

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



SKRIPSI

**PENGARUH BANYAKNYA CARGO LOADED TERHADAP
PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PADA KAPAL YANG
DIAGENI PT BAHARI EKA NUSANTARA CABANG
BALIKPAPAN**

Oleh :

TEGUH ADITYA PRATAMA
NRP 4 61 18 9622

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

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



SKRIPSI

**PENGARUH BANYAKNYA CARGO LOADED TERHADAP
PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PADA KAPAL YANG
DIAGENI PT BAHARI EKA NUSANTARA CABANG
BALIKPAPAN**

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan

Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV

Oleh :

TEGUH ADITYA PRATAMA
NRP 4 61 18 9622

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : TEGUH ADITYA PRATAMA
Nrp : 461189622
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : "PENGARUH BANYAKNYA CARGO LOADED
TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT
PADA KAPAL YANG DI AGENI PT BAHARI EKA
NUSANTARA CABANG BALIKPAPAN"

Jakarta, 7 Juli 2022

PEMBIMBING 1

Bagaskoro, S. Kom., MM
NIP. 19590927 198003 1 002

PEMBIMBING 2

Capt. Jasief S. Putrahardja, MM

Mengetahui :

KETUA JURUSAN KALK

Dr. Vidya Selasдини, S.SiT, M.MTr.

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

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



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : TEGUH ADITYA PRATAMA
Nrp : 461189622
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : "PENGARUH BANYAKNYA CARGO LOADED
TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PADA
KAPAL YANG DI AGENI PT BAHARI EKA NUSANTARA
CABANG BALIKPAPAN"

Jakarta, 18 Juli 2022

Ketua Penguji,

Anggota Penguji 1

Anggota Penguii 2

Agus Leonard Togatorop, S.Si.T., M.Si.
Penata (III/c)
NIP/ 198408152007121002

Drs. Atta Braman, DEA

Bagaskoro, s. Kom., MM
NIP. 19590927 198003 1 002

Mengetahui :

KETUA JURUSAN KALK

Dr. Vidya Selasдини, S.SiT, M.MTr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Yang dimana penulisan skripsi ini merupakan suatu tugas dan kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyelesaikan Program Diploma IV yang telah ditentukan sesuai dengan kurikulum yang telah ditentukan.

Penyusunan skripsi ini didasari oleh pengalaman yang penulis dapatkan selama melaksanakan praktek darat di Perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan. Serta pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat menjalani pendidikan serta melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah :

“PENGARUH BANYAKNYA CARGO LOADED TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PADA KAPAL YANG DIAGENI PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BALIKPAPAN”

Dalam penyusunannya, skripsi ini dapat terselesaikan karena mendapat dukungan dan perhatian dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu penulis dalam penyelesaian skripsi ini, antara lain kepada :

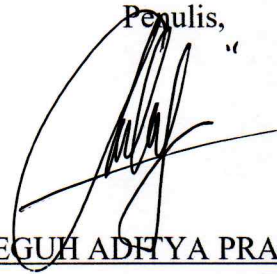
1. Yth, Bapak Sudiono, M.Mar. Selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Yth, Ibu Vidya Selasdini, S.SiT, M.M,Tr. Selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Bagaskoro, S.Kom., MM. Selaku Dosen Pembimbing Skripsi I Materi yang telah membimbing, mengarahkan, dan meluangkan waktu dan pikirannya kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
4. Capt. Jasief S. Putrhardja, MM. Selaku Dosen Pembimbing Skripsi II Penulisan yang telah membimbing, mengarahkan, dan meluangkan waktu dan pikirannya kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
5. Kepada Kedua Orang Tua tercinta, Bapak Munadi dan Ibu Ratna Sari yang telah membesarkan, mendidik, dan memberi dukungan kepada penulis baik berupa moral maupun materi hingga doa.

6. Teruntuk Adik-Adik tersayang Refri Rico Dwi Aditya, Aldi Al Rohman Aditya, Dan Tyas Fourel Aulivia yang senantiasa memberikan motivasi dan dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan pendidikan secara tepat waktu.
7. Seluruh dosen pengajar dan staff pelaksana jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan ilmu dan bimbingannya selama penulis menjalani pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
8. Yang terkasih, Chaidara Nafisah beserta keluarga yang menjadi partner dalam segala hal dan selalu menemani dan memberi semangat, serta motivasi kepada penulis sehingga penulis mampu menyelesaikan pendidikan tepat waktu.
9. Seluruh senior angkatan 57 gelombang 2, Angkatan 58, Angkatan 59, dan Angkatan 60 yang telah membagikan ilmu serta pengalaman dan motivasi kepada penulis selama penulis menjalani pendidikan.
10. Teman-teman praktek seperjuangan angkatan 61 di PT. Bahari Eka Nusantara yang telah menjadi teman untuk berbagi cerita keluh kesah dan bahagia selama menjalani praktek.
11. Teman-teman Tim Medan angkatan 61 yang selalu bersama dalam merasakan susah maupun senang dengan penulis selama menjalani pendidikan baik di dalam maupun diluar kampus.
12. Seluruh rekan-rekan angkatan 61, Kalian Luar Biasa.
13. Teman-teman Kalk 8 Bravo yang telah memberikan cerita selama satu tahun dimasa akhir pendidikan.
14. Teman-teman Kalk Charlie yang telah memberikan banyak cerita dan menjadi saudara sekelas selama dua tahun di di tingkat 1 dan tingkat 2.
15. Semua staff dan karyawan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan yang telah menerima penulis dengan baik selama satu tahun dalam menjalani praktek darat di Balikpapan.
16. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis selama menjalani pendidikan.
17. For Myself, Thanks for doing all this hard work with a lot of story inside. I'm proud with me.

Dengan segala kerendahan hati, penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, penulis penulis memohon saran dan kritik serta bimbingan yang lebih baik lagi. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat yang baik dan dapat memberikan tambahan pengetahuan-pengetahuan yang berguna bagi para pembaca, serta dapat memenuhi persyaratan penulis dalam penyelesaian program Diploma IV di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Jakarta, Agustus 2022

Penulis,
“



TEGUH ADITYA PRATAMA

NRP. 4.61.189622

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR BAGAN	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi masalah	3
C. Batasan Masalah	4
D. Rumusan Masalah	4
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
F. Sistematika Penulisan	5
BAB II LANDASAN TEORI	7
A. Tinjauan Pustaka	7
B. Kerangka Pemikiran	10
C. Hipotesis	11
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	14
A. Waktu Dan Tempat Penelitian	14
B. Metodologi Pendekatan Dan Teknik Pengumpulan Data	15
C. Subjek Penelitian	16
D. Teknik Analisis Data	18
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	25
A. Deskripsi Data	25
B. Analisis Data	32
C. Pemecahan Masalah	41
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	43
A. KESIMPULAN	43
B. SARAN	44
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran	11

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1	17
Tabel 4.1	32
Tabel 4.2	32
Tabel 4.3	33
Tabel 4.4	34
Tabel 4.5	35
Tabel 4.6	36
Tabel 4.7	37
Tabel 4.8	38
Tabel 4.9	39
Tabel 4.10	39
Tabel 4.11	40
Tabel 4.12	41

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Tabel Distribusi Nilai r_{tabel} Signifikansi 5% Dan 1%.
Lampiran 2	Tabel Distribusi Nilai t_{tabel} .
Lampiran 3	Gambar Kapal Di Lokasi Labuh Jangkar Sebelum Pemeriksaan Instansi Terkait
Lampiran 4	Arrival/Departure Report
Lampiran 5	Gambar Pemeriksaan Suhu Tubuh Crew Kapal Oleh Karantina Kesehatan
Lampiran 6	Sertifikat Free Pratique Dari Karantina Kesehatan
Lampiran 7	Notice Of Readiness
Lampiran 8	Gambar Kapal Muat Di Dermaga
Lampiran 9	Tank Inspection Report
Lampiran 10	Time Sheet
Lampiran 11	Protest Letter Delayed Berthing
Lampiran 12	Protest Letter Delayed Loading
Lampiran 13	Ullage Report
Lampiran 14	Cargo Manifest
Lampiran 15	Mate Receipt
Lampiran 16	Data Kapal Yang Di Agensi PT Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Di dalam era globalisasi pada saat ini, perkembangan perdagangan internasional terus mengalami proses perkembangan yang sangat pesat. Hal ini menyebabkan banyaknya faktor-faktor pendukung yang menjadi syarat penting dalam hal ekspor dan impor. Salah satunya adalah transportasi.

Rustian Kamaludin (2003:13) mengungkapkan bahwa transportasi berasal dari kata Latin, *transportare* dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi adalah sebagai usaha dan kegiatan menyangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Oleh karena itu, transportasi merupakan salah satu faktor yang sangat mempengaruhi kegiatan ekspor dan impor di dalam perdagangan internasional. Terutama dibidang transportasi laut. Transportasi laut lebih dapat diandalkan dikarenakan transportasi laut dinilai lebih ekonomis dibandingkan dengan jenis transportasi lainnya. Di dalam hal ini negara Indonesia sangat diuntungkan karena NKRI merupakan negara kepulauan yang besar, dengan luas wilayah lautnya mencapai 6.400.000 km² dari total wilayah NKRI seluas 8.300.00 km², atau lebih dari 77% dari luas total wilayah NKRI. Wilayah laut ini meliputi Zona Ekonomi Eksklusif, laut teritorial, perairan kepulauan, perairan pedalaman, zona tambahan, dan perairan landas kontinen.

Muatan kapal merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut. Dengan mengangkut muatan, sebuah perusahaan pelayaran niaga dapat memperoleh pendapatan yang sangat menentukan dalam kelangsungan hidup perusahaan dan dapat membiayai kapal selama melakukan kegiatan.

Sudjatmiko (1995:64) mengungkapkan bahwa muatan kapal adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan di Pelabuhan tujuan yang kemudian diserahkan kepada pemilik barang.

Kegiatan bongkar muat adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam proses *forwarding*. Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Bongkar Muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya. Kegiatan bongkar muat dapat dilakukan ketika kapal berada di dermaga, jetty, di tengah laut (*transshipment point*) atau antara kapal dengan kapal (*Ship to Ship*).

Perkembangan suatu pelabuhan termasuk pelabuhan khusus sangat ditentukan oleh perkembangan aktivitas perdagangannya. Semakin ramai aktifitas perdagangan di pelabuhan tersebut maka semakin besar pelabuhan tersebut. Dengan semakin berkembangnya lalu lintas angkutan laut, teknologi bongkar muat, meningkatnya perdagangan antar pulau dan luar negeri, hal ini menuntut pelabuhan khusus dalam meningkatkan kualitas peran dan fungsinya sebagai terminal.

Selama penulis melakukan praktek darat, sering ditemukan keterlambatan dalam melakukan proses bongkar muat, hal ini biasanya disebabkan oleh kurangnya kesiapan dari pihak *Shipper* dalam mempersiapkan *Loading Plan*. Dengan banyaknya kapal yang akan melakukan proses muat terkadang tidak sesuai dengan waktu produksi muatan yang akan dimuat ke atas kapal. Sering kali terjadi penumpukan terhadap kapal yang akan bersandar di dermaga pelabuhan tersebut. Hal ini dapat menyebabkan kerugian terhadap beberapa pihak. Bukan hanya kerugian berupa material, juga dapat menyebabkan kerugian berupa non material.

Jumlah muatan merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam proses produktivitas bongkar muat. Dengan tersedianya muatan yang cukup untuk di *supply* ke atas kapal maka tidak akan terjadi *delay* ataupun keterlambatan dalam proses bongkar muat. Dan tidak akan terjadi ketidakstabilan jumlah muatan yang akan dimuat ke dalam kapal. Sering kali terjadi kendala selama melakukan proses bongkar muat, seperti mengecilnya *loading rate*, *temporary stop loading* yang menurut penulis disebabkan oleh muatan yang belum cukup untuk dimuat dan menyebabkan terjadinya

keterlambatan proses bongkar muat dan terjadi penumpukkan kapal yang akan bersandar di dermaga pelabuhan tersebut.

Selain muatan, kesiapan alat bongkar muat dan jarak silo-silo atau tempat penumpukan sementara muatan sebelum dimuat ke atas kapal dari dermaga juga harus diperhatikan. Dengan baiknya peralatan bongkar muat dan jarak dari dermaga ke silo sebagai tempat penyimpanan sementara muatan yang tidak begitu jauh diharapkan dapat membantu proses kelancaran produktivitas bongkar muat yang lebih baik.

PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan merupakan perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang pelayanan keagenan kapal didalam negeri maupun luar negeri. Sebagai agen yang ditunjuk, PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan akan lebih bergerak aktif untuk menanyakan jumlah muatan yang akan di muat di kapal yang di ageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan dan diteruskan kepada pihak kapal agar pihak kapal dapat mengetahui estimasi kegiatan muat yang akan dilaksanakan. Selain itu, mengetahui jumlah muatan oleh agen juga dapat membantu agen dalam mempersiapkan proses clearance masuk ataupun keluar.

Dari berbagai persoalan diatas maka penulis memilih judul:

“PENGARUH BANYAKNYA CARGO LOADED TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PADA KAPAL YANG DI AGENI PT BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BALIKPAPAN”

B. Identifikasi Masalah

Dengan memperhatikan uraian diatas maka penulis mengidentifikasi masalah sebagai berikut :

1. Tidak stabilnya jumlah muatan yang dimuat dalam proses bongkar muat pada kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.
2. Tidak stabilnya *loading rate* dalam proses muat pada kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.
3. Kesiapan peralatan bongkar muat yang kurang baik pada proses bongkar muat kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.

4. Terhambatnya proses bongkar muat pada kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.
5. Terhambatnya keberangkatan pada kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.

C. Batasan Masalah

Berdasarkan indentifikasi masalah yang sudah penulis uraikan diatas dan mengingat cukup banyak dan luasnya permasalahannya, maka penulis membatasi masalah agar materi yang dibahas nantinya tidak akan terlepas dari pembahasan-pembahasan yang dilakukan penulis. Adapun batasan masalah yang dipilih oleh penulis dalam penulisan skripsi ini ialah :

1. Tidak stabilnya *loading rate* dalam proses muat pada kapal yang diageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.

D. Rumusan Masalah

Untuk dapat menganalisis dan memecahkan masalah yang diangkat, maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Apakah ada hubungan antara banyaknya *cargo loaded* dan produktivitas bongkar muat pada kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan ?
2. Seberapa besar pengaruh banyaknya *cargo loaded* terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan ?

E. Tujuan Dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penulisan penelitian ini adalah :

Untuk mengetahui dan menganalisa hubungan serta pengaruh antara banyaknya *cargo loaded* terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.

2. Manfaat Penelitian

a. Teoritis

- 1) Menambah pengetahuan dan wawasan penulis.
- 2) Dapat menjadi bahan referensi tambahan sumbangan ilmu kepada para pembaca yang diharapkan dapat memberikan pemahaman tentang bongkar muat.

b. Praktis

- 1) Dapat memberikan masukan bagi perusahaan untuk mengetahui kelemahan atau kelebihan pada sistem kerja yang sedang dijalankan saat ini oleh perusahaan dan dapat melakukan hal terbaik dalam mengambil keputusan
- 2) Sebagai syarat lulus untuk memenuhi pendidikan diploma IV.

F. Sistematika Penulisan

Maksud dari sistematika penulisan skripsi ini adalah untuk mempermudah dalam penyusunan skripsi secara menyeluruh agar lebih mudah memahami isi dari skripsi tersebut. Untuk gambaran lebih jelasnya mengenai skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi ini disusun sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

B. IDENTIFIKASI MASALAH

C. BATASAN MASALAH

D. RUMUSAN MASALAH

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

F. SISTEMATIKA PENULISAN

BAB II	:	LANDASAN TEORI
		A. TINJAUAN PUSTAKA
		1. PENGERTIAN CARGO LOADED
		2. PENGERTIAN PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT
		B. KERANGKA PEMIKIRAN
BAB III	:	METODOLOGI PENELITIAN
		A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN
		B. METODOLOGI PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA
		C. SUBJEK PENELITIAN
		D. TEKNIK ANALISIS DATA
BAB IV	:	ANALISIS DAN PEMBAHASAN
		A. DESKRIPSI DATA
		B. ANALISIS DATA
		C. PEMECAHAN MASALAH
BAB V	:	KESIMPULAN DAN SARAN
		A. KESIMPULAN
		B. SARAN

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Di dalam bab ini, penulis akan memaparkan pengertian yang diambil dari beberapa buku-buku referensi, surat-surat keputusan dan juga pendapat-pendapat para ahli sebelumnya. Sehingga penulis dapat memaparkan pendapat-pendapat dan pengertian dari *cargo loaded* dan produktivitas bongkar muat sebagai berikut :

1. Cargo Loaded:

a. Pengertian Cargo Loaded

Menurut Sudjadmiko (1995:64) Muatan adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut diatas kapal, guna diserahkan kepada orang atau badan hukum di pelabuhan tujuan.

Menurut Da Lasse (2014:29) Kegiatan bongkar muat terdiri dari kegiatan bongkar maupun muat, yaitu :

1) Bongkar

- a) Mendaratkan barang atau muatan dari kapal ke dermaga.
- b) Memindahkan barang atau muatan dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan.
- c) Meletakkan, menyusun, menumpukkan muatan atau barang di gudang atau lapangan penumpukan.

2) Muat

- a) Mengambil barang atau muatan dari gudang atau lapangan penumpukan.
- b) Memindahkan atau muatan dari gudang atau lapangan penumpukan ke dermaga.
- c) Mengangkat barang atau muatan dari dermaga ke kapal.

Dari pengertian-pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa *Cargo Loaded* atau muatan yang di muat adalah segala macam barang atau barang dagangan untuk dapat digunakan atau diangkut dari dermaga ke atas kapal, guna diserahkan kepada orang atau badan hukum di pelabuhan tujuan.

2. Produktivitas Bongkar Muat :

a. Pengertian Produktivitas Bongkar Muat

Disesuaikan dengan kebutuhan penggunaannya, istilah produktivitas mempunyai arti yang dapat berbeda-beda untuk tiap orang yang berbeda dan penggunaannya. Produktivitas yang tinggi merupakan tujuan utama perusahaan. Secara umum produktivitas mengandung pengertian perbandingan antara hasil yang dicapai dengan keseluruhan sumber daya yang digunakan. Produktivitas yang tinggi juga merupakan salah satu tujuan yang penting untuk diperhatikan bagi kelangsungan operasional perusahaan.

Produktivitas merupakan hasil yang diperoleh setelah mengalami tahapan-tahapan tertentu seperti adanya proses input, proses terhadap input dan pada akhirnya menghasilkan output. Artinya sesuatu yang mengandung sesuatu untuk digali, sehingga produktivitas dapat dikatakan suatu proses kegiatan yang terstruktur guna menggali potensi yang ada di dalam sebuah komoditi atau objek.

Menurut *International Labor Organization* (ILO) dalam Hasibuan (2003: 127) Produktivitas adalah perbandingan secara ilmu hitung antara jumlah yang dihasilkan dan jumlah setiap sumber yang dipergunakan selama produksi berlangsung. Sumber-sumber tersebut dapat berupa :

- 1) Tanah
- 2) Bahan baku dan bahan pembantu
- 3) Pabrik, mesin-mesin dan alat-alat
- 4) Tenaga kerja manusia.

Menurut Benny (2011: 68) Produktivitas merupakan hubungan dari suatu sistem antara output dengan input. Pengukurannya dilakukan dengan langsung misalnya rasio jam dan jumlah tonnya.

Di dalam teori lain menurut Busro (2018: 340) bahwa produktivitas adalah perbandingan antara *output* (hasil) dengan *input* (masukan). Kenaikan produktivitas hanya dapat terjadi jika ada peningkatan efisiensi (waktu, bahan, tenaga) dan sistem kerja, teknik produksi dan maupun terjadinya peningkatan keterampilan dari sumber daya manusianya.

Menurut Da Lasse (2014:29) Kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan perpindahan barang dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat atau sebaliknya.

Menurut Sudjamiko (2007 :264) Bongkar muat berarti pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.

Dari pengertian-pengertian dan penjelasan diatas maka dapat disintesisakan pengertian dari produktivitas proses bongkar muat adalah perbandingan antara hasil yang dicapai (*output*) berupa barang atau jasa dan sumber daya yang digunakan (*input*) dengan kegiatan pelaksanaan perpindahan barang atau muatan dari kapal ke dermaga atau sebaliknya.

b. Faktor yang mempengaruhi produktivitas bongkar muat

Adapun faktor yang mempengaruhi produktivitas bongkar muat adalah sebagai berikut :

1) Faktor alam

Kegiatan bongkar muat sangat terpengaruh oleh faktor alam. Jika hujan terjadi, banyak kegiatan-kegiatan pada proses bongkar muat menjadi terhambat. Misalnya, untuk kegiatan bongkar muat dengan muatan CPO sebelum dilakukan proses muat terdapat proses *tank inspection* yaitu proses

pemeriksaan tangki kapal yang dilakukan *surveyor* untuk memeriksa apakah tangki kapal layak untuk di muat atau tidak dengan cara membuka palka dari tiap-tiap tangki kapal. Jika dalam kondisi *tank inspection* tersebut sedang terjadi hujan maka akan sangat berdampak terhadap proses tersebut.

2) Faktor peralatan bongkar muat

Sering kali kegiatan bongkar muat mengalami kendala dikarenakan peralatan bongkar muat yang sedang mengalami masalah.

3) Faktor sumber daya manusia

Sumber daya manusia yang kurang memiliki kecakapan dalam bekerja merupakan faktor yang mempengaruhi produktivitas dalam proses bongkar muat. Hal ini disebabkan karna proses bongkar muat masih mengandalkan manusia sebagai sumber daya utama dalam kegiatan pelaksanaan proses kegiatan bongkar muat.

B. Kerangka Pemikiran

Menurut Sugiyono, (2014:128) Kerangka pemikiran merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah penting.

Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok mengenai masalah skripsi ini. Kerangka pemikiran sendiri merupakan suatu konsepsi yang menyajikan hubungan antara variabel yang akan diperkirakan terjadi dan diperoleh dari hasil penjabaran tinjauan pustaka. Penelitian ini menguji bagaimana pengaruh banyaknya *cargo loaded* terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.

Terdapat 2 variabel yang diuji dalam penelitian ini, yaitu: banyaknya *cargo loaded* (variabel independen) terhadap produktivitas bongkar muat (variabel dependen). Variabel banyaknya *cargo loaded* diduga memiliki hubungan dan mempengaruhi produktivitas bongkar muat pada kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.

BAGAN 2.1

KERANGKA PEMIKIRAN



Variabel X : Banyaknya Cargo Loaded

Variabel Y : Produktivitas Bongkar Muat

C. Hipotesis

Menurut Sugiyono (2014:134) hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Setelah hipotesis tersusun peneliti mengujinya melalui penelitian, oleh karena itu hipotesis disajikan hanya sebagai suatu pemecahan masalah yang sementara dengan pengertian bahwa penelitian yang dilaksanakan tersebut dapat berakibat penolakan atau penerimaan hipotesis yang disajikan.

Oleh karena itu, hipotesis hendaklah memiliki ciri-ciri seperti dibawah ini :

1. Menyatakan pertautan antara dua variabel atau lebih.
2. Dirumuskan secara jelas dan padat.
3. Dalam kalimat pernyataan.
4. Dapat diuji/memungkinkan pengumpulan data untuk menguji kebenarannya.

Adapun hipotesis yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah hipotesis yang bersifat kuantitatif yang pengertiannya adalah hipotesis yang menunjukkan hubungan sebab akibat dengan pengukuran yang eksak. Hipotesis kuantitatif ini merupakan hipotesis dengan ukuran jumlah.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis membuat kesimpulan sementara tentang masalah yang diangkat dalam skripsi ini. Adapun hipotesis penelitian ini adalah :

H_{a1} : Terdapat hubungan yang signifikan antara Banyaknya *Cargo Loaded* dengan Produktivitas Bongkar Muat pada kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan

H_{01} : Tidak ada hubungan yang signifikan antara Banyaknya *Cargo Loaded* dengan Produktivitas Bongkar Muat pada kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.

H_{a2} : Terdapat pengaruh yang signifikan antara Banyaknya *Cargo Loaded* dengan Produktivitas Bongkar Muat pada kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.

H_{02} : Tidak ada pengaruh yang signifikan antara Banyaknya *Cargo Loaded* dengan Produktivitas Bongkar Muat pada kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Waktu Dan Tempat Penelitian

Untuk dapat menyampaikan beberapa permasalahan dalam penulisan skripsi ini, waktu dan tempat penelitian yang dilaksanakan oleh penulis adalah sebagai berikut :

1. Waktu Penulisan

Penulis melakukan penelitian pada saat melakukan Praktek Kerja Nyata Praktek Darat (PRADA) selama 12 bulan terhitung mulai dari bulan Agustus 2020 sampai dengan Agustus 2021. Penulis melaksanakan praktek darat di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan penulis di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan. Berikut data dari tempat penelitian :

Nama perusahaan : PT. BAHARI EKA NUSANTARA

Jenis perusahaan : Keagenan Kapal

Alamat : JL. Siaga dalam Gg. Kemuning No 65. RT 19/05, Kel.
Damai, Balikpapan, Kalimantan Timur, 76114.

Telepon : +62 542 720 4616

Fax : +62 542 720 4616

Email : bpn-portservices@benline.co.id

Website : <http://www.benlineagencies.com>

B. Metodologi Pendekatan Dan Teknik Pengumpulan Data

1. Metode Pendekatan

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu (Sugiyono, 2013:2). Pada penelitian ini, pendekatan yang digunakan merupakan pendekatan kuantitatif. Penelitian kuantitatif merupakan penelitian dengan memperoleh data yang berbentuk angka atau data kualitatif yang di angkakan. Pemecahan masalah pada penelitian kuantitatif di dominasi oleh peran statistik. Penelitian kuantitatif adalah penelitian yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh ataupun juga hubungan antara dua variabel atau lebih. Pendekatan kuantitatif adalah penelitian yang identik dengan pendekatan deduktif, yaitu berangkat dari persoalan umum (teori) ke hal khusus sehingga penelitian ini harus ada landasan teorinya.

Berdasarkan penjelasan sebelumnya, maka menurut penulis metode pendekatan yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah menggunakan metode kuantitatif. Metode kuantitatif ini berfungsi untuk memahami konteks sosial secara lebih luas dan mendalam dengan menggunakan pengembangan deskriptif, artinya penulis mencoba menggambarkan potret permasalahan yang ada di lapangan dan hal yang dapat dilakukan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan dalam meningkatkan proses bongkar muat yang dilakukan secara sistematis.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penyusunan skripsi ini adalah mengumpulkan data (Sugiyono, 2013:224).

Dalam membahas dan meneliti suatu masalah dibutuhkan data-data yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas, kemudian disusun dan di analisa, sehingga dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas dan memudahkan penulis untuk menyelesaikan masalah tersebut. Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis mengumpulkan data serta keterangan yang diperlukan guna melengkapi materi skripsi dengan menggunakan cara sebagai berikut :

a. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang penulis dapatkan secara tidak langsung yaitu dengan melakukan studi dokumen. Data sekunder yang disebutkan adalah data yang diambil dari perusahaan langsung yang telah diolah dari laporan-laporan yang didapat.

b. Pengamatan (Observasi)

Pengamatan atau observasi dilakukan untuk melakukan pengamatan secara langsung ke objek penelitian yang dilakukan selama penulis melakukan praktek dikantor tersebut. Dalam melakukan analisis pada masalah ini, penulis tidak tergantung kepada asumsi-asumsi tetapi juga turun langsung ke lapangan guna melihat secara langsung sehingga mendapatkan data lebih aktual.

c. Studi Pustaka

Teknik pengumpulan data dengan mencari data-data dari kepustakaan buku, informasi-informasi berdasarkan data-data yang dibutuhkan penulis berupa data primer (Sugiyono, 2010:15). Data yang didapat dari buku-buku pustaka maupun *searching* mengenai muatan, dan produktivitas bongkar muat.

C. Subjek Penelitian

Untuk mendapatkan hasil pembahasan dari suatu permasalahan, dibutuhkan subjek yang menjadi fokus penelitian. Penulis melakukan pengumpulan data dan informasi dengan menggunakan teknik subjek penelitian sebagai berikut :

1. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari kemudian ditarik kesimpulan (Sugiyono, 2014 : 148). Dari pendapat tersebut maka peneliti mengambil keputusan untuk mengangkat populasi didalam skripsi ini adalah seluruh kegiatan bongkar muat pada kapal yang diageni PT. Bahari Eka Nusantara.

2. Sampel

Menurut Sugiyono (2014 : 149) Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. Peneliti menggunakan tehnik sampling jenuh sebagai desain sampel untuk kepentingan penelitian skripsi ini. Hal ini cukup lumrah dilaksanakan apabila jumlah populasinya relatif kecil.

Tabel 3.1

Data Bulanan Aktivitas Bongkar Muat Kapal Yang Diageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan

No	Bulan	Loading Time / Working Hour	Cargo Loaded (MT/MONTH)	Average Cargo Loaded Per Day (MT)	Average Cargo Loaded Per Hour (MT)	Average Hourly Loading Rate Per Vessel (MT)
1	Agustus	245	562303	55082	2295	574
2	September	127	257968	48868	2031	508
3	Oktober	152	311455	49295	2049	511
4	November	218	480023	52964	2202	550
5	Desember	198	341972	41569	1727	431
6	Januari	194	282674	35087	1457	364
7	Februari	231	479776	49964	2076	519
8	Maret	225	482648	51600	2145	536
9	April	130	219339	40611	1687	422
10	Mei	189	339877	43276	1798	448
11	Juni	172	341841	47699	1987	497
12	Juli	226	478488	50930	2117	529

Sumber : Data aktivitas bongkar muat bulanan kapal PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan yang telah diolah oleh penulis

Berdasarkan data pada tabel di atas, waktu pelaksanaan muat hingga 24 jam perhari, namun tidak terlaksana selama sebulan penuh. Hal ini disebabkan oleh beberapa

faktor, diantaranya adalah faktor alat yang kurang. Yang dimana pada pelaksanaannya untuk pelaksanaan bongkar bahan baku dan memuat muatan yang telah siap untuk dimuat menggunakan jalur pipa yang sama.

D. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono (2013: 206) di dalam penelitian kuantitatif, analisis data merupakan kegiatan setelah data dari seluruh responden terkumpul. Kegiatan dalam analisis data adalah : mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan data tiap variabel yang di teliti, melakukan perhitungan untuk menjawab perumusan masalah, dan melakukan perhitungan untuk mengkaji hipotesis yang telah diajukan.

Proses pengolahan data dengan mencegah data menjadi beberapa bagian pokok yang selanjutnya dipakai ntuk menguji hipotesis disebut proses analisis data, sehingga data menjadi lebih sederhana dan mudah dibaca serta mudah di interpretasikan. Data dianalisis dengan menggunakan metode kuantitatif yaitu dengan teknik analisis statistic yaitu sebagai berikut.

1. Analisis Data

a) Analisis Statistik Deskriptif

Menurut Sugiyono, (2013:206) analisis deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau melampirkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.

Dalam menguji statistik deskriptif, penulis menggunakan SPSS 25.0. berikut akan dipaparkan langkah-langkah dalam menguji statistic linear menggunakan SPSS 25.0 :

Langkah 1 : Aktifkan program SPSS 25.0

Langkah 2 : Buat data pada *variabel view*

Langkah 3 : Masukkan data *data view*

Langkah 4 : Klik *Analyze » Descriptive Statistics » Descriptives »* masukkan data X dan Y » Klik OK.

b) Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi linear sederhana adalah analisis yang digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel yang dinyatakan dalam satu garis lurus. Analisis regresi linear sederhana adalah untuk mengetahui hubungan sebab akibat antara variabel pentingnya *cargo loaded* yang dinyatakan dalam variabel X terhadap variabel produktivitas bongkar muat yang dinyatakan dalam variabel Y. Menurut Sugiyono (2014: 261) persamaan regresi linear sederhana dinyatakan dalam bentuk:

$$Y = a + bX$$

Untuk mengetahui nilai a dan nilai b digunakan rumus :

$$a = Y - b (X)$$

$$b = \frac{\sum XY}{\sum X^2}$$

Keterangan :

X = Variabel bebas dalam hal ini *Cargo Loaded*

Y = Variabel terikat dalam hal ini Produktivitas Bongkar Muat

a = Harga Y bila X=0 (harga konstan)

b = Angka arah atau koefesien regresi, yang menunjukkan angka peningkatan ataupun penurunan variabel dependen yang didasarkan pada variabel independen. Bila b (+) maka naik, dan bila b (-) maka yang terjadi adalah penurunan.

Dalam menghitung regresi linear sederhana, penulis menggunakan SPSS 25.0. berikut akan dipaparkan langkah-langkah dalam regresi linear sederhana menggunakan SPSS 25.0 :

Langkah 1 : Aktifkan program SPSS 25.0

Langkah 2 : Buat data pada *variabel view*

Langkah 3 : Masukkan data *data view*

Langkah 4 : Klik *Analyze » Regression » Linear »* masukkan data X dan Y »
Klik OK

c) Analisis Koefisien Korelasi

Analisis Koefisien Korelasi adalah untuk mencari saling berhubungan tau keeratan hubungan antara banyaknya *cargo loaded* (X) terhadap produktivitas bongkar muat (Y). Korelasi merupakan angka yang menunjukkan arah dan kuatnya hubungan antara dua variabel atau lebih, arah dinyatakan dalam bentuk hubungan positif dan negatif, sedangkan kuatnya hubungan dinyatakan dalam besarnya koefisien korelasi (Sugiyono, 2013: 210).

Menurut Sugiyono (2013: 57) koefisien korelasi dinyatakan dalam rumus :

$$r_{xy} = \frac{xy}{x^2y^2}$$

Keterangan :

r = Koefisien Korelasi

X = *Cargo Loaded*

Y = Produktivitas Bongkar Muat

Kesimpulan : $r (-1 < r < 1)$

Kuat atau tidaknya hubungan yang ada antara variabel X dan variabel Y dinyatakan dengan nilai yang berkisar antara $-1 < r < 1$ yang berarti hasil dari r dapat disimpulkan sebagai berikut :

- a. Bila $r = +1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel x dan variabel y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- b. Bila $r = 0$ tidak ada hubungan antara variabel x dan variabel y atau sangat lemah.
- c. Bila $r = -1$ atau mendekati 1, maka ada hubungan antara variabel x dan variabel y, dimana hubungan sangat kuat dan negatif.

Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi yang umum digunakan, antara lain:

NILAI	KETERANGAN
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

Dalam menghitung analisis koefisien korelasi, penulis menggunakan SPSS 25.0. berikut akan dipaparkan langkah-langkah analisis koefisien korelasi menggunakan SPSS 25.0 :

Langkah 1 : Aktifkan program SPSS 25.0

Langkah 2 : Buat data pada *variabel view*

Langkah 3 : Masukkan data *data view*

Langkah 4 : Klik *Analyze » Regression » Linear »* masukkan data X dan Y »
Klik OK

d) Analisis Koefisien Determinasi

Analisis determinasi ini digunakan untuk mengetahui persentase sumbangan pengaruh variabel independen (*cargo loaded*) terhadap variabel dependen (produktivitas bongkar muat). Koefisien ini menunjukkan seberapa besar persentase variasi variabel independen yang digunakan dalam model mampu menjelaskan variasi variabel independen. R^2 sama dengan 0, maka tidak ada sedikit pun persentasi sumbangan yang diberikan variabel indenden terhadap variabel dependen adalah sempurna (Duwi Priyatno, 2010). Menurut Sugiyono (2012: 257) analisis koefisien determinasi dapat dirumuskan sebagai berikut.

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

Dalam menghitung regresi linear sederhana, penulis menggunakan SPSS 25.0. berikut akan dipaparkan langkah-langkah dalam regresi linear sederhana menggunakan SPSS 25.0 :

Langkah 1 : Aktifkan program SPSS 25.0

Langkah 2 : Buat data pada *variabel view*

Langkah 3 : Masukkan data *data view*

Langkah 4 : Klik *Analyze » Regression » Linear »* masukkan data X dan Y »
Klik OK.

2. Uji Hipotesis

Uji hipotesis dilakukan untuk mengetahui seberapa jauh hipotesis penelitian yang telah disusun semula dapat diterima berdasarkan data yang telah ditentukan. Menurut Sugiyono (2013: 153) analisis uji hipotesis tidak menguji kebenaran hipotesis, tetapi menguji dapat diterima atau ditolaknya hipotesis yang bersangkutan. Uji hipotesis yang dilakukan oleh penulis ialah sebagai berikut :

a) Uji Hipotesis untuk koefisien korelasi (Product Moment Person)

Uji hipotesis yang dilakukan penulis adalah uji dua sisi (*two-tailed*), uji korelasi bertujuan untuk mengetahui tingkat keeratan hubungan antar variabel

yang dinyatakan dengan koefisien korelasi (r). Jenis hubungan antara variabel X dan variabel Y dapat bersifat positif dan bersifat negatif. Adapun hipotesisnya adalah :

H_a = Terdapat hubungan linier yang signifikan antara variabel *cargo loaded* dan produktivitas bongkar muat.

H_0 = Tidak terdapat hubungan linier yang signifikan antara variabel *cargo loaded* dan produktivitas bongkar muat.

Dasar pengambilan keputusan :

$H_0 : p = 0$, artinya tidak ada hubungan antara pentingnya jumlah *cargo loaded* terhadap produktivitas bongkar muat.

$H_a : p > 0$, artinya ada hubungan antara pentingnya jumlah *cargo loaded* terhadap produktivitas bongkar muat dan positif.

$H_a : p < 0$, artinya ada hubungan antara pentingnya jumlah *cargo loaded* terhadap produktivitas bongkar muat dan negatif.

$H_0 : p \neq 0$, artinya tidak ada hubungan antara pentingnya jumlah *cargo loaded* terhadap produktivitas bongkar muat.

Membandingkan Pearson Correlation dengan r_{tabel} :

Apabila tingkat kepercayaan 5% atau $\alpha = 0,05$ maka $df = n - 2$

a. Pearson Correlation $> r_{tabel}$ = Berhubungan.

b. Pearson Correlation $< r_{tabel}$ = Tidak Berhubungan.

b) Uji Hipotesis untuk koefisien regresi (uji T)

Pengambilan keputusan dalam uji regresi sederhana dapat mengacu dalam 2 hal, yakni dengan membandingkan nilai t_{hitung} dan t_{tabel} , atau dengan membandingkan nilai signifikansi dengan nilai probabilitas 0,05.

Adapun hipotesisnya adalah:

H_a = Terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel *cargo loaded* dan produktivitas bongkar muat.

H_0 = Tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel *cargo loaded* dan produktivitas bongkar muat.

Dasar pengambilan keputusan :

$H_0 : B = 0$, artinya tidak ada pengaruh antara pentingnya jumlah *cargo loaded* terhadap produktivitas bongkar muat.

$H_a : B > 0$, artinya ada hubungan antara pentingnya jumlah *cargo loaded* terhadap produktivitas bongkar muat dan positif.

$H_a : B < 0$, artinya ada hubungan antara pentingnya jumlah *cargo loaded* terhadap produktivitas bongkar muat dan negatif.

$H_0 : B \neq 0$, artinya tidak ada hubungan antara pentingnya jumlah *cargo loaded* terhadap produktivitas bongkar muat.

Bandingkan nilai t_{hitung} dengan t_{tabel} :

Apabila tingkat kepercayaan 5% atau $\alpha = 0,05$ maka $df = n - 2$

- Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$, maka H_0 diterima, sedangkan H_i ditolak, berarti tidak ada hubungan yang signifikan antara variabel X dan variabel Y ($-t_{hitung} < t_{tabel}$ untuk tanda negatif).
- Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka H_0 ditolak, sedangkan H_i diterima, berarti ada hubungan yang signifikan antara variabel X dan variabel Y ($-t_{hitung} > t_{tabel}$ untuk tanda negatif).

Bandingkan nilai signifikansi dengan probabilitas 0,05 :

- Jika nilai signifikansi $< 0,05$, artinya variabel bebas berpengaruh secara signifikan terhadap variabel terikat.
- Jika nilai $> 0,05$, artinya variabel bebas tidak berpengaruh secara signifikan terhadap variabel terikat.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

1. Sejarah PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan

PT. Bahari Eka Nusantara merupakan sebuah perusahaan yang bergerak dibidang pelayanan jasa keagenan kapal yang meliputi pelayanan kapal itu sendiri, muatan yang diangkut, *crew*, dan masalah logistik untuk kapal. Perusahaan ini memiliki beberapa cabang di negara-negara lain, namun lebih dikenal dengan nama BEN LINE AGENCIES untuk internasional. Untuk di Indonesia sendiri, PT. Bahari Eka Nusantara memiliki beberapa cabang di beberapa daerah, diantaranya PT. Bahari Eka Nusantara cabang Balikpapan. PT. Bahari Eka Nusantara cabang Balikpapan merupakan salah satu cabang perusahaan yang terletak di kota Balikpapan, Kalimantan Timur. Dengan berdasarkan akte notaris no. 02 PT. Bahari Eka Nusantara cabang Balikpapan didirikan pada tanggal 23 November 2005 dari notaris Elly Halid, S.H.

PT. Bahari Eka Nusantara cabang Balikpapan selama ini melayani kapal-kapal berbendera asing yang biasa mengangkut batubara, CPO serta turunannya, dan beberapa kali melayani kapal-kapal asing yang mengangkut *cargo* besar lainnya. Dengan hal tersebut, mengakibatkan membantu pertumbuhan ekonomi yang sangat besar untuk daerah yang dimana sejalan dengan otonomi daerah yang diberikan oleh pemerintah pusat. Wilayah Kalimantan Timur ini dinilai sebagai salah satu daerah pengekspor hasil bumi terbesar di Indonesia.

Hal ini dibuktikan dengan terdapat banyaknya perusahaan-perusahaan seperti batubara, bahan peledak, pertambangan, minyak sawit, bahan bakar, semen, serta pupuk. Melihat tingginya jumlah ekspor terhadap hasil bumi ditiap tahunnya, maka perusahaan pelayaran atau para pemilik kapal yang mempunyai kepentingan setelah adanya perjanjian dengan pihak-pihak yang terkait untuk mengangkut muatan hasil bumi keluar dari wilayah Balikpapan, Kalimantan Timur maka dibutuhkan jasa dari perusahaan-perusahaan keagenan kapal di Balikpapan.

Beberapa perusahaan atau *client* yang biasa menggunakan jasa dari PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan untuk pengurusan kapal serta awak dan logistik kapal ketika melakukan aktivitas di dermaga ataupun di wilayah perairan labuh jangkar di Balikpapan, yaitu LIBRA, OLDENDROF, UNISOF, MARINE, DORPAL, dan masih banyak lagi. Dalam hal menjadi agen lokal atau agen umum dalam hal ini PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan bertugas melayani pengurusan jasa *clearance in, clearance out*, pengurusan dokumen pengapalan, pemberangkatan kapal, dan kebutuhan kapal selama di pelabuhan atau di wilayah perairan labuh jangkar.



Gambar 4.1 Dokumentasi kegiatan kapal selama di dermaga

2. Struktur Organisasi PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan

Berdasarkan penelitian serta observasi penulis selama melakukan kegiatan praktek darat (PRADA) selama satu tahun di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan tentang tata kerja dan skema struktur organisasi di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan, maka struktur dapat dirumuskan secara sederhana berdasarkan skema:

a. Kepala Cabang

- 1) Merencanakan penyediaan dan pelaksanaan perusahaan jasa labuh dan tambat.
- 2) Merencanakan penyediaan dan melaksanakan perusahaan jasa pandu, tunda, kepil, dan telekomunikasi pelabuhan atau yang termasuk dalam jasa kepanduan.
- 3) Melaksanakan pengolaan keuangan dan perbendaharaan cabang perusahaan.
- 4) Melaksanakan pengumpulan dan pengelolaan data untuk Analisa dan evaluasi.
- 5) Melaksanakan penyiapan dan penyusunan rencana anggaran pendapatan dan biaya serta laporan realisasi.
- 6) Membuat laporan kegiatan perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan.
- 7) Melakukan koordinasi instansi dan sinkronisasi baik dalam lingkungan cabang perusahaan maupun dalam hubungan antar instansi untuk kesatuan gerak yang sesuai dengan tugas pokok.

Kepala cabang bertanggung jawab kepada *Country Manager* yang berkedudukan di Jakarta dan bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas :

- 1) Bagian operasi/usaha.
- 2) Bagian Keuangan.

b. Bagian Operasi

- 1) Menyediakan perencanaan dan melaksanakan kegiatan operasi serta menjaga kelancaran dan keselamatan kapal yang di ageni.
- 2) Menyiapkan perencanaan dan melaksanakan pemeliharaan tingkat pertama, penyediaan perlengkapan dokumen-dokumen yang dibutuhkan oleh sebuah kapal.
- 3) Memimpin, membimbing, dan memberikan petunjuk serta mengamati pelaksanaan tugas dinas luar operasi.

- 4) Menyediakan data dan dokumentasi yang dibutuhkan dalam penanganan kapal milik maupun kapal keagenan.
- 5) Merencanakan dan menyediakan perlengkapan dalam kegiatan bongkar muat barang.

c. Bagian Keuangan

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

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

3. Alur Prosedur Bongkar Muat Kapal

a. Informasi Kedatangan Kapal

Informasi *ETA* (*Estimation of Time Arrival*) kapal beserta dokumen *clearance* kapal dari nahkoda diberikan melalui *e-mail* kepada *general agent* pusat yang diteruskan kepada *local agent* yang dimana PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan yang ditunjuk dan kemudian diteruskan kembali kepada *Shipper* atau pemilik muatan dan beberapa instansi terkait.

b. Kedatangan Kapal

- 1) Ketika kapal sudah memasuki perairan Balikpapan, maka kapal akan memanggil *Balikpapan Pilot Station* melalui radio di *channel 12/16* untuk memandu kapal menuju tempat dimana akan melaksanakan labuh jangkar

dahulu sebelum petugas dari instansi terkait memeriksa kelayakan kapal sebelum melakukan bongkar/muat di daerah perairan Balikpapan.

- 2) Setelah kapal melakukan labuh jangkar (*drop anchor*), nahkoda kapal akan mengirimkan arrival condition yang terdiri dari :
 - a) *Time Arrival / E.O.S.P*
 - b) *Time of Nor (Notice Of Readiness) Tendered*
 - c) *Bunker Condition* yaitu kondisi muatan bahan bakar kapal ketika memasuki perairan Balikpapan.
- 3) Setelah *local agent* yang dimana PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan menerima *e-mail* kedatangan dari kapal akan langsung mengabari instansi terkait untuk melakukan pemeriksaan.
- 4) Pihak petugas imigrasi, bea cukai, karantina kesehatan, beserta *agent onboard* akan pergi menghapiri kapal di lokasi labuh untuk dilakukan pemeriksaan dokumen.
- 5) Setelah melakukan pemeriksaaan dan menyatakan kapal layak untuk beraktifitas di wilayah perairan Balikpapan, maka pihak karantina kesehatan akan mengeluarkan selebaran *free partique* yang dibagikan ke pihak kapal dan *agent*. Yang kemudian diteruskan kembali dari *agent* ke pihak *shipper* dan *pilot*.
- 6) *Local agent*, imigrasi, bea cukai, dan kesehatan kemudian turun dari kapal kemudian memproses dokumen untuk di *clearance in*.

c. Persiapan Sandar

- 1) *Shipper* akan memerikan informasi kepada *local agent* bahwa dermaga sudah dalam keadaan kosong dan siap disandarkan oleh kapal.
- 2) *Local agent* akan meneruskan informasi yang diberikan oleh *shipper* kepada pihak kapal dan *pilot station*.
- 3) Nahkoda akan memanggil *pilot* melalui radio di *channel 12/16* milik *Balikpapan pilot station*.
- 4) *Pilot* memberikan jadwal kepada pihak kapal kapan akan dilakukan penjemputan
- 5) Setelah mendapatkan jadwal, pihak kapal akan melakukan OHN (One Hour Notice) yaitu persiapan mesin satu jam sebelum kapal bergerak.

- 6) *Pilot* akan menghampiri kapal di lokasi labuh jangkar dan membawa kapal masuk kedalam dermaga yang berjarak sekitar dua jam dari posisi labuh jangkar.

d. Penyandaran Kapal

- 1) *Shipper* akan menyiapkan dan menugaskan *crew mooring* untuk bersiap siap.
- 2) Kapal sandar.
- 3) *Crew mooring* melakukan proses *mooring*.

e. Persiapan Bongkar/Muat

- 1) *Loading Master, surveyor, agent onboard* menaiki kapal.
- 2) *Loading master, surveyor, agent onboard* beserta awak kapal melakukan *loading/discharge safety meeting*.
- 3) *Surveyor* beserta awak kapal akan melakukan *tank inspection*.
- 4) Setelah melakukan *tank inspection* dan kapal dinyatakan layak muat/bongkar oleh *surveyor*, maka *hose* atau selang akan dipasang.

f. Proses Bongkar/Muat

Setelah *hose* atau selang terpasang, maka pihak kapal dan *loading master* akan menyatukan *channel* semua awak kapal beserta kapal ke *channel* radio milik dermaga dan kemudian proses bongkar/muat dilaksanakan.

g. Persiapan Penyelesaian Bongkar/Muat

- 1) Pihak *loading master* memberi tahu kepada pihak kapal bahwa proses pemuatan/atau pembongkaran telah selesai dilakukan.
- 2) Pihak *loading master* melakukan *cargo gravity* yaitu proses pemuatan atau pembongkaran yang sudah tidak menggunakan pompa (hanya mengandalkan daya gravitasi).
- 3) Setelah proses *cargo gravity* selesai maka akan dilaksanakan proses *blow and pigging* yaitu proses meniup udara kedalam *hose* atau selang agar muatan tidak ada yang tertinggal didalam selang selama proses bongkar/muat.
- 4) Setelah proses *blow and pigging* selesai, lalu pihak kapal, *surveyor*, dan *loading master* akan melakukan *ullaging* yaitu perhitungan konkrit muatan yang telah dimuat diatas kapal ataupun dibongkar kedarat.

- 5) Setelah melakukan perhitungan bersama dan telah terjadi kesepakatan antara semua pihak yg melakukan *ullaging* maka *hose* atau selang akan dicabut dari kapal.
 - 6) Pembagian dokumen bongkar/muat dilakukan setelah semua perhitungan muatan dilaksanakan dan menghasilkan kesepakatan angka.
 - 7) *Local agent* melakukan proses *clearance out*.
 - 8) *Dokumen clearance dinaikkan keatas kapal, dan dilakukan pemeriksaan bersama antara agent onboard beserta awak kapal.*
 - 9) Pihak *agent onboard, surveyor, dan loading master* turun dari kapal.
- h. Persiapan Keberangkatan Kapal
- 1) Setelah pihak pihak terkait turun dari kapal, lalu *agent onboard, Shipper*, atau nahkoda akan kembali menghubungi pilot station untuk menjadwalkan kapal agar bisa dijemput dari dermaga menuju laut.
 - 2) Setelah mendapat jadwal, kapal akan melakukan OHN (One Hour Notice).
 - 3) *Pilot* naik keatas kapal, lalu nahkoda akan menghubungi pihak dermaga untuk memberi tahu bahwa pilot telah diatas kapal. Bersamaan dengan itu kapal tunda memasang tali ke atas kapal untuk membantu manufer kapal keluar dari dermaga.
 - 4) *Crew mooring* melepas tali *mooring*.
 - 5) Kapal perlahan lepas dari dermaga dipandu oleh *pilot* dan kapal tunda.
 - 6) Setelah kapal berhasil manufer, kapal tunda akan melepaskan tali dan menjauh dari kapal.
 - 7) Setelah berhasil memandu kapal sampai ketengah laut, *pilot* akan turun dari kapal menggunakan *pilot boat* untuk melanjutkan tugas selanjutnya.
- i. Kapal *Sailing Out*
- Setelah *pilot* turun dari kapal, awak kapal menaikkan tangga monyet, lalu berangkat menuju pelabuhan selanjutnya.

B. Analisis Data

1. Analisis Deskriptif Penelitian

a. Statistik Deskriptif *Cargo Loaded* (X)

Tabel 4.1

Hasil Uji Statistik Deskriptif Variabel *Cargo Loaded* (X)

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CargoLoaded_X	12	219339	562303	381530.33	109871.518
Valid N (listwise)	12				

Sumber : SPSS 25.0

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa, variabel *Cargo Loaded* dengan jumlah data (N) sebanyak 12 mempunyai skor maksimal 562303 sedangkan skor minimal 219339 dengan skor rata rata sebesar 381530.33 dan standar deviasi 109871.518

Analisa Variabel *Cargo Loaded* (X)

Pada data variabel *Cargo Loaded*, indikator yang digunakan ialah jumlah muatan yang dimuat diambil dan diolah dari tabel *Cargo Loaded* bulanan pada tabel 3.1

Tabel 4.2

Data Jumlah Muatan.

No	Bulan	<i>Cargo Loaded</i> (MT/MONTH)
1	Agustus	562303
2	September	257968
3	Oktober	311455
4	November	480023
5	Desember	341972
6	Januari	282674

7	Februari	479776
8	Maret	482648
9	April	219339
10	Mei	339877
11	Juni	341841
12	Juli	478488

b. Statistik Deskriptif Produktivitas Bongkar Muat (Y)

Tabel 4.3

Hasil Uji Statistik Deskriptif Variabel Produktivitas Bongkar Muat (Y)

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
ProduktivitasBongkarMuat_Y	12	364	574	490.75	61.560
Valid N (listwise)	12				

Sumber : SPSS 25.0

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa, variabel produktivitas bongkar muat dengan jumlah data (N) sebanyak 12 mempunyai skor maksimal 574 sedangkan skor minimal 364 dengan skor rata rata sebesar 490.75 dan standar deviasi 61.560

Analisa Variabel Produktivitas Bongkar Muat (Y)

Menurut UNCTAD dalam DR.Azril B.Ismail (2015: 87-88) terkait dengan bongkar muat kargo di kapal, *Shipout indicators measure the rate at which the cargo is handled to and from a vessel. There are three ship output indicators namely ;working ship output, berth ship output and port ship output.*

$$\textbf{Working Ship Output} = \frac{\text{Total tonnage handled (tonnes/ship hour worked)}}{\text{Total Hours worked}}$$

Pada data variabel Produktivitas Bongkar Muat, indikator yang digunakan ialah *Working Ship Output*, yaitu banyaknya jumlah muatan yang dimuat per jam ke atas kapal selama di dermaga yang diambil dan diolah dari *Average Hourly Loading Rate per Vessel* pada tabel 3.1.

Tabel 4.4
Data Jumlah Muatan Yang Dimuat Per Jam Selama Kapal Di Dermaga

No	Bulan	<i>Average Hourly Loading Rate Per Vessel (MT)</i>
1	Agustus	574
2	September	508
3	Oktober	511
4	November	550
5	Desember	431
6	Januari	364
7	Februari	519
8	Maret	536
9	April	422
10	Mei	448
11	Juni	497
12	Juli	529

2. Uji Instrumen

a. Uji Validitas

Dalam menguji signifikansi perlu dilakukan dengan membandingkan nilai r_{hitung} dan nilai r_{tabel} untuk n , n yang dimaksud dalam hal ini adalah jumlah keseluruhan data, dengan menggunakan distribusi nilai r_{tabel} signifikansi 5%. Dalam hal ini data dinyatakan valid apabila nilai r_{hitung} lebih besar daripada r_{tabel} . Sebesar 0,576 yang dimana didapatkan dari jumlah keseluruhan sampel peneliti, yang dimana jumlah dari sampel yang diteliti sebesar 12 bulan. Apabila r_{hitung} lebih besar daripada r_{tabel} yaitu 0,576. Maka data tersebut dapat dikatakan valid.

Tabel 4.5
Hasil Uji Validitas SPSS Variabel *Cargo Loaded* (X) Dan Variabel
Produktivitas Bongkar Muat (Y)

Item-Total Statistics				
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
CargoLoaded_X	490.75	3789.659	.752	.
ProduktivitasBongkar Muat_Y	381530.33	12071750541.879	.752	.

Sumber : SPSS 25.0

Pada data diatas, didapatkan nilai r_{tabel} variabel *cargo loaded* (X) sebesar 0,576 dan r_{tabel} variabel produktivitas bongkar muat (Y) sebesar 0,576. Dari pernyataan tersebut dapat dibuktikan bahwa data variabel *cargo loaded* (X) dengan nilai $r_{\text{hitung}} 0,752 > r_{\text{tabel}} 0,576$ dan dikatakan valid. Serta data variabel produktivitas bongkar muat (Y) dengan nilai $r_{\text{hitung}} 0,752 > r_{\text{tabel}} 0,576$ dan dikatakan valid.

b. Uji Reabilitas

Untuk dapat mengetahui konsistensi data dari waktu ke waktu dapat dilakukan dengan menggunakan uji reabilitas, caranya dengan menghitung koefisien *alpha*. Untuk dapat menguji reabilitas terhadap data-data disetiap variabel perlu dilakukan pengujian dengan menggunakan komputer memakai program aplikasi SPSS. Pada penelitian kali ini, penulis melaksanakan uji reabilitas menggunakan program aplikasi SPSS 25.0 dengan rumus *Cronbach's Alpha*.

Kriteria pengujian Variabel *Cargo Loaded* (X) dan Produktivitas Bongkar Muat (Y) melalui SPSS :

Reliabel = *Cronbach's Alpha* > 0,60

Tidak Reliabel = *Cronbach's Alpha* < 0,60

Tabel 4.6
Hasil Uji Reabilitas Variabel *Cargo Loaded* (X) Dan Variabel
Produktivitas Bongkar Muat (Y)

Reliability Statistics			
Cronbach's Alpha	Part 1	Value	1.000
		N of Items	1 ^a
	Part 2	Value	1.000
		N of Items	1 ^b
	Total N of Items		2
Correlation Between Forms			.752
Spearman-Brown Coefficient	Equal Length		.859
	Unequal Length		.859
Guttman Split-Half Coefficient			.002

a. The items are: CargoLoaded_X

b. The items are: ProduktivitasBongkarMuat_Y

Sumber : SPSS 25.0

Dari data tabel diatas dapat disimpulkan bahwa nilai *Cronbach's Alpha* pada variabel *Cargo Loaded* (X) sebesar $1,00 > 0,60$ maka data pada variabel *cargo loaded* dinyatakan reliabel. Dan nilai *Cronbach's Alpha* pada variabel produktivitas bongkar muat (Y) sebesar $1,00 > 0,60$ maka data pada variabel produktivitas bongkar muat dinyatakan reliabel.

3. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis ini bertujuan untuk dapat mengetahui ada atau tidaknya kelinieran antara variabel *Cargo Loaded* (X) terhadap Produktivitas Bongkar Muat (Y). Uji regresi digunakan untuk dapat mengetahui hubungan antara dua variabel yang biasanya cukup tepat dinyatakan dalam satu garis lurus. Untuk dapat mengetahui kuatnya pengaruh yang di timbulkan oleh variabel X terhadap variabel Y dan menghitung dengan menggunakan rumus koefisien regresi yaitu :

Keterangan :

$X = \text{Cargo Loaded}$

$Y = \text{Produktivitas Bongkar Muat}$

$A = \text{Titik potong sumbu } Y \text{ dengan garis regresi yang menunjukkan harga } Y \text{ bila } X = 0$

$B = \text{Koefisien regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dan } Y \text{ persatuan kenaikan } Y$

Persamaan regresi dinyatakan dalam bentuk : $Y = a + bX$

Berdasarkan perhitungan program SPSS diperoleh hasil uji t:

Tabel 4.7
Uji Regresi Linear r_{hitung}

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	329.934	46.198		7.142	.000
CargoLoaded_X	.0004	.000	.752	3.611	.005

a. Dependent Variable: ProduktivitasBongkarMuat_Y

Sumber : SPSS 25.0

Diketahui nilai konstanta (a) sebesar 329.934 dan b sebesar 0.0004 bentuk persamaan regresi linier sederhana sebagai berikut :

$$Y = 329.934 + (0.0004) X$$

Dari persamaan regresi tersebut terlihat bahwa pengaruh banyaknya *cargo loaded* terhadap produktivitas bongkar muat adalah searah (positif), hal tersebut ditunjukkan pada koefisien regresi atau nilai b pada persamaan regresi tersebut yang menunjukkan angka positif sebesar 0.0004 dan nilai yang mengandung arti bahwa setiap penambahan 1% nilai *cargo loaded*, maka nilai produktivitas bongkar muat cenderung mengalami kenaikan sebesar 0.0004 demikian pula sebaliknya. Koefisien regresi tersebut bernilai positif, sehingga dapat dikatakan bahwa arah pengaruh variabel *cargo loaded* (X) terhadap variabel produktivitas bongkar muat (Y) adalah positif.

4. Analisis Koefisien Korelasi

Uji korelasi dimaksudkan untuk membuktikan secara statistik kedekatan hubungan antara variabel X terhadap variabel Y. Uji hipotesis yang dilakukan penulis gunakan adalah uji dua sisi (*two-tailed*) dengan bantuan program aplikasi SPSS 25.0. Uji korelasi untuk mengetahui tingkat keeratan hubungan antar variabel yang dinyatakan dengan koefisien korelasi (r). Dengan menggunakan uji validitas secara empiris ini, peneliti mengharapkan hasil uji dengan menggunakan SPSS 25.0 adalah valid.

Tabel 4.8

Hasil Uji Korelasi

Correlations		CargoLoade d_X	ProduktivitasBo ngkarMuat_Y
CargoLoaded_X	Pearson Correlation	1	.752**
	Sig. (2-tailed)		.005
	N	12	12
ProduktivitasBongka rMuat_Y	Pearson Correlation	.752**	1
	Sig. (2-tailed)	.005	
	N	12	12

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Sumber : SPSS 25.0

Dari tabel di atas menunjukkan bahwa antara variabel *Cargo loaded* (x) dengan produktivitas bongkar muat (y) terdapat koefisien (r) searah (positif) sebesar 0,752 dengan signifikansi 0,005. Dengan nilai signifikan lebih kecil 0,050, maka dapat disimpulkan terdapat korelasi antara variabel *cargo loaded* (x) dan variabel produktivitas bongkar muat (y), dimana korelasi kuat dan positif.

5. Analisis Koefisien Determinasi (r^2)

Analisis determinasi digunakan untuk mengetahui persentase sumbangan pengaruh variabel independent (*cargo loaded*) terhadap pengaruh dependen (produktivitas bongkar muat). Koefisien ini menunjukkan seberapa besar persentase variasi variabel independen yang digunakan dalam model mampu menjelaskan variasi

variabel dependen. r^2 sama dengan 0, maka tidak ada sedikitpun persentase sumbangan yang diberikan variabel independent terhadap variabel dependen. sebaliknya jika r^2 sama dengan 1, maka persentase sumbangan pengaruh yang diberikan variabel independen terhadap variabel dependen adalah sempurna (Duwi Proyatno, 2010).

Menurut Sugiyono (2012: 257) analisis koefisien determinasi dapat dirumuskan sebagai berikut:

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

Tabel 4.9

Hasil Uji Koefisien Determinasi (r^2)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.752 ^a	.566	.523	42.537

a. Predictors: (Constant), CargoLoaded_X

Sumber : SPSS 25.0

Dari tabel diatas, didapatkan nilai Adjusted R^2 (koefisien determinasi) sebesar 0,566. Jika dihitung menggunakan rumus $Kp = r^2 \times 100\%$, maka $Kp = 0,566 \times 100\%$ yang artinya terdapat pengaruh variabel independen (X) dan variabel dependen (Y) sebesar 56,6 %, dan sisanya 43,4% adalah sumbangan dari faktor lainnya.

6. Uji Hipotesis

Tabel 4.10

Hasil Uji Koefisien

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	329.934	46.198		7.142	.000
CargoLoaded_X	.0004	.000	.752	3.611	.005

a. Dependent Variable: ProduktivitasBongkarMuat_Y

Sumber : SPSS 25.0

Tabel 4.11
Uji Koefisien Struktur Model

NO	HIPOTESIS	NILAI Sig	Nilai Koefisien	Keputusan
1	Korelasi	0,005	$r = 0,752$	H _a Diterima H ₀ Ditolak
2	Pengaruh	0,000	$t_{hitung} 3,611$	H _a Diterima H ₀ Ditolak

a. Uji Hipotesis Terhadap Korelasi

Uji hipotesis ini dilakukan untuk mengetahui signifikansi antara jumlah banyaknya *cargo loaded* dan produktivitas bongkar muat. Perumusan hipotesis terhadap koefisien korelasi yang digunakan adalah sebagai berikut:

H_{a1} = Terdapat hubungan linier yang signifikan antara variabel *cargo loaded* dan produktivitas bongkar muat.

H₀₁ = Tidak terdapat hubungan linier yang signifikan antara variabel *cargo loaded* dan produktivitas bongkar muat.

Membandingkan *Pearson Correlation* dengan r_{tabel} :

Apabila tingkat kepercayaannya 5% atau $\alpha = 0,05$ maka $df = n-2 = 10$

Maka pengujian dengan $\alpha = 0,05$ dan $df = 12-2 = 10$ memperlihatkan hasil $r_{tabel} = 0,576$.

Dari hasil analisis diatas dapat dilihat bahwa $r_{hitung} \text{ Pearson Correlation} = 0,752 > r_{tabel} = 0,576$ maka H₀ ditolak dan H_a diterima. Serta dari hasil analisis diatas, menunjukkan bahwa ada hubungan antara banyaknya jumlah *cargo loaded* terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal yang diageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan. Hal tersebut berarti terdapat korelasi atau searah positif dan signifikansi antara *cargo loaded* dengan produktivitas bongkar muat dengan tingkat hubungan kuat karna nilai signifikansi $p = 0,005 < 0,050$.

b. Uji Hipotesis Terhadap Regresi Linear Sederhana (Uji T)

Tabel 4.12
Regresi Linear Sederhana

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	329.934	46.198		7.142	.000
CargoLoaded_X	.0004	.000	.752	3.611	.005

a. Dependent Variable: ProduktivitasBongkarMuat_Y

Sumber : SPSS 25.0

Perumusan hipotesis terhadap koefisien regresi yang digunakan adalah sebagai berikut :

H_{a2} : Terdapat pengaruh antara variabel *cargo loaded* dan produktivitas bongkar muat.dan positif

H₀₂ : Tidak terdapat pengaruh antara *cargo loaded* dan produktivitas bongkar muat.

Apabila tingkat kepercayaan 5% atau $\alpha = 0,050$ dan $df = 12-2 = 10$ maka memperlihatkan hasil $t_{\text{tabel}} 1,812$.

Dari hasil Analisa tersebut, dapat dilihat bahwa $t_{\text{hitung}} 3,611 > t_{\text{tabel}} 1,812$ maka H₀ ditolak dan H_a diterima serta dari hasil analisis di atas menunjukkan bahwa ada pengaruh positif antara *cargo loaded* terhadap produktivitas bongkar muat dengan nilai signifikansi $0,005 < 0,05$. Hal ini disebabkan oleh dengan tersedianya muatan yang akan dimuat ke kapal maka produktivitas bongkar muat akan semakin cepat dan efisien.

C. Pemecahan Masalah

1. Mengoptimalkan Pelaksanaan Proses Bongkar Muat

Pada dasarnya pelaksanaan kegiatan seluruh proses bongkar muat yang terjadi harus dapat dioptimalkan agar dapat meningkatkan kelancaran alur bongkar muat, sehingga waktu dalam berkegiatan proses pelaksanaan bongkar muat tidak terkendala begitu lama. Terutama untuk muatan berjenis Cpo, karena muatan jenis ini memiliki banyak turunan. Selain itu, muatan jenis cpo merupakan jenis muatan

yang mengharuskan muatan untuk melewati banyak prosedur yang dilakukan sebelum muatan dapat di muat ke atas kapal.

2. Memastikan Ketersediaan Muatan

Pelaksanaan kegiatan bongkar muat harus memperhatikan keadaan muatannya, baik yang akan dimuat maupun yang akan di bongkar. Terutama untuk muatan yang akan dimuat, sangat diperlukan melihat ketersediaan muatan nya sebelum dapat dimuat keatas kapal. Karna, jika muatan yang tersedia belum mencukupi untuk dimuat, maka akan dapat mengganggu kelancaran kegiatan muat itu sendiri.

Bukan hanya dapat menggu kelancaran kegiatan muat, juga akan ada banyak dampak lainnya yang secara otomatis akan terikut. Seperti :

- a. waktu tunggu kapal terlalu lama
- b. akan terjadi penumpukkan kapal
- c. akan terjadi *demurrage*
- d. keterlambatan muatan diterima oleh pihak pelabuhan penerima

Yang dimana semua hal tersebut dapat mengakibatkan kerugian biaya yang besar jika terus terjadi.

3. Mengoptimalkan Perawatan Peralatan Bongkar Muat.

Pengecekan secara berkala sebelum dan sesudah pengoperasian alat bongkar muat bertujuan untuk meminimalkan kemungkinan terjadi kerusakan terhadap alat bongkar muat. Hal ini tidak kalah pentingnya dengan memastikan keadaan muatan dalam keadaan tersedia. Jika peralatan bongkar muat sampai terjadi masalah akan sangat mengganggu kelancaran proses bongkar muat. Untuk itulah pentingnya mengoptimalkan perawatan peralatan-peralatan bongkar muat secara berkala.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan data yang telah diolah, maka hasil penelitian tentang pengaruh banyaknya *cargo loaded* terhadap produktivitas bongkar muat, dapat ditarik kesimpulan :

1. *Cargo Loaded* terbukti memiliki hubungan searah dan positif terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan. Dengan koefisien korelasi $r = 0,752$ dinyatakan bahwa terdapat hubungan kuat dan positif $r_{hitung} = 0,752 > r_{tabel} 0,576$ dengan signifikansi sebesar 0,005 lebih kecil dari taraf signifikansi yaitu 0,050. Sehingga H_a yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara banyaknya *cargo loaded* dengan produktivitas bongkar muat pada kapal yang di ageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan yang dapat diterima, dan hubungan yang diperoleh bersifat positif atau searah.
2. Dari hasil analisis regresi linear sederhana, banyaknya *cargo loaded* terbukti memiliki pengaruh yang searah atau positif terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal yang diageni PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Balikpapan. Dengan t_{hitung} sebesar = 3,611 lebih besar dari $t_{tabel} = 1,812$ dengan signifikansi nya sebesar 0,005 dimana lebih kecil dari 0,050. Artinya jika terjadi peningkatan *cargo loaded* maka akan meningkatkan kelancaran produktivitas bongkar muat dan sebaliknya. Sehingga H_{a2} yang menyatakan *cargo loaded* mempunyai pengaruh terhadap produktivitas bongkar muat dapat diterima dan pengaruh bersifat positif searah. Dapat dinilai sebesar 0,3611 atau 36,11 % produktivitas bongkar muat dipengaruhi oleh *cargo loaded*.
3. Dari hasil penentu koefisien determinasi (r) dapat dinilai sebesar 0,566 atau 56,6 % dari produktivitas bongkar muat dipengaruhi oleh banyaknya jumlah *cargo loaded*. Sisanya 43,4 % adalah sumbangan dari faktor lainnya.

B. Saran

Adapun saran yang dapat penulis berikan adalah :

1. Pihak *Shipper* dapat memastikan jumlah muatan yang akan dimuat sebelum kapal melakukan sandar. Dengan memperhatikan waktu dari proses muatan diterima sebagai bahan mentah, lalu diproses untuk menjadikan bahan mentah tersebut menjadi layak sehingga dapat menghasilkan turunan turunan dari jenis muatan tersebut menjadi berkualitas dan siap untuk di ekspor.
2. Pihak *Shipper* harus memperhatikan dan melakukan pengecekan secara berkala terhadap peralatan-peralatan untuk proses bongkar muat. Dengan pengecekan secara berkala dan konsisten, maka akan dapat meminimalisir kemungkinan terjadi kerusakan terhadap alat bongkar muat yang dimana dapat mengganggu kelancaran arus bongkar muat.
3. Pihak *Shipper* dapat lebih mengoptimalkan dan meningkatkan efisiensi waktu dalam kelancaran proses bongkar muat dengan memperhatikan waktu produksi muatan dari bahan mentah diterima hingga menghasilkan muatan-muatan yang layak beserta turunannya yang berkualitas dan siap untuk di ekspor ke luar negeri.
4. Membuat *Loading Plan* yang baik dan terstruktur agar semua kegiatan kelancaran proses bongkar muat dapat terlaksana sesuai dengan *loading plan* yang sudah direncanakan dan tidak menghasilkan penumpukkan kapal di wilayah labuh kapal untuk menuju ke dermaga. Seperti, dapat merencanakan secara matang segala proses pelaksanaan bongkar muat bagaimana dari awal bahan baku muatan datang hingga muatan dapat di muat ke atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Setiono Benny, Prasetyo Luhur. (2011). *Pengoptimalisasian kegiatan bongkar Muat Untuk Meningkatkan Produktivitas Kerja Terminal Jamrud Utara PT. PELINDO III Tanjung Perak Surabaya* : Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan Vol.2 No.1, ISSN 2087-2607, September 2011. Surabaya : Universitas Hang Tuah Surabaya.
- B Ismail, DR Mohd Azril. (2015). PORT OPERATION AND MANAGEMENT : PORT SAFETY VS PORT SECURITY, Bachelor of Business Administration School of Business Management. College Of Business, 2015. Malaysia : University Utara Malaysia.
- Busro, Muhammad. (2018). *“Teori-Teori Manajemen Sumber Daya Manusia”*. Jakarta: Prenadameidia Group
- Duwi Priyatno. (2010). *“5 Jam Belajar Olah Data dengan SPSS 19”*. Yogyakarta: Andi.
- F.D.C. Sudjarmiko. (1995). *“Pokok-Pokok Pelayaran Niaga”*. Jakarta: CV. Akademika Pressindo.
- F.D.C. Sudjarmiko. (2007). *“Pokok-Pokok Pelayaran Niaga”*. Jakarta: CV. Akademika Pressindo.
- Lasse, D.A . (2014). *“Manajemen Kepelabuhanan”*. Jakarta: RajaGrafindo Persada
- Kamaluddin, Rustian (2003). *“Ekonomi Transportasi : Karakteristik Teori, dan Kebijakan”*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Sugiyono. (2010). *“Statistika Untuk Penelitian”*. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. (2012). *“Memahami Penelitian Kualitatif”*. Bandung : ALFABETA.
- Sugiyono. (2013). *“Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D”*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2014). *“Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D”*. Bandung: Alfabeta.
- Slameto. (2010). *“Belajar dan Faktor-Faktor yang Memengaruhinya”*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

LAMPIRAN 1

TABEL DISTRIBUSI NILAI r_{tabel} SIGNIFIKANSI 5% DAN 1%

Distribusi Nilai r_{tabel} Signifikansi 5% dan 1%

N	The Level of Significance		N	The Level of Significance	
	5%	1%		5%	1%
3	0.997	0.999	38	0.320	0.413
4	0.950	0.990	39	0.316	0.408
5	0.878	0.959	40	0.312	0.403
6	0.811	0.917	41	0.308	0.398
7	0.754	0.874	42	0.304	0.393
8	0.707	0.834	43	0.301	0.389
9	0.666	0.798	44	0.297	0.384
10	0.632	0.765	45	0.294	0.380
11	0.602	0.735	46	0.291	0.376
12	0.576	0.708	47	0.288	0.372
13	0.553	0.684	48	0.284	0.368
14	0.532	0.661	49	0.281	0.364
15	0.514	0.641	50	0.279	0.361
16	0.497	0.623	55	0.266	0.345
17	0.482	0.606	60	0.254	0.330
18	0.468	0.590	65	0.244	0.317
19	0.456	0.575	70	0.235	0.306
20	0.444	0.561	75	0.227	0.296
21	0.433	0.549	80	0.220	0.286
22	0.432	0.537	85	0.213	0.278
23	0.413	0.526	90	0.207	0.267
24	0.404	0.515	95	0.202	0.263
25	0.396	0.505	100	0.195	0.256
26	0.388	0.496	125	0.176	0.230
27	0.381	0.487	150	0.159	0.210
28	0.374	0.478	175	0.148	0.194
29	0.367	0.470	200	0.138	0.181
30	0.361	0.463	300	0.113	0.148
31	0.355	0.456	400	0.098	0.128
32	0.349	0.449	500	0.088	0.115
33	0.344	0.442	600	0.080	0.105
34	0.339	0.436	700	0.074	0.097
35	0.334	0.430	800	0.070	0.091
36	0.329	0.424	900	0.065	0.086
37	0.325	0.418	1000	0.062	0.081

LAMPIRAN 2

TABEL DISTRIBUSI NILAI t_{tabel}

Distribusi Nilai t_{tabel}

d.f	$t_{0.10}$	$t_{0.05}$	$t_{0.025}$	$t_{0.01}$	$t_{0.005}$
1	3.078	6.314	12.71	31.82	63.66
2	1.886	2.920	4.303	6.965	9.925
3	1.638	2.353	3.182	4.541	5.841
4	1.533	2.132	2.776	3.747	4.604
5	1.476	2.015	2.571	3.365	4.032
6	1.440	1.943	2.447	3.143	3.707
7	1.415	1.895	2.365	2.998	3.499
8	1.397	1.860	2.306	2.896	3.355
9	1.383	1.833	2.262	2.821	3.250
10	1.372	1.812	2.228	2.764	3.169
11	1.363	1.796	2.201	2.718	3.106
12	1.356	1.782	2.179	2.681	3.055
13	1.350	1.771	2.160	2.650	3.012
14	1.345	1.761	2.145	2.624	2.977
15	1.341	1.753	2.131	2.602	2.947
16	1.337	1.746	2.120	2.583	2.921
17	1.333	1.740	2.110	2.567	2.898
18	1.330	1.734	2.101	2.552	2.878
19	1.328	1.729	2.093	2.539	2.861
20	1.325	1.725	2.086	2.528	2.845
21	1.323	1.721	2.080	2.518	2.831
22	1.321	1.717	2.074	2.508	2.819
23	1.319	1.714	2.069	2.500	2.807
24	1.318	1.711	2.064	2.492	2.797
25	1.316	1.708	2.060	2.485	2.787
26	1.315	1.706	2.056	2.479	2.779
27	1.314	1.703	2.052	2.473	2.771
28	1.313	1.701	2.048	2.467	2.763
29	1.311	1.699	2.045	2.462	2.756
30	1.310	1.697	2.042	2.457	2.750
31	1.309	1.696	2.040	2.453	2.744
32	1.309	1.694	2.037	2.449	2.738
33	1.308	1.692	2.035	2.445	2.733
34	1.307	1.691	2.032	2.441	2.728
35	1.306	1.690	2.030	2.438	2.724
36	1.306	1.688	2.028	2.434	2.719
37	1.305	1.687	2.026	2.431	2.715
38	1.304	1.686	2.024	2.429	2.712
39	1.304	1.685	2.023	2.426	2.708
40	1.303	1.684	2.021	2.423	2.704
41	1.303	1.683	2.020	2.421	2.701
42	1.302	1.682	2.018	2.418	2.698
43	1.302	1.681	2.017	2.416	2.695
44	1.301	1.680	2.015	2.414	2.692
45	1.301	1.679	2.014	2.412	2.690
46	1.300	1.679	2.013	2.410	2.687
47	1.300	1.678	2.012	2.408	2.685
48	1.299	1.677	2.011	2.407	2.682
49	1.299	1.677	2.010	2.405	2.680
50	1.299	1.676	2.009	2.403	2.678
51	1.298	1.675	2.008	2.402	2.676
52	1.298	1.675	2.007	2.400	2.674
53	1.298	1.674	2.006	2.399	2.672
54	1.297	1.674	2.005	2.397	2.670
55	1.297	1.673	2.004	2.396	2.668
56	1.297	1.673	2.003	2.395	2.667
57	1.297	1.672	2.002	2.394	2.665
58	1.296	1.672	2.002	2.392	2.663
59	1.296	1.671	2.001	2.391	2.662
60	1.296	1.671	2.000	2.390	2.660
61	1.296	1.671	2.000	2.390	2.659
62	1.296	1.671	1.999	2.389	2.659
63	1.296	1.670	1.999	2.389	2.658
64	1.296	1.670	1.999	2.388	2.657
65	1.296	1.670	1.998	2.388	2.657
66	1.295	1.670	1.998	2.387	2.656
67	1.295	1.670	1.998	2.387	2.655
68	1.295	1.670	1.997	2.386	2.655
69	1.295	1.669	1.997	2.386	2.654
70	1.295	1.669	1.997	2.385	2.653
71	1.295	1.669	1.996	2.385	2.653
72	1.295	1.669	1.996	2.384	2.652
73	1.295	1.669	1.996	2.384	2.651
74	1.295	1.668	1.995	2.383	2.651
75	1.295	1.668	1.995	2.383	2.650
76	1.294	1.668	1.995	2.382	2.649
77	1.294	1.668	1.994	2.382	2.649
78	1.294	1.668	1.994	2.381	2.648
79	1.294	1.668	1.994	2.381	2.647
80	1.294	1.667	1.993	2.380	2.647
81	1.294	1.667	1.993	2.380	2.646
82	1.294	1.667	1.993	2.379	2.645
83	1.294	1.667	1.992	2.379	2.645
84	1.294	1.667	1.992	2.378	2.644
85	1.294	1.666	1.992	2.378	2.643
86	1.293	1.666	1.991	2.377	2.643
87	1.293	1.666	1.991	2.377	2.642
88	1.293	1.666	1.991	2.376	2.641
89	1.293	1.666	1.990	2.376	2.641
90	1.293	1.666	1.990	2.375	2.640
91	1.293	1.665	1.990	2.374	2.639
92	1.293	1.665	1.989	2.374	2.639
93	1.293	1.665	1.989	2.373	2.638
94	1.293	1.665	1.989	2.373	2.637
95	1.293	1.665	1.988	2.372	2.637
96	1.292	1.664	1.988	2.372	2.636
97	1.292	1.664	1.988	2.371	2.635
98	1.292	1.664	1.987	2.371	2.635
99	1.292	1.664	1.987	2.370	2.634
100	1.292	1.664	1.987	2.370	2.633
101	1.292	1.663	1.986	2.369	2.633
102	1.292	1.663	1.986	2.369	2.632
103	1.292	1.663	1.986	2.368	2.631
104	1.292	1.663	1.985	2.368	2.631
105	1.292	1.663	1.985	2.367	2.630
106	1.291	1.663	1.985	2.367	2.629
107	1.291	1.662	1.984	2.366	2.629
108	1.291	1.662	1.984	2.366	2.628
109	1.291	1.662	1.984	2.365	2.627
110	1.291	1.662	1.983	2.365	2.627
111	1.291	1.662	1.983	2.364	2.626
112	1.291	1.661	1.983	2.364	2.625
113	1.291	1.661	1.982	2.363	2.625
114	1.291	1.661	1.982	2.363	2.624
115	1.291	1.661	1.982	2.362	2.623
116	1.290	1.661	1.981	2.362	2.623
117	1.290	1.661	1.981	2.361	2.622
118	1.290	1.660	1.981	2.361	2.621
119	1.290	1.660	1.980	2.360	2.621
120	1.290	1.660	1.980	2.360	2.620

Dari "Table of Percentage Points of the t-Distribution," Biometrika, Vol. 32, (1941), p. 300. Reproduced by permission of the Biometrika Trustees.

LAMPIRAN 3

**GAMBAR KAPAL DI LOKASI LABUH JANGKAR SEBELUM
PEMERIKSAAN INTANSI TERKAIT**



ARRIVAL/DEPARTURE REPORT

ARRIVAL / DEPARTURE REPORT



BEN LINE AGENCIES

VESSEL NAME : MT THERESA AQUARIUS
PORT : KUTAI REFINERY NUSANTARA
WEARF : KRN

ARRIVAL			DEPARTURE		
	DATE	TIME		DATE	TIME
ECBP / ARRIVAL P/S	11-Dec-20	17:24	HRS	COMPLETED LOADING OPERATION	17-Dec-20 08:35
VESSEL TENDERED	11-Dec-20	18:12	HRS	HOSE DISCONNECTED	17-Dec-20 10:10
PILLOT ON BOARD	15-Dec-20	08:12	HRS	DOCUMENT COMPLETED	17-Dec-20 10:20
DROP ANCHOR AT OTHER ANCHORAGE	11-Dec-20	18:12	HRS	PILLOT ON BOARD	17-Dec-20 14:50
PILLOT OFF	15-Dec-20	09:45	HRS	PILLOT OFF	17-Dec-20 17:00
FREE PARTICLE	12-Dec-20	08:50	HRS	VESSEL SAIL OUT	17-Dec-20 15:00
NOR ACCEPTED	AS PER CHARTER PARTY			ETA NEXT PORT	24-Dec-20 00:00
TANK INSPECTION	15-Dec-20	10:30	HRS		
HOSE CONNECTED	15-Dec-20	11:40	HRS		
CONSIGNEE LOADING	15-Dec-20	12:40	HRS		
ARRIVAL			DEPARTURE		
BUNKERS R.O.B			BUNKERS R.O.B		
F/OIL	216.75	MTS	-	F/OIL	194.45
D/OIL	44.00	MTS		D/OIL	44.00
F/WATER	95	MTS		F/WATER	78.00
				NO OF TUGS	-
				SHORE CRANE	
				FORKLIFTS	
DRAFT			DRAFT		
FORE	4.20	M	AFT	6.20	M
FORE			FORE	8.66	M
			AFT	8.66	M

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

MASTER OF MT THERESA AQUARIUS

PT. BAHARIYANA NUSANTARA
(AS AGENT)
TEGEG ADITYA PRATAMA
AS AGENTS ONLY

~~CAPT. KYAW MYINT OO~~

LAMPIRAN 5

PEMERIKSAAN SUHU TUBUH CREW KAPAL OLEH KARANTINA KESEHATAN



LAMPIRAN 6

SERTIFIKAT FREE PRATIQUE DARI KARANTINA KESEHATAN

Kementerian Kesehatan
Republik Indonesia

Ministry Of Health
Republic Of Indonesia



SERTIFIKAT IZIN KARANTINA
CERTIFICATE OF PRATIQUE

KANTOR KESEHATAN PELABUHAN: BALIKPAPAN / PELABUHAN LAUT KAMPUNG BARU
PORT HEALTH OFFICE

Dengan ini menyatakan bahwa
Hereby certify that

Nama Kapal
Name of Vessel : MT SOUTHERN NARWHAL

Nomor Registrasi/IMO No.:
Registration Number/IMO No. : 9175995

Bendera Kapal
Flag of Vessel : PANAMA

Datang Dari Pelabuhan
Last Port : RIO TUBA, PHILIPPINES

Tiba Di Pelabuhan
Port Of Arrival : BALIKPAPAN

Berat(GT)
Gross tonnage : 9999

Tanggal
Date (dd-mm-yy) : 4 APRIL 2021

☒ Bebas dari Kedaruratan Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya dan diberikan IZIN LEPAS KARANTINA
Free from Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor and has been granted FREE PRATIQUE

☐ Mengalami Kedaruratan Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya *) :
Occurred with Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor *)
Diberikan IZIN LEPAS TERBATAS KARANTINA
Has been granted RESTRICTED PRATIQUE
Dan harus dilakukan tindakan *) :
And must be applied measures *)



Diterbitkan di
Issued in : BALIKPAPAN

Diterbitkan tanggal
Issued on (dd-mm-yy) : 4 APRIL 2021

Petugas KKP
Port Health Officer : AGUS PRATANA SKM

NIP : 196202032000001002

Jam
Time (hh:mm) : 17.40 LT

GE4HFIDBBDB3CACABBAADGRADJ

*) Beri Penjelasan
Please specify

Tanda Tangan Petugas KKP dan Cap KKP :
Signature and Port Health Office's Stamp



sertifikat ini dihasilkan oleh proses komputasi. untuk konfirmasi keaslian dokumen, silahkan kunjungi website kami di alamat
this certificate is computer generated. to confirm the authenticity of this document please visit our website at
https://kmpel.kemkes.go.id/welcome/check_document

LAMPIRAN 7

NOTICE OF READINESS



TATSUMI MARINE CO., LTD

*Tatsumi Building, 4F 3-6-7, Idobashi, Chiyoda-Ku, Tokyo 102-007, Japan
TEL: (81) 3-32655216 to 17 FAX: (81) 3-32655315*

NOTICE OF READINESS

Port: Balikpapan Indonesia

Date: 04th April 2021

Voyage: 2102-HOME

Messrs;

MT SOUTHERN NARWHAL

Dear Sirs,

This is to advise you that subject vessel arrived in Balikpapan, Indonesia Anchorage at 1655 hrs 04th April 2021 and all respect ready to commence Loading of cargo RBD Palm Olein 2.000.000 MT in accordance with the terms and conditions of the Charter Party or Agreement.

You are therefore, kindly requested to commence the Loading of cargo immediately, commending your prompt attention.

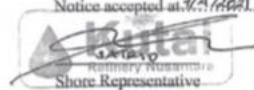
Notice of Readiness tendered at 1655 hrs 04th April 2021

Yours very truly,



Capt. Melvin C. Belvis
Master of Southern Narwhal

Notice accepted at 7/4/2021 hours on 03.20.17



LAMPIRAN 8

GAMBAR KAPAL MUAT DI DERMAGA



LAMPIRAN 9

TANK INSPECTION REPORT

	TANK INSPECTION REPORT	AGRI-07 Rev: 01
DRY CERTIFICATE		
<hr/>		
REPRESENTING	:	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA/APICAL (MALAYSIA) SDN BHD
DATE	:	07 APRIL, 2021
<hr/>		
<p>THIS IS TO CERTIFY, that we PT. AGRAPRIMA INDONESIA SAMUDERATAMA, Medan, did attend on board the tanker vessel of: "MT SOUTHERN NARWHAL V.2102-HOME" On 07 APRIL, 2021, whilst she was lying alongside at wharf/Jetty no. 1B PT. KRN, Port of BALIK PAPAN, INDONESIA At 0215-0310 HOURS LT (UTC + 8), for the purpose of inspecting for cleanliness / dryness of the cargo tanks nominated below for carriage of the parcel of: REFINED BLEACHED DEODORISED PALM OLEIN, IN BULK</p>		
WE REPORT AS FOLLOW:		
The cargo in question was to be loaded into the following ship's tanks:		
Port	:	4.
Centre	:	NIL
Starboard	:	4.
The carrier vessel/barge, lodge a method of cleaning as per below:		
Ship's tank	Tank Cleaning Method	
4P, 4S	- BUTTERWORTHING WITH ABUNDANT FRESH WATER FOR 45 MINUTES	
	- BUTTERWORTHING WITH COLD SEA WATER FOR 2.0 HOURS	
	- DETERGENT CIRCULATION WITH AMEROLD RSR FOR 2.0 HOURS	
	- RINSING WITH AMBIENT TEMPERATURE OF SEA WATER FOR 2.0 HOURS	
	- RINSING WITH AMBIENT TEMPERATURE OF FRESH WATER FOR 20 MINUTES	
	- STEAMING FOR 2.0 HOURS	
	- VENTILATING / GASS FREEING	
	- DRAINING OF TANKS, LINES AND PUMPS	
	- MOPPING AND DRYING	
<hr/>		
And have been (not) cleaned for the present loading. We inspected and certified that the above ship's tank(s) has been found suitably dry/clean and well-stripped for loading the above cargo.		
Ship's pumps and lines were drained where practicable and inspected visually at accessible points.		
Tanks accepted on: 07 APRIL, 2021 AT 0310 HOURS (UTC+8)		
<hr/>		
ATTENDING SURVEYOR PT. AGRAPRIMA INDONESIA SAMUDERATAMA Exclusive Representative of CCIC Singapore PTE. LTD.	ACKNOWLEDGE RECEIPT MASTER/CHIEF OFFICER	
NAME: AFRIZAL	NAME:	
		
		

LAMPIRAN 10

TIMESHEET


BEN LINE AGENCIES

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
As Agent Only
Jl. Siaga Dalam Gang Kemuning Rt 19 no.65 Kel Damai Balikpapan East Kalimantan
Phone +62 542 720 4616 Email : bpn-portservices@benline.co.id

TIME SHEET / STATEMENT OF FACT WORKING RECORDS

Name of Vessel	: MT THERESA AQUARIUS	Commenced Loading	: 15 DECEMBER 2020 / 12:40 LT
Port of loading	: KUTAI REFINERY NUSANTARA	Completed Loading	: 17 DECEMBER 2020 / 08:36 LT
Arrived Pilot Station	: 11 DECEMBER 2020/17:24 LT	Description of Goods	: RBDPO
Notice of Readiness Tendered	: 11 DECEMBER 2020/18:12 LT	Quantity of Cargo	: 12,000 MT RBDPO
Notice of Readiness Accepted	: AS PER CHARTER PARTY	Shipper/Consignee	: PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME	REMARKS
11-Dec-20	FINE	17:24	VESSEL ARRIVED AT BALIKPAPAN PILOT STATION
		18:12	NOR TENDERED
		18:12	DROP ANCHOR AT OUTER ANCHORAGE
		18:30	F.W.E / ANCHOR B/UP
12-Dec-20	FINE	18:30-24:00	NO ACTIVITY DUE TO WAITING PORT AUTHORITY ONBOARD
		00:00-08:30	NO ACTIVITY DUE TO WAITING PORT AUTHORITY ONBOARD
		08:30	AGENT AND PORT AUTHORITY ONBOARD
		08:50	FREE PRATIQUE GRANTED
13-Dec-20	FINE	10:05	PORT AUTHORITY DISEMBARKED FROM VESSEL
		10:05-24:00	NO ACTIVITY DUE TO WAITING BERTHING SCHEDULE FROM SHIPPER
		00:00-05:45	NO ACTIVITY DUE TO WAITING BERTHING SCHEDULE FROM SHIPPER
		05:45	ANCHOR UP
14-Dec-20	FINE	06:10	PILOT ONBOARD
		07:30	DROP ANCHOR AT INNER ANCHORAGE
		07:42	ANCHOR B-UP & F.W.E
		07:45	PILOT OFF
15-Dec-20	FINE	07:45-24:00	NO ACTIVITY DUE TO WAITING BERTHING SCHEDULE FROM SHIPPER
		00:00-24:00	NO ACTIVITY DUE TO WAITING BERTHING SCHEDULE FROM SHIPPER
		00:00-08:12	NO ACTIVITY DUE TO WAITING BERTHING SCHEDULE FROM SHIPPER
		08:12	PILOT ONBOARD
		08:24	ANCHOR UP
		09:10	FWD AND AFT TUGS MADE FAST
		09:18	FIRST LINE
		09:42	ALL FAST
		09:45	PILOT OFF
		10:15	GANGWAY DOWN
		10:15	SURVEYOR AND LOADING MASTER ONBOARD
		10:15-10:30	SAFETY MEETING
		10:30-11:30	TANK INSPECTION
		11:30	NOR ACCEPTED
		11:40	HOSE CONNECTED


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

PT. BAHARI EKA NUSANTARA


PT. BAHARI EKA NUSANTARA
WEGUN ALTYA PRATAMA
As Agent only

MASTER OF MT THERESA AQUARIUS


CAPT. KIAN BINT OO


PT. BAHARI EKA NUSANTARA
 As Agent Only
 BEN LINE AGENCIES
 JL. Siaga Dalam Gang Kemuning Rt 19 no. 65 Kel Damai Balikpapan East Kalimantan
 Phone +62 542 720 4616 Email : bpn-portservices@benline.co.id

TIME SHEET / STATEMENT OF FACT
WORKING RECORDS

Name of Vessel	: MT THERESA AQUARIUS	Commenced Loading	: 15 DECEMBER 2020 / 12:40 LT
Port of loading	: KUTAI REFINERY NUSANTARA	Completed Loading	: 17 DECEMBER 2020 / 08:35 LT
Arrived Pilot Station	: 11 DECEMBER 2020/17:24 LT	Description of Goods	: RBDPO
Notice of Readiness Tendered	: 11 DECEMBER 2020/18:12 LT	Quantity of Cargo	: 12,000 MT RBDPO
Notice of Readiness Accepted	: AS PER CHARTER PARTY	Shipper/Consignee	: PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME	REMARKS
15-Dec-20	FINE	12:40	COMMENCED LOADING
		12:40-24:00	LOADING ON PROGRESS
16-Dec-20	FINE	00:00-14:10	LOADING ON PROGRESS
		14:10	STOPPED LOADING DUE TO ELECTRICAL PUMP TROUBLE
		14:10-24:00	NO LOADING ACTIVITY DUE TO ELECTRICAL PUMP TROUBLE
17-Dec-20	FINE	00:00-04:15	NO LOADING ACTIVITY DUE TO ELECTRICAL PUMP TROUBLE
		04:15	CONTINUE LOADING
		04:15-08:35	LOADING ON PROGRESS
		08:35	LOADING COMPLETE
		08:50-10:00	UNLADING AND CALCULATION
		10:10	HOSE DISCONNECTED
		10:20	DOCUMENT ONBOARD
		10:20-11:32	NO ACTIVITY DUE TO WAITING EXPORT PERMIT
		11:32	RECEIVED EXPORT PERMIT FROM SHIPPER
		11:32-14:50	NO ACTIVITY DUE TO WAITING PILOT ONBOARD
		14:50	PILOT ONBOARD
		15:00	VESSEL SAILING OUT

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

PT. BAHARI EKA NUSANTARA


PT. BAHARI EKA NUSANTARA
 As Agent (PRESENT)

MASTER OF MT THERESA AQUARIUS


MAST. KUTAI REFINERY CO
 CAPORAL

LAMPIRAN 11

PROTEST LETTER DELAYED BERTHING



TATSUMI MARINE CO., LTD
Tatsumi Building 2nd Floor 3-8-7, Shibushi, Chiyoda-Ku Tokyo 102-8672, Japan
TEL: 81-3-3265 5216 FAX: 81-3-3265-5315 Mobile: 81-90-4987-5489

Messrs:

PROTEST LETTER DELAYED BERTHING

Vessel: M/T "Southern Narwhal"

Port: Balikpapan, Indonesia

Date: 07th April 2021

Voy: 2102-Home

Cargo Name: RBD Palm Olein

RBD Palm Stearin

Crude Glycerine

Berth/Terminal: Kutai Port Complex

Dear Sir,

Please be informed that our vessel, M/T Southern Narwhal arrived in Balikpapan, Indonesia at 1655hrs on 04th April 2021 and in all respect ready to load her nominated cargo of RBD Palm Stearin, RBD Palm Olein and Crude Glycerine. Our vessel had dropped anchor at 1655hrs on 04th April 2021 and awaiting for our berthing schedule with details mentioned below as follows:

1550 hrs/04th April 2021:E.O.S.P

1655 hrs/04th April 2021: Arrival Balikpapan, Indonesia / NORT

1715 hrs/04th April 2021 : Drop Anchor at Balikpapan, Indonesia Anchorage

1740 hrs/04th April 2021: Med. Quarantine and Agent Onboard

1800 hrs/04th April 2021: Free Pratique Granted

1800 hrs/04th April 2021: Med. Quarantine And Agent Disembark

2210 hrs/06th April 2021: Commenced heaving up anchor

2215 hrs/06th April 2021: Anchor Aweigh/Shifting to Berth/Pilot Onboard

0035 hrs/07th April 2021: First Line send ashore

0100 hrs/07th April 2021: All fast made fast at Kutai Port Complex

02 days 5 hrs 20 mins : Total delay

I, Captain Melvin C. Belvis as Master of M/T "Southern Narwhal " hereby lodge protest accordingly and we including my disponent owners hold you and/or Charterers responsible for any delays, claims and consequences.

Received:

Date/time :

Terminal Representative



Very truly yours,

Capt. Melvin C. Belvis
Master of M/T Southern Narwhal

LAMPIRAN 12

PROTEST LETTER DELAYED LOADING



TATSUMI MARINE CO., LTD
Tatsumi Building, 3rd Floor 3-8-7, Hideshichi, Chiyoda-Ku, Tokyo 102-0072, Japan
TEL: 81-3-3265-5216 FAX: 81-3-3265-5315 Mobile: 81-90-4007-5609

Messrs:

PROTEST LETTER DELAYED LOADING

Vessel: M/T "Southern Narwhal"
Port: Balikpapan Indonesia **Voy:** 2102-HOME
Date: 08th April, 2021 **Cargo Name:** Crude Glycerine
Discharging Port: Yizheng, China

RE: Delayed Loading Cargo Crude Glycerine (4,079.000 MT)
Berth/Terminal: PT. Kutai Refinery Nusantara (Jetty 1B PT. KRN)

Dear Sir,

On behalf of my deponent owners, Tatsumi Marine Co. Ltd, I hereby protest for the Delayed Loading of Crude Glycerine Cargo due to waiting of Cargo shore readiness.

Time Details as follows:

0100Hrs/07th Apr. 2021 – All Line Made Fast at KRN Terminal
0145Hrs/07th Apr. 2021 – Gangway Down/Pilot Off
0155Hrs/07th Apr. 2021 – Loading Master / Surveyor Onboard
0155-0215Hrs/07th Apr. 2021 – Safety Meeting and Checklist obtained
0215-0310Hrs/06th Apr. 2021 - Tanks Inspection
0320Hrs/07th Apr. 2021 – NOR Accepted
0500Hrs/07th Apr. 2021 – Hose Connected (6" x 1)
0500-0505Hrs/07th Apr. 2021 – Line Leak Test
0550hrs/07th Apr. 2021 – Commenced Loading
1545hrs/07th Apr. 2021-Temporary stop loading/shore request
2032hrs/07th Apr. 2021 -Resumed Loading
0205-0228hrs/08th Apr. 2021 -Shore Line blowing
0246-0300hrs/08th Apr. 2021 -Shore Line Pigging
0300hrs/08th Apr. 2021 – Completed Loading

00day 04hrs 47mins : Total delay

I, Captain Melvin C. Belvis, as master of M/T Southern Narwhal, hereby lodge protest accordingly, and we, including my deponent owners, hold you and/or Charterers responsible for any delays, claim and consequences.

FOR RECEIPT ONLY
WITHOUT ANY FEE DEDUCT

Very truly yours,

Received:

Terminal Representative

Master of Southern Narwhal

Date/time :

LAMPIRAN 13

ULLAGE REPORT

TATSUMI MARINE CO., LTD.

VOY. NO.: 2102-HOME

DATE: 08th April 2021

LOAD PORT: Balikpapan, Indonesia

BERTH: Katy IB / P.T. KRN

M/T. SOUTHERN NARWHAL

DATE: 08th April 2021

LOAD PORT: Balikpapan, Indonesia

BERTH: Katy IB / P.T. KRN

ULLAGE REPORT

AFTER LOADING

Draft F: 9.05 m

Trim: 0.60 m

A: 9.65 m

Heel: 0.00

Tank No.	Cargo Name	Actual Gauge	Trim Corr.	Heel Corr.	Corrected Cargo	Volume (M3)	Temp.	Vol. Corr. Factor	Volume (M3)	Density at SG	SG Factor (MT)	Cargo Percentage	Discharging Port
1P													
1S													
2P													
2S													
3P													
3S	Crude Oil/Glycerine	3 - 34.8	-0.1		3 - 34.7	1,031.929	44.0			1.24460	1,284.319	80.65 %	YIZHENG
4P													
4S	Crude Oil/Glycerine	3 - 34.0	-0.1		3 - 33.9	1,126.075	42.0			1.24735	1,404.610	80.85 %	YIZHENG
5P	Crude Oil/Glycerine	3 - 33.0	-0.1		3 - 32.9	1,119.656	42.0			1.24735	1,396.603	81.00 %	YIZHENG
6P													
6S													
7P													
7S													
8P													
8S													
Remarks:						Total	3,277.660						

1. Density Table Provided at Loading Port

2. Using UTMeter for Ullage & Temperature

3. Moderate and Chopping Sea Condition

4. Loading of Cargo by SHORE STOP

5. Loading of Cargo by only one Cargo Hose

6. Ullage Table Cert. No.: TMS 219 (A), Dated 16 July 2019

7. HERMETIC UTMeter Serial Number: G23789

SILVERBOR

C/O Easternfield U. Nishida
M/T SOUTHERN NARWHAL

LAMPIRAN 14

CARGO MANIFEST

Ref No. : TAQ172001
Place/Date : BALIKAPAPAN , INDONESIA
16TH DEC , 2020

BEN LINE AGENCIES

PT.BAHARI EKA NUSANTARA BALIKAPAPAN
BENLINE AGENCIES INDONESIA

CARGO MANIFEST

Name Of vessel	MT THERESA AQUARIUS V17/20	Flag	: SINGAPORE	DWT : 12,522DWT	GRT : 8247 GT
Sailing Date	: 16TH DEC , 2020	From	:BALIKAPAPAN, INDONESIA	TO : QUANGZHOU, CHINA	MASTER: CAPT. KYAM MYINT OO
B/L No	TAQ172001	SHIPPER	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY		
	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA JL. PALEMBANG KAY. 35-37 RT.004 RW.001 KEBON MELATI TANAH ABANG JAKARTA PUSAT, DKI JAKARTA 10230 INDONESIA	Consignee: TO ORDER			WEIGHT
		18024,28201 RIVER & OCEAN CEREALS AND OILS GROUP CO., LTD 18/F CHANGJIANG BUILDING, 210005 99 CHANGJIANG RD, NANJING CHINA Tel: 86-25-84799549 Fax: 86-25-84799538			11,999.678 MT
		REFINED BLEACHED AND DEODORISED PALM OLEIN FREIGHT PREPAID CLEAN ONBOARD			

BALIKAPAPAN,INDONESIA
PT.BAHARI EKA NUSANTARA BALIKAPAPAN BENLINE AGENCIES

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
AS AGENT

LAMPIRAN 15

MATE RECEIPT



PT.BAHARI EKA NUSANTARA BALIKPAPAN
BEN LINE AGENCIES INDONESIA

Ref No. : TAQ172001
Place/date : BALIKPAPAN, INDONESIA
16TH DECEMBER, 2020

MATE'S RECEIPT

Name Of Vessel : MT THERESA AQUARIUS V17/20
Place Receive on board : BALIKPAPAN, INDONESIA
From Messrs : PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
JL. PALEMBANG KAV. 35-37 RT.004
RW.001 KEBON MELATI TANAH ABANG
JAKARTA PUSAT, DKI JAKARTA 10230
INDONESIA
For : QUANZHOU, CHINA
Consigned to : TO ORDER
Notify address : RIVER & OCEAN CEREALS AND OILS GROUP CO., LTD
18/F CHANGJIANG BUILDING, 210005
99 CHANGJIANG RD. NANJING CHINA
Tel: 86-25-84799549
Fax: 86-25-84799258

The following goods :

MARKS	DESCRIPTION	QUANTITY
TAQ172001	REFINED BLEACHED AND DEODORISED PALM OLEIN FREIGHT PREPAID CLEAN ONBOARD	11,999.678 MT



Master

Commanding



LAMPIRAN 16

DATA KAPAL YANG DI AGENI

BEN LINE AGENCIES

PT BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BALIKPAPAN

NO	VESSEL NAME	CARGO	LAST PORT	NEXT PORT	ARRIVAL DATE	DEPARTURE DATE	SHIPPER
1	SPOB GAHARU OLEUM 18	LOADING RBDPL	TJ PRIOK	OPEN SEA	14-08-2020	27-08-2020	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
2	MT ASIA EVERGREEN	LOADING RBDPL	CHINA	CHINA	28-08-2020	30-08-2020	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
3	MT HANNAH	LOADING RBDPO	CHINA	CHINA	02-10-2020	05-10-2020	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
4	MT SOUTHERN LION	LOADING GLYCERIN E	TURKEY	CHINA	06-20-2020	09-10-2020	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
5	MT NEW SENA	LOADING RBDPL	CHINA	CHINA	31-10-2020	01-11-2020	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
6	MT POLARIS STARDOM	LOADING RBDPS	CHINA	CHINA	14-11-2020	16-11-2020	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
7	MT MASAGANA	LOADING RBDPO	CHINA	CHINA	18-11-2020	20-11-2020	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
8	MT THERESA LEO	LOADING RBDPL	CHINA	CHINA	20-11-2020	23-11-2020	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
9	MT HANNAH	LOADING RBDPO	CHINA	CHINA	02-12-2020	05-12-2020	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
10	MT THERESA AQUARIUS	LOADING RBDPO	CHINA	CHINA	11-12-2020	17-12-2020	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
11	MT GHETTY BOTTIGLIERY	LOADING RBDPO	CHINA	MALAYSIA	22-12-2020	25-12-2020	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
12	MT ASIA LIBERTY	LOADING RBDPL	CHINA	CHINA	28-12-2020	01-01-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
13	SPOB JUNEYAO MARU IV	UNLOADING B30	TANAH GROGOT	TANAH GROGOT	07-01-2021	12-01-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
14	MV. AFRANIE	LOADING RBDPL	BANJARMASIN	BELAWAN	09-01-2021	18-01-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
15	SPOB JUNEYAO MARU III	LOADING B30	TANAH GROGOT	TANAH GROGOT	30-01-2021	05-02-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
16	SPOB JUNEYAO MARU III	LOADING B30	TANAH GROGOT	TANAH GROGOT	13-02-2021	17-02-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
17	MT KIRKEHOLMEN	LOADING RBDPO	SINGAPORE	COLOMBIA	13-02-2021	16-02-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
18	MT TIGER AUTUMN	DISCHARGE METHANOL	BONTANG	SINGAPORE	07-03-2021	08-03-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
19	MT NAVIG 8 CONSTELLATION	LOADING PFAD	BELAWAN	BANJARMASIN	19-03-2021	20-03-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
20	MT HANNAH	LOADING RBDPO	CHINA	MALAYSIA	21-03-2021	24-03-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
21	MT HORIZON	LOADING RBDPO	PHILIPINES	MALAYSIA	27-03-2021	02-04-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
22	MT SOUTHERN NARWHAL	LOADING RBDPS	CHINA	CHINA	04-04-2021	09-04-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA

NO	VESSEL NAME	CARGO	LAST PORT	NEXT PORT	ARRIVAL DATE	DEPARTURE DATE	SHIPPER
23	MT WISBY PASIFIC	LOADING PFAD	SINGAPORE	ITALY	12-04-2021	13-04-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
24	MT WINNER	LOADING RBDPO	CHINA	SOUTH KOREA	16-04-2021	22-04-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
25	SPOB JUNEYAO MARU IV	LOADING B30	BONTANG	TANAH GROGOT	04-05-2021	07-05-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
26	SPOB JUNEYAO MARU IV	LOADING B30	TANAH GROGOT	TANAH GROGOT	11-05-2021	15-05-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
27	PS DREAM	LOADING RBDPS AND RBDPO	PHILIPINES	MALAYSIA	24-05-2021	29-05-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
28	MV OT IDEEAL	DISCHARGE GENERAL CARGO	BELGIUM	NETHERLAND	30-05-2021	02-06-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
29	SPOB JUNEYAO MARU IV	LOADING B30	GRESIK	TANAH GROGOT	06-06-2021	14-06-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
30	SPOB JUNEYAO MARU IV	UNLOADING KL15	TANAH GROGOT	GRESIK	18-06-2021	20-06-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
31	SPOB JUNEYAO MARU IV	UNLOADING KL15	GRESIK	BAGENDANG	09-07-2021	11-07-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
32	MT BROADWAY	LOADING PFAD	BANJARMASIN	ITALY	15-07-2021	16-07-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA
33	MT SOUTHERN YAFFLE	LOADING RBDPL	CHINA	CHINA	06-08-2021	12-08-2021	PT. KUTAI REFINERY NUSANTARA