG. TSM 1	5,296,506 MT	CASTED OFF
16 MAR 2021	20:50	17 MAR 2021	11:40	7TH BG. TSM 22	5,296,288 MT	CASTED OFF
17 MAR 2021	04:00	17 MAR 2021	18:40	8TH BG. TSM 9	5,295,609 MT	CASTED OFF
17 MAR 2021	12:10	18 MAR 2021	08:00	9TH BG. TSM 23	5,296,094 MT	CASTED OFF

SIGNED SUBJECT TO TERMS/CONDITION AND EXCEPTIONS OF THE RELEVANT CHARTER PARTY/SALE PURCHASE CONTRACT

AS AGENT ONLY

SHIPPER

MV DRY TRANSPORT

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT. NUSANTARA BERAU COAL

CAPT. IVAN MARIVANO





PT SURVEYOR CARBON CONSULTING INDONESIA
Independent Assurance Services

Head Office : Menara Biskaya 2, 3rd Floor Unit 01 dan 02 A - Jl. Jend. Gatot Subroto Kav. 71-73 - Jakarta 12870 - Indonesia - Phone (+62 21) 2996 9423 - Fax (+62 21) 2906 9422
Samarinda : Jl. Sragi Selatan No. 168 RT 02/2 Kel. Jawa Kec. Samarinda Ulu, Samarinda 75122, Kalimantan Timur - Indonesia - Phone (+62 541) 73 4000 (Hunting) - Fax (+62 541) 73 9000
Banjarmasin : Jl. A. Yani KM.30 Kel. Gunung Payung - Koc. Landasan Ulin - Banjarmasin - Kalimantan Selatan - Indonesia 70221 - Phone (+62 511) 478 5367, 478 5369
Palembang : Komplek Ruko & Pergudangan Blok AB No.9-10 - Jl. Tembus Alang-Alang Lebar - Palembang - Sumatera Selatan 30154 - Indonesia - Phone (+62 711) 564 5155
Berau : Jl. Harno-Aryeb (Depan Pasar Induk) Sei Bedungan - Tanjung Redeb 77310 - Berau - Kalimantan Timur - Indonesia - Phone (+62 554) 2020099 - Fax (+62 554) 202 0097

Job No. : BW 2280 QR

M.V 170406

VESSEL DRAFT SURVEY REPORT (PROVISIONAL)

Vessel	MV DRY TRANSPORT	GRT	28.707	L.B.P	182.000
Registry	BELAWAN	Deadweight	50.962	Summer Draft	11.919
From	MURAH PANTAI, INDONESIA	Initial Draft	11.68975	Final Draft	12.177.95
To	MOROSI, KENDARI	dd F	2.50	dd F	2.50
Cargo	COAL 4x BLK	dd M	-	dd M	-
Initial Survey	16.00-17.00 HRS 13-03-2021	dd A	10.35	dd A	10.35
Loading Commenced	21.30 HRS 13-03-2021	TPC	49.21	TPC	54.51
Loading Completed	06.00 HRS 18-03-2021	LCF	-6.93	LCF	1.05
Final Survey	06.00-07.00 HRS 18-03-2021	dM/dZ	19.161	dM/dZ	21.122

	INITIAL	FINAL
Corrected Density	1.020	1.021
Draft forward Port	3.12 metres	11.90 metres
Draft Forward Starboard	3.07 metres	11.90 metres
Draft Forward Mean	3.095 metres	11.900 metres
Corection	-0.047 metres	-0.008 metres
Corrected Forward Draft	3.048 metres	11.892 metres
Draft Aft Port	6.32 metres	12.47 metres
Draft Aft Starboard	6.25 metres	12.47 metres
Draft Aft Mean	6.285 metres	12.470 metres
Correction	0.195 metres	0.035 metres
Corrected Draft Aft	6.480 metres	12.505 metres
Fore and Aft Mean	4.764 metres	12.1985 metres
Draft Port Midships Cor'	4.83 metres	12.17 metres
Draft Starboard Midships Cor'	4.50 metres	12.17 metres
Midships Mean Cor'	4.665 metres	12.170 metres
Mean of Means	4.7145 metres	12.18125 metres
Double Mean of Means	4.68975 metres	12.17025 metres
Displacement	21552.130 m/tons	60367.048 m/tons
1st Trim Correction	-643.076 m/tons	19.270 m/tons
2nd Trim Correction	62.003 m/tons	2.180 m/tons
Displacement Cor' for Trim	20971.657 m/tons	60388.506 m/tons
Density Correction	-102.301 m/tons	-235.662 m/tons
Corrected Displacement	20869.356 m/tons	60152.844 m/tons
Ballast	11496.356 m/tons	350.000 m/tons
Freshwater	167.000 m/tons	117.200 m/tons
Fuel Oil	629.000 m/tons	605.000 m/tons
Diesel Oil	46.000 m/tons	45.200 m/tons
Others	- m/tons	- m/tons
Total Known Weight	12334.356 m/tons	117.590 m/tons
Displacement	20869.356 m/tons	60152.844 m/tons
Lightships Weight	8185.000 m/tons	8185.000 m/tons
Total Known Weight	12334.356 m/tons	117.590 m/tons
Constant	350 m/tons	350 m/tons
	CARGO LOADED	50.500.254 m/tons

From the figure obtained by means of the ship's draft checked at the time of the initial and final surveys, we hereby certify the weight of the cargo which was loaded on the above vessel to be as follows :

Weight : 50,500 metric tonnes long tons

Remarks : (Rounded) DURING INITIAL AND FINAL DRAFT SURVEY SEA SWELL CONDITION ABOUT 0.50M - 1.50 M

Acknowledge by :


MV.

Master/Chief Officer

Surveyor

This report reflects our finding at time and place of inspection and does not refer to any other matter.
This report is issued without prejudice and on understanding that it does not relieve parties from their contractual obligations.
All inspection covered in this report have been carried out to the best of our knowledge and ability and in accordance with practice and standard generally accepted in trade. Our responsibility is limited to the exercise of reasonable care and due diligence.

Lampiran 4 Laporan Bulanan Agustus 2020 – Juli 2021



BEN LINE AGENCIES

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

JL. MURJANI II, GG. TERAMPIL, RT. 17, NO. 78A

TEL. 0554-2022214

BULAN : AGUSTUS 2020


NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR	JENIS	BERANGKAT		MUAT	JENIS	STATUS	STATUS KAPAL
		TGL	ASAL			TON/M3	BARANG				
1	MV. JIN BO	10 AGUSTUS 2020	CHINA	NIHIL	NIHIL	13 AGUSTUS 2020	INDIA	55100 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN

*) Coret yang tidak perlu


KET :
 L: LINER
 T: TRAMPER
 M: MILIK
 C: CHARTER
 K: KEAGENAN

TANJUNG REDEB, 31 AGUSTUS 2020

PT. BAHARI EKA NUSANTARA



PT BAHARI EKA NUSANTARA
DWI SUPRIYATNA
 BRANCH HEAD



BEN LINE AGENCIES

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

JL. MURJANI II, GG. TERAMPIL, RT. 17, NO. 78A

TEL. 0554-2022214

BULAN : SEPTEMBER 2020


NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR	JENIS	BERANGKAT		MUAT	JENIS	STATUS	STATUS KAPAL
		TGL	ASAL			TON/M3	BARANG				
1	NIHIL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

*) Coret yang tidak perlu

KET :
 L: LINER
 T: TRAMPER
 M: MILIK
 C: CHARTER
 K: KEAGENAN

TANJUNG REDEB, 30 SEPTEMBER 2020

PT. BAHARI EKA NUSANTARA



PT BAHARI EKA NUSANTARA
DWI SUPRIYATNA
 BRANCH HEAD



BEN LINE AGENCIES

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JL. MURJANI II, GG. TERAMPIL, RT. 17, NO. 78A
TEL. 0554-2022214

BULAN : OKTOBER 2020

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR	JENIS	BERANGKAT		MUAT	JENIS	STATUS	STATUS KAPAL
		TGL	ASAL	TON/M3	BARANG	TANGGAL	TUJUAN	TON/M3	BARANG	TRAYEK	(MCK)*
1	NIHIL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

*) Coret yang tidak perlu

KET :

L: LINER

T: TRAMPER

M: MILIK

C: CHARTER

K: KEAGENAN

TANJUNG REDEB, 31 OKTOBER 2020

PT. BAHARI EKA NUSANTARA



PT BAHARI EKA NUSANTARA

DWI SUPRIYATNA

BRANCH HEAD



BEN LINE AGENCIES

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JL. MURJANI II, GG. TERAMPIL, RT. 17, NO. 78A
TEL. 0554-2022214

BULAN : NOVEMBER 2020

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR	JENIS	BERANGKAT		MUAT	JENIS	STATUS	STATUS KAPAL
		TGL	ASAL	TON/M3	BARANG	TANGGAL	TUJUAN	TON/M3	BARANG	TRAYEK	(MCK)*
1	MY ARCHAGELOS MICHAEL	07 NOVEMBER 2020	CHINA	NIHIL	NIHIL	11 NOVEMBER 2020	BANGLADESH	52,030	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN

*) Coret yang tidak perlu

KET :

L: LINER

T: TRAMPER

M: MILIK

C: CHARTER

K: KEAGENAN

TANJUNG REDEB, 30 NOVEMBER 2020

PT. BAHARI EKA NUSANTARA



PT BAHARI EKA NUSANTARA

DWI SUPRIYATNA

BRANCH HEAD



BEN LINE AGENCIES

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JL. MURJANI II, GG. TERAMPIL, RT. 17, NO. 78A
TEL. 0554-2022214

BULAN : OKTOBER 2020

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR	JENIS	BERANGKAT		MUAT	JENIS	STATUS	STATUS KAPAL
		TGL	ASAL			TANGGAL	TUJUAN				
1	MV. CL LINDY	06 DESEMBER 2020	CHINA	NIHIL	NIHIL	15 DESEMBER 2020	INDIA	60,500	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN

*) Coret yang tidak perlu

KET :

L: LINER

T: TRAMPER

M: MILIK

C: CHARTER

K: KEAGENAN

TANJUNG REDEB, 31 DESEMBER 2020

PT. BAHARI EKA NUSANTARA


PT. BAHARI EKA NUSANTARA

DWI SUPRIYATNA

BRANCH HEAD



BEN LINE AGENCIES

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JL. MURJANI II, GG. TERAMPIL, RT. 17, NO. 78A
TEL. 0554-2022214

BULAN : JANUARI 2021

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR	JENIS	BERANGKAT		MUAT	JENIS	STATUS	STATUS KAPAL
		TGL	ASAL			TANGGAL	TUJUAN				
1	MV. ANTOINE	04 JANUARI 2021	CHINA	NIHIL	NIHIL	11 JANUARI 2021	INDIA	54,700	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN

*) Coret yang tidak perlu

KET :

L: LINER

T: TRAMPER

M: MILIK

C: CHARTER

K: KEAGENAN

TANJUNG REDEB, 31 JANUARI 2021

PT. BAHARI EKA NUSANTARA


PT. BAHARI EKA NUSANTARA

DWI SUPRIYATNA

BRANCH HEAD



BEN LINE AGENCIES

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

JL. MURJANI II, GG. TERAMPIL, RT. 17, NO. 78A

TEL. 0554-2022214

BULAN : FEBRUARI 2021

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR	JENIS	BERANGKAT		MUAT	JENIS	STATUS	STATUS KAPAL
		TGL	ASAL			TANGGAL	TUJUAN				
I	MV. HTK CONFIDENCE	01 FEBRUARI 2021	PHILIPPINES	NIHIL	NIHIL	08 FEBRUARI 2021	CHINA	26,650	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
I	MV. LUMOSO LESTARI	16 FEBRUARI 2021	INDONESIA	NIHIL	NIHIL	22 FEBRUARI 2021	INDONESIA	55,000	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN

*) Coret yang tidak perlu

KET :

L: LINER

T: TRAMPER

M : MILIK

C : CHARTER

K : KEAGENAN

TANJUNG REDEB, 26 FEBRUARI 2021

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

DWI SUPRIYATNA

BRANCH HEAD



BEN LINE AGENCIES

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

JL. MURJANI II, GG. TERAMPIL, RT. 17, NO. 78A

TEL. 0554-2022214

BULAN : MARET 2021

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR	JENIS	BERANGKAT		MUAT	JENIS	STATUS	STATUS KAPAL
		TGL	ASAL			TANGGAL	TUJUAN				
I	MV. DRY TRANSPORT	13 MARET 2021	INDONESIA	NIHIL	NIHIL	18 MARET 2021	INDONESIA	50,500	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
I	MV. STAR GALA	12 MARET 2021	CHINA	NIHIL	NIHIL	24 MARET 2021	INDIA	60,500	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN

*) Coret yang tidak perlu

KET :

L: LINER

T: TRAMPER

M : MILIK

C : CHARTER

K : KEAGENAN

TANJUNG REDEB, 31 MARET 2021

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

DWI SUPRIYATNA

BRANCH HEAD



BEN LINE AGENCIES

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JL. MURJANI II, GG. TERAMPIL, RT. 17, NO. 78A
TEL. 0554-2022214

BULAN : APRIL 2021

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR	JENIS	BERANGKAT		MUAT	JENIS	STATUS	STATUS KAPAL
		TGL	ASAL			TANGGAL	TUJUAN				
1	MV. BULK COURAGEOUS	14 APRIL 2021	PHILIPPINE	NIHL	NIHL	27 APRIL 2021	INDIA	60 500 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
2	MV. BREEZE	17 APRIL 2021	THAILAND	NIHL	NIHL	25 APRIL 2021	INDIA	54 229 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN

*) Coret yang tidak perlu

KET :

L: LINER

T: TRAMPER

M: MILIK

C: CHARTER

K: KEAGENAN

TANJUNG REDEB, 30 APRIL 2021

PT. BAHARI EKA NUSANTARA


PT. BAHARI EKA NUSANTARA
(AS AGENT)
DWI SUPRIYATNA
BRANCH HEAD

Dipindai dengan CamScanner



BEN LINE AGENCIES

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JL. MURJANI II, GG. TERAMPIL, RT. 17, NO. 78A
TEL. 0554-2022214

BULAN : MEI 2021

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR	JENIS	BERANGKAT		MUAT	JENIS	STATUS	STATUS KAPAL
		TGL	ASAL			TANGGAL	TUJUAN				
1	NIHL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

*) Coret yang tidak perlu

KET :

L: LINER

T: TRAMPER

M: MILIK

C: CHARTER

K: KEAGENAN

TANJUNG REDEB, 31 MEI 2021

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
DWI SUPRIYATNA
BRANCH HEAD



BEN LINE AGENCIES

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

JL. MURJANI II, GG. TERAMPIL, RT. 17, NO. 78A

TEL. 0554-2022214

BULAN : JUNI 2021

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR	JENIS	BERANGKAT		MUAT	JENIS	STATUS	STATUS KAPAL
		TGL	ASAL	TON/M3	BARANG	TANGGAL	TUJUAN	TON/M3	BARANG	TRAYEK	(M/C/K)*
1	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL

*) Coret yang tidak perlu

KET :

L: LINER

T: TRAMPER

M : MILIK

C : CHARTER

K : KEAGENAN

TANJUNG REDEB, 30 JUNI 2021

PT. BAHARI EKA NUSANTARA


PT. BAHARI EKA NUSANTARA
DWI SUPRIYATNA

BRANCH HEAD



BEN LINE AGENCIES

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

JL. MURJANI II, GG. TERAMPIL, RT. 17, NO. 78A

TEL. 0554-2022214

BULAN : JULI 2021

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR	JENIS	BERANGKAT		MUAT	JENIS	STATUS	STATUS KAPAL
		TGL	ASAL	TON/M3	BARANG	TANGGAL	TUJUAN	TON/M3	BARANG	TRAYEK	(M/C/K)*
1	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL

*) Coret yang tidak perlu

KET :

L: LINER

T: TRAMPER

M : MILIK

C : CHARTER

K : KEAGENAN

TANJUNG REDEB, 31 JULI 2021

PT. BAHARI EKA NUSANTARA


PT. BAHARI EKA NUSANTARA
DWI SUPRIYATNA

BRANCH HEAD