

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



**SKRIPSI
ANALISIS PENGARUH PENGURUSAN DOKUMEN
TERHADAP KEGIATAN SHIP TO SHIP KAPAL
KEAGENAN
PT MARITIM SANJAYA BERKAH DI AREA STS MUARA
BERAU ANCHORAGE**

Oleh:

PATRISIA TITAH BAGASWARI

NRP. 804230039

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA-IV

JAKARTA

2024

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



**SKRIPSI
ANALISIS PENGARUH PENGURUSAN DOKUMEN
TERHADAP KEGIATAN SHIP TO SHIP KAPAL
KEAGENAN
PT MARITIM SANJAYA BERKAH DI AREA STS MUARA
BERAU ANCHORAGE**

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

**Oleh:
PATRISIA TITAH BAGASWARI
NRP. 804230039**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA-IV
JAKARTA**

2024

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




TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

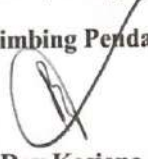
NAMA : PATRISIA TITAH BAGASWARI
NRP : 804230039
PROGRAM PENDIDIKAN : DIPLOMA IV
PROGRAM STUDI : KALK
JUDUL : ANALISIS PENGARUH PENGURUSAN
DOKUMEN TERHADAP KEGIATAN SHIP TO
SHIP KAPAL KEAGENAN PT MARITIM
SANJAYA BERKAH DI AREA STS MUARA
BERAU ANCHORAGE

Jakarta, 01 Agustus 2024

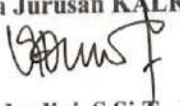
Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping


Agus Leonard Togatorop, M.Si
Penata Tk. I (III/c)
NIP. 19840815 200712 1 002


Drs. Roy Kasiono, M.Sc
Penata Tk. I (IV/b)
NIP.19650107 199203 1 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., 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 : PATRISIA TITAH BAGASWARI
NRP : 804230039
PROGRAM PENDIDIKAN : DIPLOMA IV
PROGRAM STUDI : KALK
JUDUL : ANALISIS PENGARUH PENGURUSAN
DOKUMEN TERHADAP KEGIATAN SHIP TO
SHIP KAPAL KEAGENAN PT MARITIM
SANJAYA BERKAH DI AREA STS MUARA
BERAU ANCHORAGE

Ketua Penguji

Arif Hidayat, S. Pel., MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP.19740717 199803 1 001

Anggota Penguji

Nurindah Dwiyani, S.Pd., M.T
Penata (III/c)
NIP.19780118 200812 2 001

Anggota Penguji

Drs. Roy Kasiono, M.Sc
Penata Tk. I (IV/b)
NIP.19650107 199203 1 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

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

KATA PENGANTAR

Segala puji dan Syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah memberikan Rahmat Taufiq serta hidayah Nya dan doa kedua orang tua, keluarga serta teman-teman terkasih sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul Analisis Pengurusan Dokumen Terhadap Kegiatan Ship to Ship Kapal Keagenan PT Maritim Sanjaya Berkah Di Area STS Muara Berau Anchorage.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis mendapat banyak dukungan serta bantuan dari banyak pihak yang telah mendukung penuh untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada Yth ;

1. Bapak Dr. Capt Tri Cahyadi, M.H., M.Mar. selaku ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Vidya Selasdini, S.SiT., M.MTr, selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Titis Ariwibowo, S.SiT., M.M.Tr Selaku Sekretaris Program Studi KALK
4. Bapak Agus Leonard Togatorop, M.Si, selaku pembimbing I yang telah memberikan waktu, arahan dan dukungannya kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
5. Bapak Drs. Roy Kasiono, M.Sc, selaku pembimbing II yang telah memberikan waktu, arahan dan dukungannya kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu dosen pengajar dan staf Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
7. Kedua Orang tua Bapak Anang Basuki dan Ibu Sadi'ah serta kakak dan adik tercinta yang telah memberikan dukungan dan doa kepada penulis.
8. Pimpinan beserta rekan-rekan kerja PT Maritim Sanjaya Berkah yang selalu memberikan dukungan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Rekan-rekan kelas RPL Angkatan V yang saling memberikan dukungan dan semangat kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa dalam skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan serta jauh dari kata sempurna. Maka penulis mengharap kritik serta saran dari semua pihak yang sifatnya membangun memberi masukan untuk kesempurnaan skripsi ini.

Jakarta, 01 Agustus 2024

Patrisia Titah Bagaswari

ABSTRAK

Pada penelitian ini membahas mengenai pengurusan dokumen terhadap kegiatan *ship to ship* kapal keagenan PT Maritim Sanjaya Berkah di area sts muara berau anchorage. Pengurusan dokumen adalah proses penyusunan, pengelolaan, dan pemeliharaan dokumen yang mencakup pencatatan, pengarsipan dan penyediaan informasi tertulis atau tercetak yang diperlukan untuk mendukung kegiatan administrasi. Sedangkan *ship to ship* adalah setiap kegiatan yang tidak berkaitan dengan fasilitas Pelabuhan yang meliputi pemindahan muatan dari sebuah kapal ke kapal lain tanpa bersandar pada Pelabuhan.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data menggunakan angket atau kuesioner dan dokumentasi. Serta di uji dengan uji validitas, uji reliabilitas, uji normalitas, uji regresi dan hipotesis. Dengan uji tersebut untuk mencari hubungan antara pengurusan dokumen dan kegiatan *ship to ship*.

Kesimpulan dari penelitian, bahwa terbukti ada hubungan antara pengurusan dokumen dan kegiatan *ship to ship* dengan pengaruh yang signifikan.

Kata Kunci : Dokumen, *Ship to Ship*, Kuantitatif

ABSTRACT

This research discusses document management for ship to ship activities of PT Maritim Sanjaya Berkah agency vessels in the Sts Muara Berau anchorage area. Document management is the process of compiling, managing and maintaining documents which includes recording, archiving and providing written or printed information needed to support administrative activities. Meanwhile, ship to ship is any activity that is not related to port facilities which includes transferring cargo from one ship to another ship without relying on the port.

The research method used is a descriptive quantitative method with data collection techniques using questionnaires and documentation. And tested with validity tests, reliability tests, normality tests, regression and hypothesis tests. With this test to find the relationship between document processing and ship to ship activities.

The conclusion of the research is that it is proven that there is a relationship between document management and ship to ship activities with a significant influence.

Keywords: Document, Ship to Ship, Quantitative

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	IV
ABSTRAK	V
<i>ABSTRACT</i>	VI
DAFTAR ISI.....	VII
DAFTAR GAMBAR.....	IX
DAFTAR TABEL	X
DAFTAR LAMPIRAN	XI
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	3
C. BATASAN MASALAH	3
D. RUMUSAN MASALAH	3
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	4
F. SISTEMATIKA PENULISAN	4
BAB II LANDASAN TEORI	8
A. DEFINISI OPERASIONAL	8
B. TEORI.....	8
C. KERANGKA BERFIKIR.....	27
D. HIPOTESIS.....	27
BAB III METODE PENELITIAN.....	28
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	28
B. METODE PENDEKATAN	28

C. SUMBER DATA	29
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA	29
E. POPULASI SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING	33
F. TEKNIK ANALISIS DATA.....	33
1. Uji Instrumen	34
2. Uji Asumsi Klasik.....	37
3. Analisis Korelasi.....	38
4. Analisis Regresi Linier Sederhana.....	38
5. Koefisien Determinasi	39
6. Uji Hipotesis	40
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	42
A. DESKRIPTIF DATA	42
1. Uji Validitas Angket.....	43
2. Uji Reliabilitas Angket.....	46
3. Uji Normalitas.....	47
B. ANALISIS DATA	49
1. Analisis Korelasi dan Determinasi	49
2. Analisis Regresi Linier Sederhana.....	49
3. Uji Hipotesis	50
C. PEMECAHAN MASALAH.....	51
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	52
A. KESIMPULAN	52
B. SARAN.....	52
DAFTAR PUSTAKA	53
LAMPIRAN	55

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kegiatan <i>Ship to Ship</i>	13
Gambar 2. 2 Kapal Ro-Ro	23
Gambar 2. 3 Kapal Kontainer	23
Gambar 2. 4 Kapal Tanker	23
Gambar 2. 5 Kapal Curah	25
Gambar 2. 6 Kapal <i>Tug Boat</i>	26
Gambar 4. 1 Histogram Uji Normalitas.....	50
Gambar 4. 2 P-P Plot Uji Normalitas.....	50

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Waktu Pengurusan Dokumen	2
Tabel 3. 1 Skor Penilaian Skala Likert.....	30
Tabel 3. 2 Operasional Variabel Penelitian	32
Tabel 3. 3 (r tabel 1-50).....	35
Tabel 3. 4 Interpretasi Nilai R.....	37
Tabel 3. 5 Interpretasi Koefisien <i>Pearson Corelation</i>	38
Tabel 3. 6 Interpretasi Koefisien Determinasi	40
Tabel 3. 7 Distribusi (t tabel)	41
Tabel 4. 1 Data Responden	42
Tabel 4. 2 Hasil Uji Validitas Pengurusan Dokumen (X)	43
Tabel 4. 3 Hasil Uji Validitas Angket Pengurusan Dokumen	44
Tabel 4. 4 Hasil Uji Validitas Kegiatan Ship to Ship (Y)	45
Tabel 4. 5 Hasil Uji Validitas Kegiatan Ship to Ship (Y)	45
Tabel 4. 6 Hasil Uji Reliabilitas Angket Pengurusan Dokumen (X)	45
Tabel 4. 7 Hasil Uji Reliabilitas Ship to Ship (Y).....	47
Tabel 4. 8 Hasil Uji Normalitas Kolmogorof Smirnov	47
Tabel 4. 9 Hasil Uji Korelasi Pengurusan Dokumen (X) dan Kegiatan <i>Ship to Ship</i> (Y)	49
Tabel 4. 10 Hasil Uji Regresi Linier Sederhana	50
Tabel 4. 11 Hasil Uji Hipotesis t.....	50

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kuesioner

Lampiran 2 Hasil Rekap Kuesioner

Lampiran 3 Hasil Output SPSS

Lampiran 4 Dokumen Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM)

Lampiran 5 Dokumen Bongkar Muat Barang Berbahaya (BMBB)

Lampiran 6 Dokumen *Bill of Lading*

Lampiran 7 Dokumen *Cargo Manifest*

Lampiran 8 Dokumen Laporan Hasil *Verifikasi* (LHV)

Lampiran 9 Dokumen *Shipping Instruction*

Lampiran 10 Dokumen alihmuat

Lampiran 11 Dokumen Surat Persetujuan Olah Gerak

Lampiran 12 Dokumen Surat Kirim dan Surat Jalan

Lampiran 13 Dokumen Surat keterangan Asal Barang dan *Draft Survey*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Saat ini Indonesia menjadi suatu Negara yang dipengaruhi oleh berbagai persaingan dari waktu ke waktu diantaranya ialah persaingan dalam perdagangan. Dalam banyaknya persaingan perdagangan suatu barang dan jasa dimana negara bisa mengirimkan suatu barang ke dalam dan luar negeri. Salah satunya sumber daya alam (SDA) yang dihasilkan negara Indonesia sangat dimanfaatkan untuk berkompetisi di seluruh negara. Beragam sumber daya alam (SDA) di negara Indonesia telah banyak yang di *ekspor* ke berbagai belahan negara.

Angkutan laut adalah setiap kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang dan atau hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya, yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut. Kapal menjadi objek yang tertuju sebagai penggerak angkutan laut. Kapal dapat mengangkut berbagai muatan dengan jumlah yang sangat besar dari pulau ke pulau lain terutama untuk kegiatan *ekspor impor* sehingga memiliki peran tinggi bagi peningkatan devisa negara.

Ship To Ship (STS) adalah kegiatan pemindahan muatan antara satu kapal ke kapal lain yang dilakukan oleh kapal bermuatan minyak/gas dan batubara. Kegiatan *Ship To Ship* (STS) harus dilaksanakan ditempat khusus dan dalam kondisi yang memungkinkan untuk pelaksanaan kegiatan transfer muatan. *Ship To Ship* (STS) menjadi salah satu kegiatan pendistribusian muatan yang dinilai lebih efisien karena proses pemindahan muatan dapat dilakukan dengan kuantitas yang besar antar dua kapal tanpa harus bersandar pada pelabuhan.

Proses penerbitan dokumen sering mengalami keterlambatan yang disebabkan oleh kurangnya kordinasi antara pihak-pihak terkait, seperti surveyor, Perusahaan keagenan, dan instansi pemerintah. Ketidaklengkapan dokumen yang sering kali menyebabkan penundaan dalam pelaksanaan kegiatan *ship to ship*. Lamanya waktu yang dibutuhkan untuk memproses perizinan dan verifikasi dokumen, yang dapat mempengaruhi efisiensi dan efektivitas kegiatan *ship to ship*.

PT. Maritim Sanjaya Berkah merupakan perusahaan keagenan yang bertempat di Samarinda dan Muara Berau Anchorage adalah salah satu wilayah perairan yang berlokasi di Samarinda Kalimantan Timur, dengan berbagai macam kapal melakukan kegiatan *Ship to Ship* untuk dilakukan pengiriman diberbagai negara. *Ship To Ship* yaitu bongkar muat batu bara dari tongkang ke *Mother Vessel* yang dilakukan di Muara Berau *anchorage*, kegiatan ini dilakukan dikarenakan jalan kapal besar langsung menuju jetty sangat tidak memungkinkan kapal melakukan pemuatan melalui sungai sampai ke jetty. Perusahaan menggunakan tongkang sebagai alat transportasi laut untuk mengangkut batu bara dari jetty ke loading point dikarenakan draft muatan tongkang yang kecil dapat membawa batu bara melewati alur sungai Mahakam ke tempat *Ship To Ship*.

Pada proses pelaksanaan kegiatan *Ship to Ship* (STS) sering kali mengalami hambatan yang menyebabkan kendala dalam proses pelaksanaan kegiatan *Ship to Ship*. Hambatan yang sering dihadapi pada saat kegiatan *ship to ship* yaitu lamanya proses penerbitan dokumen laporan hasil verifikasi yang diterbitkan oleh surveyor serta dokumen pendukung lainnya. Dokumen ini sangat penting perannya dalam kegiatan *ship to ship*, tidak jarang banyak kapal yang tidak bisa melanjutkan perjalanan menuju ke loading point karena harus menunggu dokumen. Karena apabila dokumen tidak lengkap maka kegiatan STS tidak dapat dilakukan, lamanya pelayaran atau perjalanan dari asal barang atau jetty menuju ke loading point yang cukup jauh 3-5 hari perjalanan dari asal barang menuju ke loading point.

Tabel 1. 1
Waktu Pengurusan Dokumen

JENIS DOKUMEN	INSTANSI	WAKTU PENGURUSAN
SKAB, SKB, SPKD	Shipper	1 hari
LHV, Royalti	Surveyor	2 – 3 hari
RKBM, BMBB, Alihmuat	KSOP	1 hari

Sumber : Penulis, 2024

Hambatan pengurusan dokumen yang menjadi penyebab terjadinya kendala dalam proses keberlangsungan kegiatan menjadi perhatian bagi perusahaan pelayaran maupun keagenan, dimana perusahaan harus dapat menyikapi hambatan yang terjadi

agar tidak terjadi kerugian yang tidak di inginkan dari kedua belah pihak baik kerugian yang dihadapi oleh pemilik kapal atau pencarter maupun kerugian yang dihadapi oleh perusahaan pelayaran yang menjadi penanggung jawab segala proses kegiatan kapal serta upaya yang dapat meminimalisir atau mengatasi hambatan yang terjadi kedepannya. Berdasarkan uraian tersebut, maka penulis melakukan penelitian dan mengangkat judul “**Analisis Pengurusan Dokumen Terhadap Kegiatan *Ship to Ship* Kapal Keagenan PT Maritim Sanjaya Berkah Di Area STS Muara Berau Anchorage**”

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis dapat mengidentifikasi masalah dari penelitian ini sebagai berikut :

1. Pengurusan dokumen penunjang kegiatan *ship to ship*.
2. Pengaruh pengurusan dokumen terhadap efisiensi dan efektivitas kegiatan *ship to ship*.
3. Hambatan yang dihadapi dalam kegiatan *ship to ship*.

C. BATASAN MASALAH

Sehubungan dengan penelitian yang dikaji dan luasnya pembahasan yang timbul maka penelitian ini mencakup variable yang berkaitan dengan :

1. Pengurusan dokumen penunjang kegiatan *ship to ship*.
2. Pengaruh pengurusan dokumen terhadap efisiensi dan efektivitas kegiatan *ship to ship*.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian latar belakang diatas dan untuk menghindari adanya kesalahan persepsi pada penulisan, Maka penulis akan merumuskan beberapa permasalahan antara lain:

1. Apakah ada hubungan antara pengurusan dokumen dengan kegiatan *ship to ship* ?
2. Seberapa besar pengurusan dokumen mempengaruhi kegiatan *ship to ship* ?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah di atas, adapun tujuan dan manfaat penelitian yang penulis lakukan adalah sebagai berikut :

1. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan masalah yang dikemukakan diatas maka penelitian ini mempunyai tujuan sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui hubungan antara pengurusan dokumen dengan kegiatan *ship to ship*.
- b. Untuk mengetahui seberapa besar pengurusan dokumen mempengaruhi kegiatan *ship to ship*

2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan menjadi sumber informasi bagi para pembaca. Adapun manfaat dari penelitian skripsi ini adalah :

a. Manfaat penelitian secara teoritis

Dapat menambah ilmu dan pengetahuan yang bermanfaat serta pengalaman dalam melakukan kegiatan *ship to ship* kapal dan dapat dijadikan referensi penelitian untuk pengembangan sejenis. Serta sebagai bahan masukan dan pemikiran kepada perusahaan pelayaran dalam penanganan faktor kegiatan *ship to ship* kapal.

b. Manfaat penelitian secara praktis

1. Bagi Perusahaan, sebagai bahan masukan untuk mengetahui hambatan yang terjadi dalam kegiatan *ship to ship*.
2. Bagi penulis, sebagai pengembangan pengetahuan dan inovasi.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan pemahaman bagi para pembaca dalam mengamati penulisan skripsi ini maka di butuhkan sistematika penulisan yang terdiri dari beberapa bab. Adapun rincian dari beberapa bab tersebut adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada latar belakang, penulis menjelaskan sedikit informasi mengenai pengurusan dokumen dan kegiatan *ship to ship* sesuai dengan judul yang di kemukakan.

B. Identifikasi Masalah

Dalam identifikasi masalah penulis memaparkan masalah yang dialami pada saat melakukan penelitian.

C. Batasan Masalah

Penulis memberikan batasan masalah sesuai dengan judul penelitian yaitu yang berfokus pada pengurusan dokumen dan kegiatan *ship to ship*.

D. Rumusan Masalah

Pada rumusan masalah penulis menguraikan tentang masalah yang akan diteliti dalam skripsi ini.

E. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Menjelaskan secara garis besar tujuan yang akan dicapai pada penelitian ini dan mendeskripsikan manfaat penelitian ini bagi para pembaca.

F. Sistematika Penulisan Skripsi

Pada sistematika penulisan skripsi menjelaskan secara singkat mengenai urutan dan isi dari setiap bab.

BAB II LANDASAN TEORI

A. Pengertian/Definisi Operasional

Untuk memudahkan dalam pemahaman istilah-istilah yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas.

B. Teori

Sebagai pendapat yang didasarkan pada penelitian dan penemuan, didukung oleh data dan argumentasi.

C. Kerangka Pemikiran

Pada kerangka pemikiran dituliskan asumsi yang berkaitan dengan permasalahan.

BAB III METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian

Waktu dan tempat penelitian menjelaskan kapan dan Dimana penelitian dilakukan

B. Metode Pendekatan

Dalam bagian ini menjelaskan cara yang digunakan dalam pengumpulan data.

C. Sumber Data

Sumber data adalah subjek darimana data diperoleh baik secara langsung maupun tidak langsung.

D. Teknik Pengumpulan Data

Menjelaskan mengenai Teknik yang digunakan dalam pengumpulan data penelitian.

E. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data menggambarkan metode yang digunakan dalam menganalisa permasalahan yang dibahas dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskriptif Data

Pada deskriptif data menggambarkan data-data yang diperoleh yang akan diolah.

B. Analisis Data

Data yang diperoleh kemudian dianalisis menggunakan teknik yang telah dipilih.

C. Pemecahan Masalah

Merumuskan pemecahan masalah terbaik dari permasalahan yang ada.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Kesimpulan berisikan rangkuman jawaban terhadap hasil dari penelitian yang telah dilakukan pembuktiannya.

B. Saran

Saran berisikan usul bagi para pembaca maupun pihak yang digunakan untuk penelitian.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. DEFINISI OPERASIONAL

Definisi operasional adalah gambaran yang cukup jelas tentang variabel-variabel dalam objek lapangan yang dapat diukur, sehingga penulis dapat mengetahui baik dan buruknya pengukuran tersebut. Berdasarkan pengertian tersebut dan sesuai dengan judul yang penulis kemukakan maka berikut definisi operasional yang sesuai dengan variabel yang harus didefinisikan :

1. Pengurusan Dokumen yaitu proses penyusunan, pengelolaan dan pemeliharaan dokumen yang mencakup pencatatan, pengarsipan dan penyediaan informasi tertulis atau tercetak yang diperlukan untuk mendukung kegiatan administrasi operasional.
2. *Ship to Ship* (STS) yaitu kegiatan pemindahan muatan dari satu kapal ke kapal lain tanpa harus bersandar pada pelabuhan dan dilakukan diperairan tertentu yang telah ditetapkan.

B. TEORI

1. Pengertian Analisis

Analisis berasal dari kata Yunani Kuno “analisis” yang berarti melepaskan. Analisis terbentuk dari dua suku kata yaitu “ana” yang berarti kembali dan “luein” yang berarti melepas. Sehingga pengertian analisis yaitu suatu usaha dalam mengamati secara detail pada suatu hal atau benda dengan cara menguraikan komponen-komponen pembentuknya atau menyusun komponen tersebut untuk dikaji lebih lanjut. Kata analisis banyak digunakan dalam berbagai bidang ilmu pengetahuan, baik ilmu bahasa, alam dan ilmu sosial.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) pengertian analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan

sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya). Menurut Spradley (2015) analisis adalah sebuah kegiatan untuk mencari suatu pola selain itu analisis merupakan cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian dan hubungannya dengan keseluruhan.

2. Fungsi dan Tujuan Analisis

Berdasarkan definisi yang telah di jelaskan sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa analisis memiliki sedikitnya tiga fungsi dan tujuan utama. Namun secara spesifik hal ini akan tergantung bagaimana proses penggunaan metode analisis. Secara umum berikut fungsi dan tujuan analisis :

- a. Analisa atau analisis berfungsi untuk menguraikan sesuatu menjadi komponen-komponen kecil yang diketahui hubungan-hubungannya. Kemudian uraian komponen tersebut dapat lebih mudah dipahami, baik setiap bagiannya maupun secara keseluruhan.
- b. Analisis bertujuan untuk memperoleh pemahaman lebih mendetaail mengenai suatu hal. Pemahaman tersebut nantinya dapat dijelaskan kepada publik. Sehingga publik mendapatkan informasi bermanfaat dari analisis tersebut.
- c. Analisis juga memiliki fungsi dan tujuan untuk menentukan keputusan. Yang dimaksud dalam hal ini adalah pengambilan keputusan berdasarkan dugaan, teori, atau prediksi dari sesuatu yang sebelumnya telah dipahami dengan metode analisis.

3. Pengurusan Dokumen

Pengurusan dokumen adalah proses penyusunan, pengelolaan, dan pemeliharaan dokumen yang mencakup pencatatan, pengarsipan dan penyediaan informasi terlutis atau tercetak yang diperlukan untuk mendukung kegiatan administrasi, operasional, dan legal suatu organisasi atau entitas. Dalam konteks kegiatan *ship to ship*, pengurusan dokumen melibatkan penyusunan dan penyediaan

dokumen-dokumen penting seperti *Bill of Lading* (B/L), *ccargo manifest*, laporan hasil verifikasi (LHV), *shipping instruction*, dokumen muatan, *notice of readiness* (NOR), *Stowage plan*, *statement of fact* (SOF), izin bongkar muat barang berbahaya (BMBB), rencana kegiatan bongkar muat (RKBM), surat izin alih muat, dan surat persetujuan olah gerak (SPOG), pengurusan dokumen bertujuan untuk memastikan kelancaran, keselamatan, dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku dalam operasional dan administrasi yang terkait.

Menurut (amin & Siahaan, 2016) dokumen merupakan sumber tertulis bagi informasi Sejarah sebagai kebalikan dari pada kesaksuan lisan. Berkas asli yang digunakan sebagai alat pembuktian, untuk mendukung keterangan Dokumen diperuntukan untuk surat-surat resmi dan surat-surat negara seperti surat perjanjian, undang-undang, hibah dan konsesi dan pengelolaan dokumen secara sistematis serta disebarluaskan kepada orang lain.

Menurut (Paul Otlet, 2015) dokumen adalah sebuah bentuk pengumpulan data atas sebuah kegiatan atau pengalaman yang diolah menjadi sebuah tulisan atau data yang real dan menjadi sebuah bukti akan sebuah pencapaian. Fungsi dokumen ini tergantung untuk apa dokumen itu dikeluarkan dan dari mana dokumen itu dikeluarkan. Dokumen mempunyai kegunaan yang sangat penting dan harus dijaga agar tidak rusak atau hilang, kegunaan dokumen juga tergantung dari instansi mana dokumen itu dikeluarkan.

Sebuah kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan yang meliputi keselamatan kapal, pengawakan kapal, manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan status hukum kapal setiap persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan dengan dokumen-dokumen kapal yaitu sertifikat kapal dan surat-surat sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

a. Dokumen atau sertifikat kapal antara lain :

1. Sertifikat keselamatan konstruksi

2. Sertifikat perlengkapan kapal barang
3. Sertifikat keselamatan radio
4. Sertifikat pengawakan kapal (*safe manning*)
5. Sertifikat pencegahan pencemaran dari kapal
6. Sertifikat antiteritip
7. Sertifikat *dangerous goods*
8. Sertifikat *removal of wrecks*
9. Sertifikat ganti rugi dana jaminan bahan bakar
10. Sertifikat *class (hull, loadline, machinery)* yang di keluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
11. Surat ukur
12. Surat laut

b. Dokumen muatan yang digunakan untuk kegiatan *ship to ship* :

1. *Bill Of Lading* (B/L)

Merupakan tanda bukti barang yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang memungkinkan barang bisa ditransfer dari *shipper* ke *consignee*.

2. *Cargo Manifest*

Daftar seluruh barang atau muatan yang diangkut ke kapal.

3. Laporan hasil verifikasi (LHV)

LHV adalah sebuah singkatan dari laporan hasil verifikasi jika yang diverifikasinya batubara, maka laporannya adalah untuk verifikasi batubara. Lhv adalah dokumen yang di keluarkan oleh surveyor .

4. *Shipping Instruction*

Adalah surat perintah dari pengirim kepada perusahaan pelayaran atau pengangkut/penerima untuk memuat barang milik pengirim (*shipper*) dan mengirimkannya ke tujuan yang telah ditentukan dalam surat tersebut.

5. Dokumen muatan

Dokumen muatan seperti surat keterangan asal barang (SKAB), surat pernyataan kebenaran dokumen (SPKD), surat kirim barang, surat jalan, yang dikeluarkan oleh pihak *shipper*.

6. NOR (*Notice of Readiness*)

adalah dokumen pernyataan dari nahkoda yang menyatakan bahwa kapal siap untuk operasi bongkar muat.

7. *Stowage Plan*

Gambaran tata letak dan susunan barang yang dimuat diatas kapal.

8. SOF (*Statement of Fact*)

Merupakan informasi pada kegiatan bongkar maupun pemuatan terhitung sejak (*vessel arrival*) kapal tiba, dan proses bongkar muat, hingga (*sailing*) kapal berlayar kembali.

9. Izin bongkar muat barang berbahaya (BMBB)

Adalah dokumen yang di keluarkan oleh kantor kesyahbandaran setempat yang memberikan izin untuk mengangkut barang berbahaya dan digunakan sebagai salah satu persyaratan untuk melakukan *ship to ship*.

10. Rencana kegiatan bongkar muat (RKBM)

Adalah dokumen yang di proses oleh Perusahaan bongkar muat pada kantor kesyahbandaran otoritas Pelabuhan setempat guna melengkapi persyaratan untuk *ship to ship*.

11. Surat izin alihmuat

Adalah dokumen yang berisikan informasi nama mother vessel, jumlah muatan yang akan di transfer, lokasi alihmuat atau *ship to ship* dan di proses sebelum kegiatan *ship to ship* dilakukan.

12. Surat persetujuan olah gerak (SPOG)

Adalah dokumen yang digunakan kapal untuk melakukan kegiatan olahgerak yang diterbitkan oleh KSOP.

4. *Ship to Ship*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2020 pasal 1 tentang penyelenggaraan pelabuhan laut dengan bunyi sebagai berikut “Lokasi Alih Muat Antar kapal (*Ship to Ship Transfer*) adalah lokasi perairan yang ditempatkan dan berfungsi sebagai pelabuhan yang digunakan sebagai kegiatan alih muat antar kapal. *Ship to Ship* adalah setiap kegiatan yang tidak berkaitan dengan fasilitas Pelabuhan yang meliputi pemindahan muatan dan atau orang dari sebuah kapal ke kapal lain. Dalam kegiatan *Ship to Ship* hanya dapat dilakukan di perairan tertentu yang sudah ditetapkan untuk melaksanakan kegiatan *Ship to Ship* tersebut. Kegiatan *Ship to Ship* dilakukan untuk memindahkan muatan kapal dalam bentuk muatan curah dari kapal *tug boat* ke *mother vessel* atau kapal curah ke kapal jenis yang sama atau jenis kapal lain dimana kedua kapal diposisikan berdekatan bersama-sama.



Gambar 2. 1 Kegiatan *Ship to Ship*

Sumber : Google

5. Keagenan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan keagenan kapal, maka berikut beberapa poin mengenai keagenan yang dimaksud dalam Peraturan Menteri tersebut :

- a. Usaha keagenan kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia.

- b. Perusahaan angkutan laut nasional adalah perusahaan angkutan laut berbadan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan angkutan laut didalam wilayah perairan Indonesia atau dari dan ke pelabuhan di luar negeri.
- c. Perusahaan angkutan laut asing adalah perusahaan angkutan laut berbadan hukum asing yang kapalnya melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan atau terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan dari ke pelabuhan luar negeri.

6. Jenis-jenis Keagenan

Dari definisi keagenan yang telah dipaparkan maka berikut beberapa jenis-jenis agen:

- a. Agen umum (*general agent*) adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Contoh, Maersk Line sebuah perusahaan pelayaran Denmark, menunjuk Tri Elang Maritim sebagai general agent. Maka Tri Elang maritim memiliki tugas melayani kapal milik Maersk Line selama berlayar dan singgah di pelabuhan-pelabuhan Indonesia.
- b. Sub-agen adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. Sub agent ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari general agent. Contoh, Tri Elang Maritim yang telah ditunjuk menjadi general agent oleh Maersk Line menunjuk perusahaan pelayaran nasional lain, misalnya PT Kanaka Dwimitra Manunggal sebagai sub agen untuk melayani kapal milik Maersk Line yang singgah di pelabuhan Bengkulu.

- c. Cabang agen adalah cabang dari general agent di pelabuhan tertentu. Didalam usaha pelayaran niaga dimana ada liner dan tramper, pelayaran liner akan menunjuk general atau booking agent, untuk mengurus muatan dan kapalnya. Tramper akan menunjuk agen khusus (*special agent*) karena hanya dipakai pada saat kapalnya di charter di suatu pelabuhan dimana kapal melakukan bongkar/muat. Dalam melakukan tugasnya di pelabuhan, agne yang ditunjuk dinamakan *port agent*.
- d. *Husbandary agent* adalah agen yang ditunjuk oleh principal untuk mewakilinya diluar kepentingan bongkar/muat. Contoh, hanya mengurus ABK kapal, *repair*, *supplier*, dll.
- e. *Boarding agent* adalah petugas dari keagenan yang selalu berhubungan dengan pihak kapal. Biasanya *boarding agent* yang pertama naik ke kapal waktu kapal tiba dan terakhir meninggalkan kapal ketika kapal akan berangkat.

7. Pelabuhan

Pelabuhan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia berasal dari kata labuh yang artinya dalam keadaan turun atau tergelantung ke bawah seperti kelambu, tali, jangkar, tirai, atau layar panggung. Sedangkan pelabuhan yaitu tempat berlabuh yang khusus digunakan untuk kapal berlabuh dalam negeri yang mengadakan pelayaran antar pulau.

Pelabuhan (port) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut. Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu wilayah atau negara dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau atau bahkan antar negara, benua dan bangsa.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhanan, maka berikut penjelasan mengenai tatanan kepelabuhanan.

- a. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/ atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/ atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.
- b. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/ atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/ atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah serta memperhatikan tata ruang wilayah.
- c. Tatanan kepelabuhanan nasional adalah suatu sistem kepelabuhanan yang memuat peran, fungsi, jenis, hierarki pelabuhan, Rencana Induk Pelabuhan Nasional, dan lokasi pelabuhan serta keterpaduan intra dan antarmoda serta keterpaduan dengan sektor lainnya.
- d. Penyelenggara pelabuhan adalah otoritas pelabuhan atau unit penyelenggara pelabuhan.
- e. Otoritas pelabuhan (*port authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial

- f. Unit penyelenggara pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
- g. Angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.
- h. Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/ atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.
- i. Angkutan sungai dan danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang dan/ atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.
- j. Rencana induk pelabuhan nasional adalah pengaturan ruang kepelabuhanan nasional yang memuat tentang kebijakan pelabuhan, rencana lokasi dan hierarki pelabuhan secara nasional yang merupakan pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian dan pengembangan pelabuhan.
- k. Daerah lingkungan kerja adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.
- l. Daerah lingkungan kepentingan adalah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.

- m. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/ atau tempat bongkar muat barang.
- n. Terminal khusus adalah terminal yang terletak diluar daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
- o. Terminal untuk kepentingan sendiri adalah terminal yang terletak di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
- p. Pengelola terminal khusus adalah badan usaha tertentu sesuai dengan usaha pokoknya.
- q. Kolam sandar dalah perairan yang merupakan bagian dari kolam pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan operasional menyandarkan atau menambatkan kapal di dermaga.
- r. Kolam pelabuhan adalah perairan di depan dermaga yang digunakan untuk kepentingan operasional sandar dan olah gerak kapal.
- s. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
- t. Wilayah labuh adalah suatu wilayah tertentu di perairan yang digunaakan untuk kegiatan berlaabuh, menunggu untuk bersandar di

pelabuhan, menunggu muatan, alih muat antar kapal, perbaikan kapal, dan kegiatan pelayaran lainnya.

- u. Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinyaa persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
- v. Badan usaha pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus dibidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.

8. Jenis-jenis Pelabuhan

- a. Pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/ atau barang, serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.
- b. Pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/ atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.
- c. Pelabuhan pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

- d. Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/ atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai.
- e. Pelabuhan pantai, adalah pelabuhan yang dapat disinggahi oleh kapal-kapal laut yang tidak termasuk kategori pelabuhan laut.
- f. Pelabuhan sungai dan danau adalah pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai dan danau yang terletak di sungai dan danau.
- g. Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang dipakai untuk kepentingan pribadi atau tujuannya untuk menunjang aktifitas tertentu. Pelabuhan khusus dikelola oleh suatu perusahaan baik pemerintah maupun swasta, yang berfungsi sebagai prasarana pengiriman hasil produksi perusahaan tersebut.
- h. Pelabuhan yang diusahakan bertujuan untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan oleh kapal yang akan memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, menaik turunkan penumpang serta kegiatan lainnya.
- i. Pelabuhan yang tidak diusahakan ini hanya merupakan tempat singgahan kapal, tanpa fasilitas bongkar-muat, bea cukai, dan sebagainya.
- j. Pelabuhan kelas (kelas I, II, dan seterusnya) adalah pelabuhan yang dibedakan atas dasar kepentingan serta frekuensi arus barang yang dimuat atau dibongkar di pelabuhan tersebut.

9. Fungsi Pelabuhan

Dari yang sudah dijelaskan mengenai pelabuhan sebelumnya, maka berikut beberapa fungsi dari pelabuhan :

- a. Gateway, maksud dari gateway adalah pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang untuk bisa memasuki suatu negara.
- b. Interface, maksud dari interface berarti bahwa pelabuhan menjadi penghubung antara darat dengan lautan. Misalnya seperti saat barang dari kapal akan didistribusikan melalui daratan, pelabuhan menjadi penghubung terjadinya mobilisasi tersebut.
- c. Link, berarti pelabuhan berfungsi sebagai mata rantai proses sampainya barang ke tangan konsumen. Melalui pelabuhan, barang dari produsen yang diantar melalui kapal, akan disalurkan kepada konsumen. Pelabuhan ini menjadi jalur mempermudah distribusi ke tangan konsumen.
- d. Industry entity, berarti pelabuhan berfungsi sebagai kawasan industri. Hal ini disebabkan karena pelabuhan lalu lintasnya semakin ramai. Alhasil, di lingkungan sekitarnya akan menjadi kawasan industri dengan fasilitas yang memadai.

10. Manfaat Pelabuhan

Berdasarkan pengertian dan fungsi pelabuhan yang sudah dijelaskan sebelumnya maka berikut beberapa manfaat dari pelabuhan :

- a. Melayani kebutuhan ekspor impor
Setiap negara yang melakukan ekspor impor pasti akan berkaitan dengan kebijakan pemasaran barang internasional. Satu-satunya jalur paling mudah adalah jalur laut. Dalam hal ini, pelabuhan sangat berperan dalam melayani kebutuhan ekspor maupun impor barang tersebut.
- b. Membantu kelancaran roda perekonomian antar pulau
Laut sebagai penghubung, maka disinilah fungsi laut sebagai pemersatu ekonomi antarpulau melalui kapal. Sementara itu, pelabuhan merupakan salah satu alatnya.

c. Menampung pasar internasional yang semakin besar

Maraknya perdagangan internasional mendorong semakin berkembangnya produk di pasar. Hal ini menjadikan pelabuhan sebagai tempat yang menampung barang masuk dan keluar maupun barang yang transit.

d. Mendorong pertumbuhan ekonomi daerah

Bagi daerah sekitar pelabuhan yang perekonomiannya kurang maju, tempat ini bisa dijadikan solusi untuk memperbaiki perekonomian. Dalam hal ini, pelabuhan berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi daerah.

11. Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018 Pasal 1 butir 36 yang dimaksud dengan Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air.

12. Jenis-jenis kapal

a. Kapal Ro-Ro (*roll on-roll off*)

Kapal ini mudah ditemui di pelabuhan-pelabuhan penyeberangan di Indonesia. Kapal ini didesain untuk menampung penumpang dan kendaraan yang berjalan keluar-masuk tanpa bantuan katrol

sehingga disebut *roll on-roll off* seperti pada gambar dibawah ini. Kapal ini memiliki pintu rampa dibagian haluan dan buritan yang bisa dihubungkan dengan jembatan bergerak atau dermaga apung. Desain kapal ini landai agar memungkinkan muatan dengan mudah keluar-masuk saat kapal sandar di pelabuhan.



Gambar 2. 2 Kapal Ro-Ro

Sumber : Google

b. Kapal Kontainer

Kapal kontainer adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas atau *container* yang standar. Salah satu contoh kapal kontainer ini dapat dilihat pada gambar dibawah ini, kapal kontainer. Kapal ini memiliki rongga (cells) untuk menyimpan peti kemas berukuran standar. Untuk menaikkan peti kemas ke atas kapal dengan cepat, maka harus digunakan derek khusus. Derek ini tersedia di dermaga terminal peti kemas dan ada pula yang terdapat di badan kapal.



Gambar 2. 3 Kapal Kontainer

Sumber : Google

c. Kapal Tanker

Kapal tanker adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal tanker termasuk tanker minyak, tanker kimia, tanker pengangkut gas, kapal tanker juga mengangkut minyak mentah. Jenis kapal tanker biasanya menggunakan mesin *diesel low speed*. Kapal pengangkut *Liquified Petroleum Gas (LPG)* dan *Liquified Natural Gas (LNG)* merupakan kapal khusus yang didesain untuk membawa gas yang telah dicairkan. Gas dicairkan melalui pendingin dan penambahan tekanan.

Kapal tipe ini tinggi nilainya karena dibangun dengan konstruksi yang khusus. Material kapal harus sanggup mencegah kerusakan badan dan palka kapal terhadap perubahan temperatur gas yang dibawanya. Akan tetapi bahaya akan timbulnya seperti kebocoran atau ledakan merupakan risiko terbesar yang mungkin timbul. Karena kapal memiliki konstruksi yang khusus maka perbaikan kapal tipe ini sangat mahal.



Gambar 2. 4 Kapal Tanker

Sumber : Google

d. Kapal Curah

Kapal curah (*dry bulk carrier*) adalah kapal yang diperuntukan untuk mengangkut muatan curah yaitu muatan yang dimuat kedalam kapal dimana muatan yang harus disiapkan oleh batasan ruang muat,

seperti halnya kapal *liquid bulk carrier (tanker)*. Kapal ini memiliki spesifikasi mengangkut muatan curah, muatan dicurah, dipompa ke dalam kapal dengan bantuan mesin curah dan bila mana tidak dengan mesin, maka karung-karung berisi muatan yang di angkut ke kapal dengan bantuan derek kapal diletakan diatas palka dahulu. Karung-karung tersebut kemudian di buka untuk dicurahkan isinya ke dalam palka. Palka dari *bulk carrier* berbentuk corong agar muatannya dapat terkumpul ditengah-tengah palka. Kapal pengangkut barang curah merupakan kapal barang yang berfungsi untuk mengangkut barang-barang seperti batu bara, semen, biji-bijian, bijih logam dan sebagainya di dalam sel-sel atau rongga-rongga kargo yang terpisah. Kapal ini memiliki spesifikasi mengangkut muatan curah, dikatakan curah karena cara meletakkan muatan dengan cara mencurahkan atau menuangkan butiran atau biji-bijian.



Gambar 2. 5 Kapal Curah

Sumber : Google

e. Kapal *Tug Boat*

Fungsi utama *Tug Boat* adalah sebagai kapal penarik (*towing*) atau sebagai kapal pendorong (*pusher*), maka *Tug Boat* selalu dijumpai berpasang-pasangan dengan tongkang (*barge*). *Tug Boat* banyak digunakan sebagai kapal tunda di pelabuhan, Kapal tunda pelabuhan

(*Port Tug Boat*) bertugas melayani kapal untuk merapat di dermaga. Untuk melaksanakan tugas ini tergantung dari ukuran kapal, dapat menggunakan satu atau dua buah kapal tunda, atau bahkan tiga kapal, sebagai kapal patroli dan satu fungsinya yang paling penting sebagai kapal pencari dan penyelamat (*salvage operation*). Secara umum *Tug Boat* banyak digunakan di wilayah perairan pantai, seperti perairan sungai dan pelabuhan.



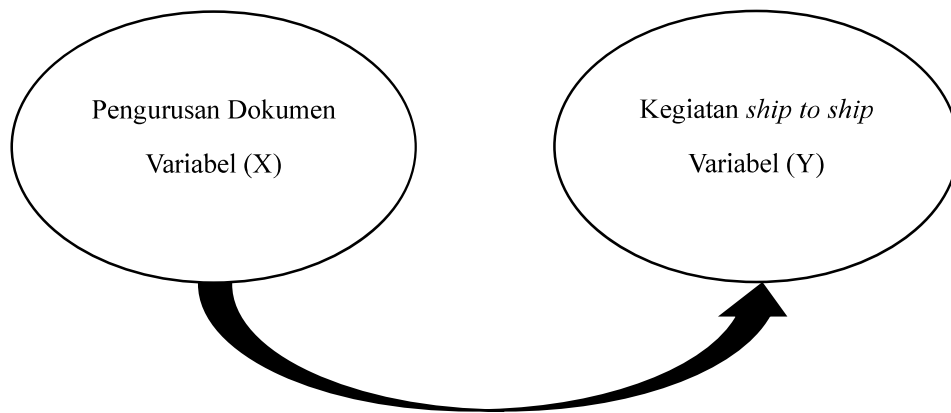
Gambar 2. 6 Kapal *Tug Boat*

Sumber : Google

f. Kapal *Landing craft tank* (LCT)

Landing craft tank adalah jenis kapal yang digunakan untuk mendaratkan muatan di perairan dangkal yang sulit untuk dijangkau dengan menggunakan kapal pengangkut biasa. Muatan yang diangkut dengan menggunakan kapal ini adalah alat berat, logistic, dan barang-barang lainnya yang berbobot dan berukuran besar, kapal ini memiliki bentuk dek yang sangat luas dan rata. Contoh penggunaan yang sangat efektif dari kapal LCT ini terkait dengan pekerjaan tambang. Tanpa menggunakan kapal ini tidak mungkin bisa memindahkan alat-alat berat tersebut karena tidak mungkin menggunakan jalur udara.

C. KERANGKA BERFIKIR



D. HIPOTESIS

Hipotesis yang diajukan sehubungan dengan permasalahan penelitian ini adalah diduga ada pengaruh pengurusan dokumen terhadap kegiatan.

H₀ = tidak ada pengaruh pengurusan dokumen terhadap kegiatan *ship to ship*.

H_a = ada pengaruh pengurusan dokumen terhadap kegiatan *ship to ship*.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan bulan Januari s/d Desember 2023.

2. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di PT Maritim Sanjaya Berkah, berikut profil singkat Perusahaan :

Nama Perusahaan	: PT Maritim Sanjaya Berkah
Alamat	: Jalan Niaga Timur Nomor 130, Kelurahan Pelabuhan, Kecamatan Samarinda Kota
Email	: maritimsanjayaberkah2@gmail.com
Nomor Telepon	: 085-156-328-144

B. METODE PENDEKATAN

Metode Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif. Metode ini dipilih karena dapat memberikan data yang objektif dan terukur dan dapat dianalisis secara statistik. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mempelajari atau mengkaji dan menganalisis pengaruh pengurusan dokumen (Variabel X) terhadap kegiatan *Ship to Ship* (Variabel Y) di PT Maritim Sanjaya Berkah. Pada metode ini peneliti mengumpulkan data numerik dan menggunakan berbagai teknik analisis statistik untuk menguji hipotesis yang telah dirumuskan sebelumnya.

C. SUMBER DATA

Dalam penelitian ini menggunakan dua sumber data, yaitu data primer dan sekunder.

1. Data primer

Data primer yaitu sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data (Sugiyono, 2018). Data primer diperoleh melalui penyebaran kuesioner kepada karyawan pada tempat penelitian. Kuesioner ini berisi pertanyaan-pertanyaan yang dibuat untuk mengukur variable pengurusan dokumen dan kegiatan *ship to ship*.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data (Sugiyono, 2018). Data sekunder dalam penelitian ini dikumpulkan dari berbagai sumber yang relevan, termasuk dokumen internal perusahaan yang berkaitan dengan kegiatan *ship to ship*, literatur yang relevan, serta data lain yang dapat mendukung penelitian ini.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui angket (kuesioner) dan dokumentasi. Untuk mendapatkan data yang objektif dan lengkap maka jawaban responden akan diolah dan disajikan dengan jelas dan reliabel, maka penulis melakukan penelitian ini dengan menggunakan Teknik pengumpulan data sebagai berikut :

a. Angket (Kuesioner)

Menurut (Sugiyono, 2020) kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan seperangkat pernyataan yang berkaitan dengan objek yang diteliti, diberikan satu persatu kepada responden yang berhubungan langsung dengan objek yang diteliti. Untuk memperoleh data yang valid dan reliabel terkait pengurusan dokumen dan kegiatan *ship to ship* pada penelitian ini menggunakan Skala instrument

yaitu Skala Likert. Skala ini digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Pada latar belakang yang telah dipaparkan oleh peneliti maka ditetapkan sebagai variabel penelitian X dan Y.

Tabel 3. 1
Skor Penilaian Skala Likert

No	Keterangan	Skor Positif	Skor Negatif
1	Sangat Setuju (SS)	5	1
2	Setuju (S)	4	2
3	Netral (N)	3	3
4	Tidak Setuju (TS)	2	4
5	Sangat Tidak Setuju (STS)	1	5

Sumber: (Sugiyono, 2022)

Responden dapat menjawab pertanyaan tersebut sesuai dengan realita yang terjadi di lapangan dan jawaban responden akan dibuktikan dengan analisis data pada penelitian ini. Variabel penelitian adalah suatu sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Penelitian ini memiliki variabel dependen (variabel bebas) merupakan variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terikat). Sedangkan dependen (terikat) adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas.

Berikut adalah dimensi yang digunakan untuk penyusunan kuesioner penelitian :

Tabel 3. 2
Operasional Variabel Penelitian

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Dimensi	Skala Pengukuran	Pernyataan dalam Kuesioner	Referensi
1.	Pengurusan Dokumen (X)	Proses penyusunan, pengelolaan, dan pemeliharaan dokumen terkait kegiatan ship to ship di PT Maritim Sanjaya Berkah.	a. Kecepatan, b. Kelengkapan c. Keterkaitan d. Koordinasi antar pihak terkait e. Pengaruh pengurusan dokumen	Skala Likert	1. Pengurusan dokumen dilakukan dengan cepat 2. Dokumen yang diperlukan tersedia dengan lengkap 3. Pengurusan dokumen berkaitan dengan kegiatan <i>ship to ship</i> . 4. Koordinasi antar pihak terkait dalam pengurusan dokumen berjalan dengan baik. 5. Pengurusan dokumen menjadi hambatan dalam ship to ship	M. Darul Hidayat “Analisis Kegiatan <i>Ship to Ship</i> Pada Nipah Transit Anchorage Area Yang Diageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya Batam”
2	Kegiatan <i>Ship to Ship</i> (Y)	Proses pemindahan muatan dari kapal ke kapal di area STS Muara Berau Anchorage.	a. Efisiensi b. Efektivitas c. Keandalan pelaksanaan d. Waktu tempuh e. Kekurangan	Skala Likert	1. Kegiatan ship to ship dilakukan dengan efisien. 2. Kegiatan ship to ship berjalan dengan efektif	

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Dimensi	Skala Pengukuran	Pernyataan dalam Kuesioner	Referensi
					3. Kegiatan ship to ship dapat diandalkan 4. Waktu tempuh dari pelabuhan muat ke area ship to ship sesuai dengan jadwal. 5. Kegiatan <i>ship to ship</i> tetap berjalan apabila ada kekurangan dokumen	

Sumber : Penulis, 2024

Kuesioner ini akan diberikan pada karyawan PT Maritim Sanjaya Berkah yang berkaitan dengan kegiatan *ship to ship* dan perwakilan dari *shipper* serta *loading master* dengan 2 bagian pernyataan, yaitu:

- 1) Bagian pertama berisikan 5 pernyataan dengan mengacu pada pengurusan dokumen (variabel X)
- 2) Bagian kedua berisikan 5 pernyataan dengan mengacu pada kegiatan *ship to ship* (variabel Y)

b. Dokumentasi

Selain kuesioner, data dikumpulkan melalui Teknik dokumentasi, yaitu dengan mengumpulkan dan menganalisis dokumen-dokumen yang berhubungan dengan kegiatan operasional Perusahaan yang relevan dengan topik penelitian.

E. POPULASI SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2020). Populasi dalam penelitian ini adalah karyawan PT Maritim Sanjaya Berkah yang berkaitan dengan kegiatan *ship to ship* serta perwakilan *shipper* dan *loading master* yang berjumlah 33 orang.

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi (Sugiyono, 2022). Dalam penelitian ini karena jumlah populasi yang sedikit maka peneliti menggunakan teknik sampling jenuh. Sampling jenuh adalah teknik pemilihan sampel apabila semua anggota populasi dijadikan sampel. Teknik ini sering digunakan apabila jumlah populasi yang sedikit.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Teknik analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari responden penelitian melalui angket dan dokumentasi. Data yang terkumpul akan dianalisis menggunakan berbagai teknik statistik dipakai untuk pengujian hipotesis, sehingga data yang telah melalui proses analisis menjadi lebih sederhana dan lebih mudah untuk dipahami.

Teknik penelitian deskriptif kuantitatif adalah suatu metode yang bertujuan untuk membuat gambar atau deskriptif tentang suatu keadaan secara objektif yang menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut serta penampilan dan hasilnya.

Menurut (Sugiyono, 2021) metode kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistik, dengan tujuan untuk menggambarkan dan menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Pada penelitian ini teknik analisis

data menggunakan bantuan SPSS (*Statistical Product and Service Solution*) v29.0.1.0

Data dalam penelitian ini dianalisis dengan menggunakan metode kuantitatif, berikut langkah-langkah penelitian :

1. Uji Instrumen

Instrumen penelitian adalah suatu alat yang digunakan mengukur fenomena alam maupun sosial yang diamati. Instrumen penelitian dengan metode kuesioner disusun berdasarkan indikator yang dijabarkan dalam tabel operasional variabel sehingga masing-masing pernyataan yang akan diajukan kepada setiap responden jelas dan dapat terstruktur. Secara umum teknik dalam pemberian skor yang digunakan dalam kuesioner penelitian ini adalah teknik Skala *Likert*. Skala *likert* digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial (Sugiono, 2022). Dengan skala *likert* variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel kemudian indikator tersebut dijadikan sebagai titik tolak untuk Menyusun item-item instrument yang dapat berupa pernyataan atau pertanyaan.

Berikut adalah uji validitas dan reliabilitas dalam pengujian instrumen untuk mengukur kebenaran dan kehandalan alat uji yang peneliti gunakan pada penelitian ini.

a. Uji Validitas

Pengujian validitas adalah suatu teknik untuk mengukur ketepatan antara dua data yang terkumpul dengan data yang sesungguhnya terjadi pada objek yang diteliti (Sugiyono, 2021). Instrumen yang valid berarti alat ukur yang digunakan untuk mendapatkan data yang diukur itu valid. Valid berarti instrument tersebut dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur. Kriteria pengujian validitas adalah dengan membandingkan antara korelasi validitas (r hitung) dengan (r tabel *correlation product moment*) dengan derajat kebebasan sebesar ($df = n-k$)

dimana $k = 2$ dan n adalah jumlah sampel. dengan Tingkat kepercayaan 95% atau $\alpha = 0,05$. Jika (r hitung) lebih besar dari (r table) dan nilai positif maka pernyataan atau indikator tersebut dinyatakan valid.

1. r hitung $> r$ tabel, maka pernyataan tersebut dinyatakan valid.
2. r hitung $< r$ tabel, maka pernyataan tersebut dinyatakan tidak valid.

Tabel 3. 3
(r tabel 1-50)

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
1	0.9877	0.9969	0.9995	0.9999	1.0000
2	0.9000	0.9500	0.9800	0.9900	0.9990
3	0.8054	0.8783	0.9343	0.9587	0.9911
4	0.7293	0.8114	0.8822	0.9172	0.9741
5	0.6694	0.7545	0.8329	0.8745	0.9509
6	0.6215	0.7067	0.7887	0.8343	0.9249
7	0.5822	0.6664	0.7498	0.7977	0.8983
8	0.5494	0.6319	0.7155	0.7646	0.8721
9	0.5214	0.6021	0.6851	0.7348	0.8470
10	0.4973	0.5760	0.6581	0.7079	0.8233
11	0.4762	0.5529	0.6339	0.6835	0.8010
12	0.4575	0.5324	0.6120	0.6614	0.7800
13	0.4409	0.5140	0.5923	0.6411	0.7604
14	0.4259	0.4973	0.5742	0.6226	0.7419
15	0.4124	0.4821	0.5577	0.6055	0.7247
16	0.4000	0.4683	0.5425	0.5897	0.7084
17	0.3887	0.4555	0.5285	0.5751	0.6932
18	0.3783	0.4438	0.5155	0.5614	0.6788
19	0.3687	0.4329	0.5034	0.5487	0.6652
20	0.3598	0.4227	0.4921	0.5368	0.6524
21	0.3515	0.4132	0.4815	0.5256	0.6402
22	0.3438	0.4044	0.4716	0.5151	0.6287
23	0.3365	0.3961	0.4622	0.5052	0.6178
24	0.3297	0.3882	0.4534	0.4958	0.6074
25	0.3233	0.3809	0.4451	0.4869	0.5974
26	0.3172	0.3739	0.4372	0.4785	0.5880
27	0.3115	0.3673	0.4297	0.4705	0.5790

28	0.3061	0.3610	0.4226	0.4629	0.5703
29	0.3009	0.3550	0.4158	0.4556	0.5620
30	0.2960	0.3494	0.4093	0.4487	0.5541
31	0.2913	0.3440	0.4032	0.4421	0.5465
32	0.2869	0.3388	0.3972	0.4357	0.5392
33	0.2826	0.3338	0.3916	0.4296	0.5322
34	0.2785	0.3291	0.3862	0.4238	0.5254
35	0.2746	0.3246	0.3810	0.4182	0.5189
36	0.2709	0.3202	0.3760	0.4128	0.5126
37	0.2673	0.3160	0.3712	0.4076	0.5066
38	0.2638	0.3120	0.3665	0.4026	0.5007
39	0.2605	0.3081	0.3621	0.3978	0.4950
40	0.2573	0.3044	0.3578	0.3932	0.4896
41	0.2542	0.3008	0.3536	0.3887	0.4843
42	0.2512	0.2973	0.3496	0.3843	0.4791
43	0.2483	0.2940	0.3457	0.3801	0.4742
44	0.2455	0.2907	0.3420	0.3761	0.4694
45	0.2429	0.2876	0.3384	0.3721	0.4647
46	0.2403	0.2845	0.3348	0.3683	0.4601
47	0.2377	0.2816	0.3314	0.3646	0.4557
48	0.2353	0.2787	0.3281	0.3610	0.4514
49	0.2329	0.2759	0.3249	0.3575	0.4473
50	0.2306	0.2732	0.3218	0.3542	0.4432

Sumber :Junaidi, 2010

b. Uji Reliabilitas

Menurut (sugiyono, 2022) instrumen yang reliabel adalah instrumen yang bila digunakan beberapa kali untuk mengukur objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Reliabel artinya konsisten atau stabil, suatu alat ukur dikatakan reliabel apabila hasil alat ukur tersebut konsisten sehingga dapat dipercaya. Perhitungan reliabilitas penelitian ini menggunakan rumus *Alpha Cronbatch*.

Rumus *Alpha Cronbatch* :

$$r_{11} = \left[\frac{k}{(k-1)} \right] \left[1 - \frac{\sum \sigma^2 b}{\sigma^2 t} \right]$$

Keterangan:

r_{11} = koefisien reliabilitas *alpha*

k = jumlah item pernyataan

$\sum \sigma^2 b$ = jumlah varian butir

$\sigma^2 t$ = varians total

Selanjutnya untuk dapat memastikan instrumen reliabel dari uji reliabilitas ini diinterpretasikan menggunakan pedoman tingkatan sebagai berikut :

Tabel 3. 4
Interpretasi Nilai R

No.	<i>Interval Alpha Cronbatch</i>	Interpretasi
1.	<0,200	Sangat Rendah
2.	0,200 – 0,399	Rendah
3.	0,400 – 0,599	Cukup
4.	0,600-0,799	Tinggi
5.	0,800-1,00	Sangat Tinggi

Sumber : Arikunto, 2013

Kriteria penilaian uji reliabilitas adalah :

- 1) Apabila hasil koefisien *Alpha* > taraf signifikansi 0,05 maka kuesioner tersebut dinyatakan reliabel.
- 2) Apabila hasil koefisien *Alpha* < taraf signifikansi 0,05 maka kuesioner tersebut dinyatakan reliabel.

2. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk mengetahui penyebaran kuesioner apakah data menyebar secara normal atau tidak. Menurut (Sugiono, 2019) uji normalitas akan menguji data variabel bebas (X) dan data variabel terikat (Y) pada persamaan regresi yang dihasilkan berdistribusi normal atau berdistribusi tidak normal. Persamaan regresi dikatakan baik jika mempunyai data variabel terikat berdistribusi mendekati normal atau tidak normal sama sekali. Uji normalitas dapat dilakukan dengan uji normal P-P Plot, Dimana nilai residual terdistribusi secara normal jika garis titik-titik yang digambarkan dalam data akan mengikuti atau merapat ke garis diagonalnya (Sugiyono, 2023). Uji normalitas juga dapat dilakukan dengan uji normal histogram. Apabila gambar histogram menggambarkan pola distribusi yang tidak miring ke kanan dan ke

kiri, tetapi tepat ditengah seperti bentuk lonceng maka hasil tersebut menunjukkan bahwa data terdistribusi secara normal.

3. Analisis Korelasi

Analisis korelasi ini digunakan untuk mengetahui kekuatan hubungan antara korelasi kedua variabel dimana variabel lainnya yang dianggap berpengaruh dikendalikan atau dibuat tetap. Menurut (Sugiyono, 2019) penentuan koefisien korelasi dengan menggunakan metode analisis korelasi *Pearson Product Moment*) dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$r_{xy} = \frac{n\sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{n\sum x^2 - (\sum x)^2} * \sqrt{n\sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

Keterangan:

r_{xy} = korelasi antara variabel x dan y

Tabel 3. 5
Interpretasi Koefisien *Pearson Corelation*

No.	<i>Interval Pearson Correlation</i>	Interpretasi
1.	0,00 -0,199	Sangat Rendah
2.	0,20 - 0,399	Rendah
3.	0,40 – 0,599	Sedang
4.	0,60-0,799	Kuat
5.	0,80-1,00	Sangat Kuat

Sumber : (Sugiyono, 2022)

4. Analisis Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi linier sederhana adalah hubungan secara linear antara satu variabel independent (X) dengan variabel dependen (Y). Analisis ini digunakan untuk memahami variabel mana saja yang berhubungan dengan variabel terikat, dan mengetahui bentuk-bentuk hubungan tersebut (Sugiyono, 2023)

Rumus yang digunakan :

$$\hat{Y} = a + bX$$

Keterangan :

\hat{Y} = Subyek dalam variabel dependen yang diprediksikan.

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

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

X = Subyek pada variabel independen yang mempunyai nilai tertentu.

5. Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi adalah analisis untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel X terhadap variabel Y. Koefisien determinasi dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

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

Keterangan :

Kd = Koefisien Determinasi

r^2 = Koefisien korelasi

Pada penelitian ini, penulis ingin mengetahui seberapa besar pengaruh Pengurusan Dokumen (Variabel X) dengan kegiatan *ship to ship* (Variabel Y).

Kriteria untuk analisis koefisiensi determinasi adalah sebagai berikut :

- 1) Jika Kd mendeteksi nol (0) maka pengaruh variabel independent (X) terhadap variabel dependen (Y) adalah lemah.
- 2) Jika Kd mendeteksi satu (1) maka pengaruh variabel independent terhadap variabel dependen kuat.

Tabel 3. 6
Interpretasi Koefisien Determinasi

Interval Koefisien	Tingkat Pengaruh
0%-19,99%	Sangat Lemah
20%-39,99%	Lemah
40%-59,99%	Sedang
60%-79,99%	Kuat
80%-100%	Sangat Kuat

Sumber : Sugiyono, 2022

6. Uji Hipotesis

Uji hipotesis parsial atau biasa disebut Uji t adalah suatu metode statistik yang digunakan untuk menguji pengaruh variabel independent secara parsial terhadap variabel dependen. Uji t digunakan untuk mengetahui signifikansi pengaruh variabel independent secara parsial atau individual terhadap variabel dependen.

Menurut (Sugiyono, 2020) Pengujian regresi secara parsial dimaksud apakah variabel bebas berkorelasi nyata atau tidak terhadap variabel dengan rumus sebagai berikut :

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

Keterangan:

t_{hitung} = Uji statistik Korelasi

n = Jumlah Sampel

r = Nilai korelasi parsial

Hasil hipotesis t hitung dibandingkan dengan t tabel, dengan ketentuan sebagai berikut :

- 1) Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima.
- 2) Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak.

Tabel 3. 7
Distribusi (t tabel)

df	Pr	0.25 0.50	0.10 0.20	0.05 0.10	0.025 0.050	0.01 0.02	0.005 0.010	0.001 0.002
1		1.00000	3.07768	6.31375	12.70620	31.82052	63.65674	318.30884
2		0.81650	1.88562	2.91999	4.30265	6.96456	9.92484	22.32712
3		0.76489	1.63774	2.35336	3.18245	4.54070	5.84091	10.21453
4		0.74070	1.53321	2.13185	2.77645	3.74695	4.60409	7.17318
5		0.72669	1.47588	2.01505	2.57058	3.36493	4.03214	5.89343
6		0.71756	1.43976	1.94318	2.44691	3.14267	3.70743	5.20763
7		0.71114	1.41492	1.89458	2.36462	2.99795	3.49948	4.78529
8		0.70639	1.39682	1.85955	2.30600	2.89646	3.35539	4.50079
9		0.70272	1.38303	1.83311	2.26216	2.82144	3.24984	4.29681
10		0.69981	1.37218	1.81246	2.22814	2.76377	3.16927	4.14370
11		0.69745	1.36343	1.79588	2.20099	2.71808	3.10581	4.02470
12		0.69548	1.35622	1.78229	2.17881	2.68100	3.05454	3.92963
13		0.69383	1.35017	1.77093	2.16037	2.65031	3.01228	3.85198
14		0.69242	1.34503	1.76131	2.14479	2.62449	2.97684	3.78739
15		0.69120	1.34061	1.75305	2.13145	2.60248	2.94671	3.73283
16		0.69013	1.33676	1.74588	2.11991	2.58349	2.92078	3.68615
17		0.68920	1.33338	1.73961	2.10982	2.56693	2.89823	3.64577
18		0.68836	1.33039	1.73406	2.10092	2.55238	2.87844	3.61048
19		0.68762	1.32773	1.72913	2.09302	2.53948	2.86093	3.57940
20		0.68695	1.32534	1.72472	2.08596	2.52798	2.84534	3.55181
21		0.68635	1.32319	1.72074	2.07961	2.51765	2.83136	3.52715
22		0.68581	1.32124	1.71714	2.07387	2.50832	2.81876	3.50499
23		0.68531	1.31946	1.71387	2.06866	2.49987	2.80734	3.48496
24		0.68485	1.31784	1.71088	2.06390	2.49216	2.79694	3.46678
25		0.68443	1.31635	1.70814	2.05954	2.48511	2.78744	3.45019
26		0.68404	1.31497	1.70562	2.05553	2.47863	2.77871	3.43500
27		0.68368	1.31370	1.70329	2.05183	2.47266	2.77068	3.42103
28		0.68335	1.31253	1.70113	2.04841	2.46714	2.76326	3.40816
29		0.68304	1.31143	1.69913	2.04523	2.46202	2.75639	3.39624
30		0.68276	1.31042	1.69726	2.04227	2.45726	2.75000	3.38518
31		0.68249	1.30946	1.69552	2.03951	2.45282	2.74404	3.37490
32		0.68223	1.30857	1.69389	2.03693	2.44868	2.73848	3.36531
33		0.68200	1.30774	1.69236	2.03452	2.44479	2.73328	3.35634
34		0.68177	1.30695	1.69092	2.03224	2.44115	2.72839	3.34793
35		0.68156	1.30621	1.68957	2.03011	2.43772	2.72381	3.34005
36		0.68137	1.30551	1.68830	2.02809	2.43449	2.71948	3.33262
37		0.68118	1.30485	1.68709	2.02619	2.43145	2.71541	3.32563
38		0.68100	1.30423	1.68595	2.02439	2.42857	2.71156	3.31903
39		0.68083	1.30364	1.68488	2.02269	2.42584	2.70791	3.31279
40		0.68067	1.30308	1.68385	2.02108	2.42326	2.70446	3.30688

Sumber :Junaidi, 2010

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPTIF DATA

Pada deskriptif data ini penulis akan membahas mengenai permasalahan atau fakta yang terjadi dilapangan pada saat penelitian. Penulis akan menyampaikan data yang berkaitan dengan masalah yang akan di bahas pada penelitian ini. PT Maritim Sanjaya Berkah adalah Perusahaan yang bergerak dibidang jasa keagenan kapal yang beralamatkan di Jalan Niaga Timur Nomor 130 Kelurahan Pelabuhan Kecamatan Samarinda Kota, yang memiliki kantor pusat di Kota Kendari dan saat ini memiliki beberapa cabang salah satu nya di Samarinda. Perusahaan keagenan ini banyak melayani kapal-kapal *tug and barge* yang melakukan kegiatan *ship to ship* di Muara Berau Anchorage Samarinda. Pada kegiatan *ship to ship* tentunya sangat berkaitan dengan pengurusan dokumen. Pengurusan dokumen perizinan *ship to ship* dilakukan pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Samarinda. Pada penelitian ini penulis menggunakan dua variabel yaitu pengurusan dokumen (variabel X) dan kegiatan *ship to ship* (variabel Y) dengan menggunakan angket atau kuesioner.

Tabel 4. 1
Data Responden

No	Nama	Jabatan	Lama Bekerja
1.	Musriadi S Lamada	<i>General Manager Operation</i>	7 tahun
2.	Iqbal Rusdiansyah	<i>Staff Operation</i>	3 tahun
3.	Fitri Winda Sari	<i>Staff Operation</i>	3 tahun
4.	Syamsuria	<i>Staff Operation</i>	2 tahun
5.	Ghea Tellia	<i>Staff Operation</i>	2 tahun
6.	Angkie Rubyantarie	<i>Staff Operation</i>	4 tahun
7.	Bagas Basuki	<i>Staff Operation</i>	1 tahun
8.	Anatasya Putri	<i>Staff Operation</i>	1 tahun
9.	Nur Fanny WahdatusSyifa	<i>Staff Operation</i>	5 bulan
10.	Achmad Habibi	<i>Staff Operation</i>	3 bulan
11.	Marisa Efriani	<i>Staff Operation</i>	3 bulan

12.	Yulianto Wijaya	<i>GM Certification Document</i>	6 tahun
13.	Ardi Mulyadi	<i>Certification Document</i>	3 tahun
14.	Mawar Tina S	<i>Certification Document</i>	3 tahun
15.	Paskalis Apriyanto	<i>Certification Document</i>	2 tahun
16.	Armawan	<i>Certification Document</i>	9 bulan
17.	Chandra Yanuar R	<i>Project Scheduling Shipment</i>	2 tahun
18.	Agung Dirgantoro	<i>Project Scheduling Shipment</i>	1.5 tahun
19.	Pramudia Dida	<i>Project Scheduling Shipment</i>	1 tahun
20.	Mia Apriyani	<i>Project Scheduling Shipment</i>	6 bulan
21.	Suwani Wongtte	<i>Shipping Document</i>	3 tahun
22.	Monica Batu Bara	<i>Shipping Document</i>	1 tahun
23.	Panji Darmawan	<i>Shipping Document</i>	2 tahun
24.	Randa Chaesar	<i>Shipper</i>	5 tahun
25.	Jordan Maulana R	<i>Shipper</i>	1 tahun
26.	Rahmat Hidayat	<i>Shipper</i>	7 tahun
27.	Fauji Akbar	<i>Shipper</i>	5 tahun
28.	Muhammad Irwan	<i>Shipper</i>	3 tahun
29.	Ilham Hamzah	<i>Loading Master</i>	4 tahun
30.	Nur Hanafi	<i>Loading Master</i>	6 tahun
31.	Wahyu Dian Saputra	<i>Loading Master</i>	4 tahun
32.	Ariyanda Faturrachman	<i>Loading Master</i>	3 tahun
33.	Haidir Hafid	<i>Loading Master</i>	5 tahun

Sumber : Penulis, 2024

1. Uji Validitas Angket

Uji validitas dilakukan dengan menggunakan korelasi *product moments*, kriteria suatu butir pernyataan dikatakan valid apabila nilai $r_{hitung} > r_{tabel}$.

a) Pengurusan dokumen (X)

Tabel 4. 2
Hasil Uji Validitas Pengurusan Dokumen (X)

		X1	X2	X3	X4	X5	Pengurusan Dokumen
X1	Pearson Correlation	1	.686**	.171	.434*	.461**	.770**
	Sig. (2-tailed)		<.001	.341	.012	.007	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
X2	Pearson Correlation	.686**	1	.162	.265	.181	.640**
	Sig. (2-tailed)	<.001		.367	.135	.314	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
X3	Pearson Correlation	.171	.162	1	.209	.328	.560**
	Sig. (2-tailed)	.341	.367		.243	.062	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
X4	Pearson Correlation	.434*	.265	.209	1	.459**	.710**
	Sig. (2-tailed)	.012	.135	.243		.007	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
X5	Pearson Correlation	.461**	.181	.328	.459**	1	.735**
	Sig. (2-tailed)	.007	.314	.062	.007		<.001
	N	33	33	33	33	33	33
Pengurusan Dokumen	Pearson Correlation	.770**	.640**	.560**	.710**	.735**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	33	33	33	33	33	33

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

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Sumber : Output SPSS Versi 29.0.1.0 Yang Diolah

Tabel 4. 3
Hasil Uji Validitas Angket Pengurusan Dokumen

Variabel	Item Pernyataan	Corrected Item pertanyaan total Correlation	r tabel	Ket
Pengurusan Dokumen (X)	Pengurusan dokumen dilakukan dengan cepat	0,770	0,3440	Valid
	Dokumen yang diperlukan tersedia dengan lengkap	0,640	0,3440	Valid
	Pengurusan dokumen berkaitan dengan kegiatan <i>ship to ship</i> .	0,560	0,3440	Valid
	Koordinasi antar pihak terkait dalam pengurusan dokumen berjalan dengan baik.	0,710	0,3440	Valid
	Pengurusan dokumen menjadi hambatan dalam <i>ship to ship</i>	0,735	0,3440	Valid

Sumber : Data primer yang diolah penulis

Dari tabel 4.2 dan tabel 4.3 dapat dilihat bahwa seluruh item pernyataan sudah valid. Karena seluruh item pernyataan menunjukkan bahwa $r_{hitung} > r_{tabel}$, Dimana nilai r_{tabel} adalah $31 = 0,3440$ dengan taraf signifikansi 0,05. Dengan demikian seluruh pernyataan dianggap dapat mengukur variabel kualitas pernyataan. Dari hasil uji validitas angket variabel (X) pengurusan dokumen sebanyak 5 butir

pernyataan kepada 33 responden diperoleh 5 pernyataan valid karena memenuhi ketentuan $r_{hitung} > r_{tabel}$.

b) Kegiatan *Ship to Ship* (Y)

Tabel 4. 4
Hasil Uji Validitas Kegiatan *Ship to Ship* (Y)

		Correlations					
		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Ship To Ship
Y1	Pearson Correlation	1	.313	.350*	.315	.203	.617**
	Sig. (2-tailed)		.076	.046	.074	.258	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
Y2	Pearson Correlation	.313	1	.372*	.404*	.236	.653**
	Sig. (2-tailed)	.076		.033	.020	.187	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
Y3	Pearson Correlation	.350*	.372*	1	.435*	.299	.697**
	Sig. (2-tailed)	.046	.033		.011	.091	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
Y4	Pearson Correlation	.315	.404*	.435*	1	.514**	.792**
	Sig. (2-tailed)	.074	.020	.011		.002	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
Y5	Pearson Correlation	.203	.236	.299	.514**	1	.683**
	Sig. (2-tailed)	.258	.187	.091	.002		<.001
	N	33	33	33	33	33	33
Ship To Ship	Pearson Correlation	.617**	.653**	.697**	.792**	.683**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	33	33	33	33	33	33

*, Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

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

Sumber : Output SPSS Versi 29.0.1.0 Yang Diolah

Tabel 4. 5
Hasil Uji Validitas Kegiatan *Ship to Ship* (Y)

Variabel	Item Pertanyaan	Corrected Item pertanyaan total Correlation	r tabel	Ket
Ship To Ship (Y)	Kegiatan ship to ship dilakukan dengan efisien.	0,617	0,3440	Valid
	Kegiatan ship to ship berjalan dengan efektif	0,653	0,3440	Valid
	Kegiatan ship to ship dapat diandalkan	0,697	0,3440	Valid
	Waktu tempuh dari pelabuhan	0,792	0,3440	Valid

	muat ke area ship to ship sesuai dengan jadwal.			
	Kegiatan <i>ship to ship</i> tetap berjalan apabila ada kekurangan dokumen	0,683	0,3440	Valid

Sumber : Data primer yang diolah penulis

Dari tabel 4.4 dan tabel 4.5 hasil uji validitas kegiatan *ship to ship* variabel (Y) sebanyak 5 butir pernyataan kepada 33 responden diperoleh 5 item pernyataan valid karena memenuhi ketentuan $r_{hitung} > r_{tabel}$ dengan demikian pernyataan tersebut dapat digunakan dalam pengumpulan data.

2. Uji Reliabilitas Angket

Uji reliabilitas dalam penelitian ini menggunakan *SPSS V29.0.1.0* dengan menghitung besarnya nilai *Cronbach's Alpha* dari variabel yang diuji. Apabila *Cronbach's Alpha* lebih besar dari 0,3440 maka jawaban responden dapat dinyatakan reliabel.

Tabel 4.6
Hasil Uji Reliabilitas Angket Pengurusan Dokumen (X)

Case Processing Summary ^a			
		N	%
Cases	Valid	33	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	33	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.703	5

Sumber : Output SPSS versi 29.0.1.0 yang diolah

Oleh karena itu *cronbach's alpha* adalah 0,703 ternyata lebih besar dari 0,3440 maka angket yang di uji dinyatakan sangat reliabel.

Tabel 4. 7
Hasil Uji Reliabilitas *Ship to Ship* (Y)

Case Processing Summary			
		N	%
Cases	Valid	33	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	33	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.723	5

Sumber : Output SPSS versi 29.0.1.0 yang diolah

Oleh karena itu *cronbach's alpha* adalah 0,723 ternyata lebih besar dari r_{tabel} 0,3440 maka angket yang diuji sangat reliabel.

3. Uji Normalitas

Uji normalitas ini dilakukan untuk mengetahui apakah semua variabel penelitian berdistribusi normal atau tidak. Normalitas diuji kan pada masing-masing variabel penelitian yang meliputi pengurusan dokumen dan *ship to ship*. Pengujian normalitas menggunakan *Kolmogorof Smirnov* dan P-P Plot. Data dikatakan berdistribusi normal apabila signifikansi lebih besar dari 0,05 pada taraf signifikansi $\alpha = 0,05$.

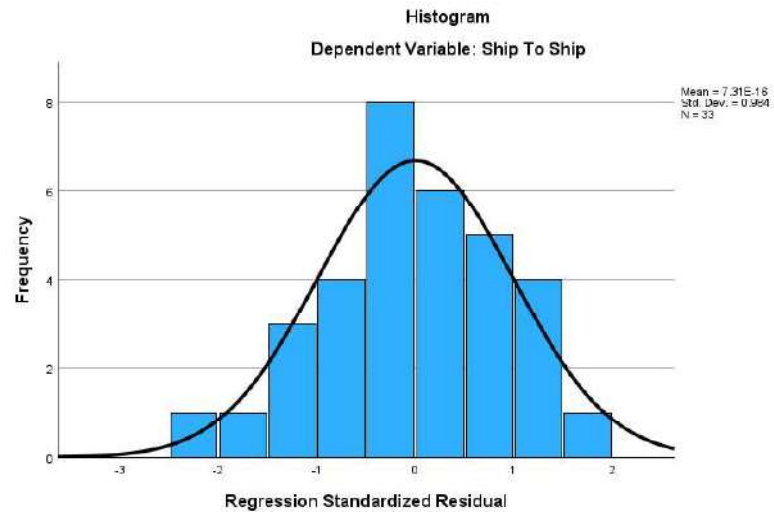
Tabel 4.8
Hasil Uji Normalitas Kolmogorof Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		Unstandardized Residual
N		33
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.13940835
Most Extreme Differences	Absolute	.108
	Positive	.071
	Negative	-.108
Test Statistic		.108
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		.200 ^d
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^e	Sig.	.405
	99% Confidence Interval	Lower Bound .392
		Upper Bound .417

- a. Test distribution is Normal.
b. Calculated from data.
c. Lilliefors Significance Correction.
d. This is a lower bound of the true significance.
e. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 299883525.

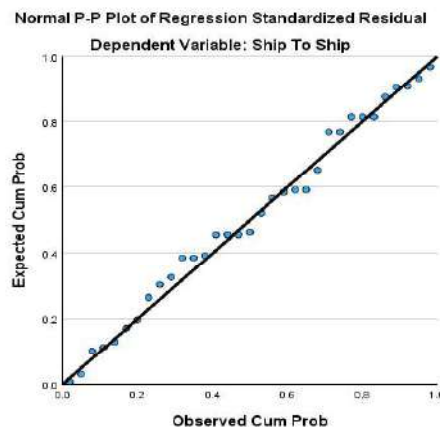
Sumber : Output SPSS versi 29.0.1.0 yang diolah

Hasil normalitas menunjukkan bahwa semua variabel penelitian mempunyai nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 pada ($\text{sig} > 0,05$) yaitu 0,417 lebih besar dari 0,05 ($0,417 > 0,05$) sehingga dapat disimpulkan penelitian berdistribusi normal.



Sumber : Data yang diolah SPSS versi 29.0.1.0

Gambar 4.1 Histogram Uji Normalitas
Antara Variabel Pengurusan Dokumen (X) dengan Variabel Ship To Ship (Y)



Sumber : Data yang diolah SPSS versi 29.0.1.0

Gambar 4.2 P-P Plot Uji Normalitas
Antara Variabel Pengurusan Dokumen (X) dengan Variabel Ship To Ship (Y)

Berdasarkan pada grafik histogram, residual data telah menunjukkan kurva normal yang membentuk lonceng sempurna. Begitu pula, pada grafik normal P-P Plot residual penyebaran data di garis normal (garis lurus).

B. ANALISIS DATA

1. Analisis Korelasi dan Determinasi

Tabel 4. 9
Hasil Uji Korelasi Pengurusan Dokumen (X) dan Kegiatan *Ship to Ship* (Y)

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.719 ^a	.517	.501	2.375	1.925

a. Predictors: (Constant), Pengurusan Dokumen

b. Dependent Variable: Ship To Ship

Output SPSS versi 29.0.1.0 yang diolah

Uji koefisien korelasi (R) antara variabel pengurusan dokumen (X) dengan variabel kegiatan *ship to ship* (Y) didapat sebesar 0,517 sehingga dikategorikan memiliki tingkat korelasi Sedang yaitu berada pada rentang 40% – 59,99% dan variabel independent mampu menjelaskan variabel dependen sebesar 51,7% sedangkan yang 48,3% sisanya dijelaskan variabel lain yang tidak diteliti. Hasil uji koefisien determinasi tersebut memberikan arti, bahwa masih terdapat variabel independent lain yang mempengaruhi variabel dependen. Untuk itu perlu pengembangan penelitian lebih lanjut, terkait dengan topik penelitian ini.

2. Analisis Regresi Linier Sederhana

Pada penelitian ini menggunakan uji analisis regresi linier sederhana untuk mengetahui seberapa besar pengaruh dari pengurusan dokumen variabel (X) terhadap kegiatan *ship to ship* variabel (Y) dengan persamaan regresi.

Tabel 4. 10
Hasil Uji Regresi Linier Sederhana

Coefficients ^a							
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics
		B	Std. Error	Beta			Tolerance VIF
1	(Constant)	3.891	2.646		1.471	.152	
	Pengurusan Dokumen	.009	.140	.719	5.757	<.001	1.000 1.000

a. Dependent Variable: Ship To Ship

Output SPSS versi 29.0.1.0 yang diolah

Dari tabel 4.10 diatas, dapat dilihat hasil analisis regresi diperoleh koefisien untuk variabel pengurusan dokumen (X) sebesar 0,809 dengan konstanta sebesar 3,891 sehingga model persamaan regresi yang diperoleh sebagai berikut:

$$Y = 3,891 + 0,809 X$$

Hasil uji empiris pengaruh pengurusan dokumen terhadap kegiatan *ship to ship* menunjukkan nilai t hitung 5,757 dan value (sig) sebesar < 0,001 yang dibawah *alpha* 0,05%. Artinya bahwa ada pengaruh yang positif antara pengurusan dokumen terhadap kegiatan *ship to ship*. Hasil penelitian dapat menerima hipotesis yang menyatakan “ada pengaruh yang positif antara pengurusan dokumen terhadap kegiatan *ship to ship*”. Nilai beta dalam *unstandardized coefficients* pengurusan dokumen menunjukkan angka sebesar 0,809 yang artinya adalah besaran koefisien pengurusan dokumen terhadap kegiatan *ship to ship* adalah sebesar 80,9%

3. Uji Hipotesis

- Uji t dilakukan untuk melihat secara individual pengaruh positif dan signifikan dari variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) yaitu pengurusan dokumen terhadap kegiatan *ship to ship*.

Tabel 4. 11
Hasil Uji Hipotesis t

Coefficients ^a							
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics
		B	Std. Error	Beta			Tolerance VIF
1	(Constant)	3.891	2.646		1.471	.152	
	Pengurusan Dokumen	.809	.140	.719	5.757	<.001	1.000 1.000

a. Dependent Variable: Ship To Ship

Sumber : Output SPSS versi 29.0.1.0 yang diolah

Uji t dipakai untuk menguji signifikansi pengaruh pengurusan dokumen terhadap kegiatan *ship to ship* :

(a) Menentukan hipotesis nol dan hipotesis alternatif

$H_0 : \beta_1 = 0$ artinya tidak ada pengaruh secara parsial pengurusan dokumen terhadap kegiatan *ship to ship*.

$H_a : \beta_1 \neq 0$ artinya ada pengaruh secara parsial pengurusan dokumen terhadap kegiatan *ship to ship*.

(b) Menentukan *level of signifikan* $\alpha = 0,05$ dengan $t_{tabel} = t (\alpha/2 ; n - k - 1)$ yaitu $t (0,05 / 2 ; 33 - 2 - 1 = 0,025 ; 30)$ kemudian dicari pada distribusi nilai t_{tabel} sebesar 2,04

(c) Kriteria pengujian

H_0 diterima dan H_a ditolak apabila $t_{hitung} < t_{tabel}$

H_0 ditolak dan H_a diterima apabila $t_{hitung} > t_{tabel}$

Dari hasil analisis dengan bantuan SPSS diperoleh t_{hitung} 5,757 dengan $sig < 0,001$

(d) Keputusan

Keputusan yang diambil adalah karena $t_{hitung} > t_{tabel}$ yaitu $5,757 > 2,04$ dengan nilai signifikan (p) sebesar $< 0,001$ maka H_a diterima. Artinya aspek pengurusan dokumen secara parsial berpengaruh signifikan terhadap kegiatan *ship to ship*. Aspek pengurusan dokumen memberikan dampak positif terhadap kegiatan *ship to ship*.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh nilai dimana $t_{hitung} > t_{tabel}$ yaitu $5,757 > 2,04$ dengan nilai signifikan sebesar $< 0,01$ maka terdapat pengaruh yang signifikan antara pengurusan dokumen dan kegiatan *ship to ship* hal ini menunjukkan bahwa pengurusan dokumen merupakan faktor yang sangat penting terhadap kegiatan *ship to ship*. Dari uji koefisien determinasi (R) sebesar 0,517. Nilai koefisien determinasi atau (R) menunjukkan bahwa pengurusan dokumen berpengaruh sebesar 51,7 % terhadap kegiatan *ship to ship* sedangkan 48,3% dipengaruhi variabel lain yang tidak di teliti. Berdasarkan hasil analisis dari pembahasan ini maka dapat digunakan untuk menjawab hipotesis penelitian yaitu pengurusan dokumen berpengaruh terhadap kegiatan *ship to ship* terbukti kebenarannya.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan menggunakan *Statistical Product and Service Solution versi 29.0.1.0*, dengan menggunakan uji validitas, uji reliabilitas, uji normalitas, uji korelasi determinasi dan uji hipotesis maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara pengelolaan dokumen dengan kegiatan *ship to ship* dan memiliki pengaruh yang signifikan antara pengelolaan dokumen terhadap kegiatan *ship to ship* sebesar 51,7 %. Sedangkan 48,3 % dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti.

B. SARAN

Sesuai dengan uraian permasalahan yang terjadi, deskripsi data dan analisis data serta Kesimpulan yang didapatkan, maka penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Bagi karyawan

Membuat database terkait dengan persiapan pengelolaan dokumen yang sering digunakan untuk mempermudah dan mempercepat pengelolaan dokumen.

2. Bagi peneliti selanjutnya

Hendaknya dapat mengembangkan penelitian ini lebih lanjut dengan variabel lain seperti kerusakan alat bongkar muat yang menunjang kegiatan *ship to ship*, pasang surut air dan kondisi cuaca yang dapat menghambat kegiatan *ship to ship* yang tidak diteliti pada penelitian ini agar didapatkan hasil yang maksimal dan dapat menjawab dari faktor yang tidak diteliti tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Adi Danang Ramadhan. (2023) “Analisis Hambatan Pengurusan Dokumen Rencana Pengoperasian Kapal (RPK) Terhadap Kelancaran Operasional Kapal Tramper Pada PT Arghaniaga Panca Tunggal.
- Amin, M., & Siahaan, R. (2016). “Dokumen sebagai Sumber Tertulis bagi Informasi Sejarah. Jakarta: Pustaka Sejarah”.
- Ardhia Meianti. (2021) “Dokumen Bisnis Sosial Yang Efektif Dalam Komunikasi Organisasi, Sumatera Utara.
- Aprilian. (2017) “Hubungan Antara Pengamalan Nilai-Nilai khlak Dan Pola Asuh Orang Tua Dengan Hasil Belajar Matematika Peserta Didik Di MTS AL-Hikmah Bandar Lampung.
- Ghea Tellia Napitupulu. (2018) “Pengaruh Sertifikasi dan Musyawarah Guru Mata Pelajaran Terhadap Kinerja Guru SMA Negeri 4 Pematangsiantar.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). “Pengertian Analisis. Jakarta: Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.”
- M. Darul Hidayat. (2023) “ Analisis Kegiatan *Ship to Ship* Pada Nipah Transit Anchorage Area Yang Diageni Oleh PT. Adhigana Pratama Mulya Batam.
- Paul Otlet, (2015) “Dokumen adalah sebuah bentuk pengumpulan data atas sebuah kegiatan atau pengalaman yang diolah menjadi sebuah tulisan atau data yang real dan menjadi sebuah bukti akan sebuah pencapaian.”

Sugeng Nisa Ayu Citra. (2021) “Analisis Strategi Logistik Dalam Pelayanan Petikemas Di Pelabuhan Makassar *New Port* Guna Memperlancar Arus Pengiriman Barang.

Sugiono. (2018) “Penjelasan Tentang Teknik Analisa Dalam Karya Ilmiah Terapan. Teknik Analisis Data Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif.

Sugiyono. (2021). “Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.”

Sugiyono. (2022). “Metode Penelitian Kombinasi (*Mix Methods*). Bandung: Alfabeta.”

Spradley, J. P. (2015). “*The Ethnographic Interview*. New York: Holt, Rinehart, and Winston.”

Winda Sudarman. (2021) “ Analisis Pengurusan Dokumen Kapal Sandar dan Labuh Kapal Melalui Sistem Inaportnet Oleh PT. Pelayaran Nasional Indonesia cabang Surabaya.

<http://fekbis.repository.unbin.ac.id/id/eprint/260/3/BAB%20II%20TINJAUAN%20PUSTAKA.pdf> diakses pada 22 Juni 2024 Pukul 20.30

<http://repositori.unsil.ac.id/3013/5/BAB%202%20LANDASAN%20TEORETIS.pdf> diakses pada 22 Juni 2024 Pukul 21.25

<https://www.bola.com/ragam/read/5065564/pengertian-analisis-beserta-tujuan-dan-fungsinya?page=3> diakses pada 22 Juni 2024 Pukul 21.45

<http://ledhyane.lecture.ub.ac.id/files/2013/04/tabel-t.pdf> diakses pada 27 Juli 2024 Pukul 13.15

<https://www.brainacademy.id/blog/penelitian-kuantitatif> diakses pada 27 Juli 2024 Pukul 13.45

LAMPIRAN

Lampiran 1 Kuesioner

Kuesioner Analisis Pengurusan Dokumen Terhadap Kegiatan *Ship to Ship* Kapal Keagenan PT Maritim Sanjaya Berkah di Area STS Muara Berau Anchorage

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Salam Sejahtera Bagi Kita Semua

Perkenalkan saya Patrisia Titah Bagaswari dari program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang sedang melakukan penelitian “Analisis Pengurusan Dokumen Terhadap Kegiatan *Ship to Ship* Kapal Keagenan PT Maritim Sanjaya Berkah di Area STS Muara Berau Anchorage”.

Sehubungan dengan hal tersebut, saya meminta bantuan kepada Bapak/Ibu untuk mengisi kuesioner ini. Data dan informasi yang bapak/ibu berikan akan saya jamin kerahasiaan dan semata-mata digunakan untuk kegiatan ilmiah.

Bapak/Ibu dapat mengisi kuesioner pada link “ <https://forms.gle/2KWqJLnXLrgkBGgB6> “ dengan petunjuk pengisian sebagai berikut

No	Keterangan	Skor Positif
1	Sangat Setuju (SS)	5
2	Setuju (S)	4
3	Netral (N)	3
4	Tidak Setuju (TS)	2
5	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

Akhir kata saya ucapkan terimakasih kepada Bapak/Ibu yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membantu saya dalam melakukan penelitian ini.

Hormat Saya,
Patrisia Titah Bagaswari

ANALISIS PENGURUSAN DOKUMEN TERHADAP KEGIATAN SHIP TO SHIP KAPAL KEAGENAN PT MARITIM SANJAYA BERKAH DI AREA STS MUARA BERAU ANCHORAGE

B I U ↺ ↻

5 = Sangat Setuju (SS)

4 = Setuju (S)

3 = Netral (N)

2 = Tidak Setuju (TS)

1 = Sangat Tidak Setuju (STS)

Nama

Teks jawaban singkat

Jabatan

Teks jawaban singkat

Lama Bekerja

Teks jawaban singkat

Pengurusan Dokumen (X)

1. Pengurusan dokumen dilakukan dengan cepat

- ☐ 5
☐ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

2. Dokumen yang diperlukan tersedia dengan lengkap

- ☐ 5
☐ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

3. Pengurusan dokumen berkaitan dengan kegiatan ship to ship

- ☐ 5
☐ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

4. Waktu tempuh dari pelabuhan muat ke area ship to ship sesuai dengan jadwal

- ☐ 5
☐ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

5. Kegiatan ship to ship tetap berjalan apabila ada kekurangan dokumen

- ☐ 5
☐ 4
☐ 3
☐ 2
☐ 1

Kegiatan Ship to Ship (Y)

1. Kegiatan ship to ship dilakukan dengan efisien

- ☐ 5
- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

2. Kegiatan ship to ship selalu berjalan dengan efektif

- ☐ 5
- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

3. Kegiatan ship to ship dapat diandalkan

- ☐ 5
- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

4. Koordinasi antar pihak terkait dalam pengurusan dokumen berjalan dengan baik

- ☐ 5
- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

5. Pengurusan dokumen menjadi hambatan dalam ship to ship

- ☐ 5
- ☐ 4
- ☐ 3
- ☐ 2
- ☐ 1

Lampiran 2

Rekap Hasil Kuesioner

Nama	Jabatan	Lama Bekerja	1. Pengetahuan dokumen diakuikan dengan cepat	2. Dokumen yang diperlukan tersedia dengan lengkap	3. Pengetahuan dokumen berkaitan dengan kegiatan ship to ship	4. Kemampuan antar pihak terkait dalam penemuan dokumen berkaitan dengan baik	5. Pengetahuan dokumen menjadi tambahan dalam ship to ship	1. kegiatan ship to ship diakuikan dengan efisien	2. Kegiatan ship to ship selalu berjalan dengan efektif	3. Kegiatan ship to ship dapat diandalkan	4. Waktu tempuh dari penemuan must be able ship to ship sesuai dengan rencana	5. Kegiatan ship to ship tepat
Muhammad S Limasa Subic	GM Operation	7 tahun	5	5	3	3	2	3	3	3	3	2
RUDHANNYAH	Staff Operation	3 tahun	5	5	2	4	2	3	4	2	5	5
Rizki Winda Sari	Staff Operational	3 tahun	4	4	3	4	3	2	3	3	2	4
Salsabila	Staff Operational	3 tahun	4	4	3	5	3	3	4	3	4	4
Onka Tella	Staff Operational	2 Tahun	5	2	3	4	3	2	3	2	3	5
Angela Rujyanlara	Staff Operational	2 Tahun	4	4	3	3	2	4	5	3	4	4
Waga Wicak	Staff Operation	1 tahun	4	3	3	4	3	5	3	4	5	5
Analisa puti	Staff operation	1 tahun	5	5	3	3	4	4	4	5	5	5
NUR-ANNY WISODUS Syta	Staff operation	5 bulan	3	3	4	3	3	3	3	2	2	1
Achmad Rizki	Staff Operation	3 Bulan	3	3	3	2	1	4	4	3	1	2
MARISA BRILLIAN	STAFF OPERATION	3 BULAN	3	3	3	1	2	4	3	2	4	3
Vulante Wilaya	GM Operation	6 Tahun	5	5	5	4	3	4	4	3	5	5
Ardi Mulyati	Document	3 tahun	4	4	5	4	3	5	4	4	4	4
Mawar Tri S	Document	3 tahun	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3
Paswita Apriyanti	Document	2 tahun	5	5	5	4	4	4	5	5	4	5
ARMANIAN	DOCUMENT	9 BULAN	4	5	3	5	4	5	5	4	4	5
Chandra Yanuar R.	Project scheduling shipment	2 Tahun	5	5	3	4	4	4	3	4	5	5
Agung Wicaksono	Project scheduling shipment	1,5 tahun	4	5	4	5	4	4	5	5	4	4
Pranella Dada	Project scheduling shipment	1 tahun	5	5	4	5	3	3	5	4	5	4
MaAghyati	Project scheduling shipment	6 bulan	3	3	3	4	1	2	4	3	3	2
Buana Winda	Shipping Document	3 tahun	4	4	4	5	2	4	5	3	4	3
Maria Eka Bida	Shipping Document	1 tahun	5	5	4	4	3	4	5	4	5	5
WIKUS DARMAWAN	Document	3 tahun	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4
WINDA CHUBIKAT	Shopper	1 tahun	4	5	3	4	2	3	4	3	5	5
Jordan Mulyanti	Shopper	1 Tahun	3	5	3	4	1	4	2	3	3	3
Rahmat Hidayat	Shopper	7 Tahun	4	3	4	5	3	4	5	3	4	3
Pauli Akbar	Shopper	5 tahun	4	5	5	3	2	4	4	4	4	5
MUHAMMAD Iwan	Shopper	3 tahun	5	5	4	4	5	4	4	3	2	5
Irfan Humzah	Loading Master	4 Tahun	4	4	5	5	3	4	3	4	4	3
Nur Hafid	Loading Master	6 tahun	4	5	4	5	3	5	5	5	5	4
Wahyu Dwi Satria	Loading Master	4 Tahun	3	3	3	3	3	4	3	1	3	3
Armanza	Loading Master	1 Tahun	4	3	4	4	4	5	5	4	4	3
Rahmawan	Loading Master	5 Tahun	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3

	X1	X2	X3	X4	X5	X	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y
1	4	3	3	3	3	2	15	2	3	3	2	3
2	5	5	2	4	4	2	18	3	4	2	5	5
3	4	4	3	4	3	3	18	2	3	3	2	4
4	4	4	3	5	3	3	19	2	4	3	4	4
5	5	4	3	4	4	4	20	3	4	3	4	5
6	4	4	3	3	2	2	16	4	5	3	4	4
7	4	5	3	4	3	3	19	5	3	4	5	5
8	4	4	5	5	5	5	23	5	5	3	5	3
9	3	3	4	3	3	3	16	3	3	2	2	1
10	3	3	3	2	1	1	12	4	4	3	1	2
11	3	3	3	1	2	2	12	4	3	4	4	3
12	5	5	5	4	3	3	22	4	4	3	5	5
13	4	4	5	4	3	3	20	5	4	4	4	4
14	3	4	4	3	3	3	17	3	3	4	4	3
15	5	5	5	4	4	4	23	4	5	5	4	5
16	4	5	3	5	4	4	21	5	5	4	4	5
17	5	5	3	4	4	4	21	4	3	4	5	5
18	4	3	2	5	4	4	18	4	5	5	4	4
19	5	5	4	5	3	3	22	3	5	4	5	4
20	3	3	3	4	1	1	14	2	4	3	3	2
21	4	4	4	5	2	2	19	4	5	3	4	3
22	5	5	4	4	3	3	21	4	5	4	5	5
23	4	3	5	5	4	4	21	4	5	5	5	4
24	4	5	3	4	2	2	18	3	4	3	4	5
25	3	3	3	4	1	1	14	4	2	3	3	3
26	4	3	4	5	3	3	19	4	5	3	4	3
27	4	5	5	3	2	2	19	4	4	4	4	5
28	5	5	4	4	4	4	22	5	4	3	2	5
29	4	4	5	5	3	3	21	4	3	4	4	3
30	4	5	4	5	3	3	21	5	5	5	4	24
31	3	3	3	3	3	3	15	4	3	1	3	14
32	4	3	4	4	4	4	19	5	5	4	4	3
33	4	3	4	4	4	4	19	4	4	4	4	3

Lampiran 3

Hasil Output SPSS

Hasil uji validitas pengurusan dokumen (x)

		Correlations					
		X1	X2	X3	X4	X5	Pengurusan Dokumen
X1	Pearson Correlation	1	.686**	.171	.434*	.461**	.770**
	Sig. (2-tailed)		<.001	.341	.012	.007	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
X2	Pearson Correlation	.686**	1	.162	.265	.181	.640**
	Sig. (2-tailed)	<.001		.367	.135	.314	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
X3	Pearson Correlation	.171	.162	1	.209	.328	.560**
	Sig. (2-tailed)	.341	.367		.243	.062	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
X4	Pearson Correlation	.434*	.265	.209	1	.459**	.710**
	Sig. (2-tailed)	.012	.135	.243		.007	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
X5	Pearson Correlation	.461**	.181	.328	.459**	1	.735**
	Sig. (2-tailed)	.007	.314	.062	.007		<.001
	N	33	33	33	33	33	33
Pengurusan Dokumen	Pearson Correlation	.770**	.640**	.560**	.710**	.735**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	33	33	33	33	33	33

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

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Hasil uji validitas ship to ship (Y)

		Correlations					
		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Ship To Ship
Y1	Pearson Correlation	1	.313	.350*	.315	.203	.617**
	Sig. (2-tailed)		.076	.046	.074	.258	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
Y2	Pearson Correlation	.313	1	.372*	.404*	.236	.653**
	Sig. (2-tailed)	.076		.033	.020	.187	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
Y3	Pearson Correlation	.350*	.372*	1	.435*	.299	.697**
	Sig. (2-tailed)	.046	.033		.011	.091	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
Y4	Pearson Correlation	.315	.404*	.435*	1	.514**	.792**
	Sig. (2-tailed)	.074	.020	.011		.002	<.001
	N	33	33	33	33	33	33
Y5	Pearson Correlation	.203	.236	.299	.514**	1	.683**
	Sig. (2-tailed)	.258	.187	.091	.002		<.001
	N	33	33	33	33	33	33
Ship To Ship	Pearson Correlation	.617**	.653**	.697**	.792**	.693**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	33	33	33	33	33	33

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

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

Hasil uji reliabilitas pengurusan dokumen (X)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.703	5

Hasil uji reliabilitas ship to ship (Y)

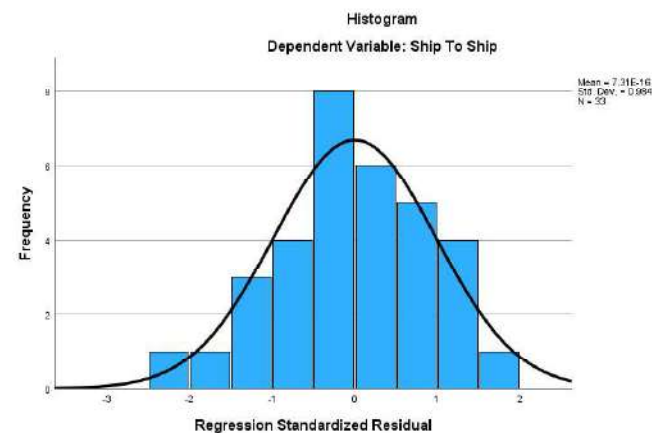
Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.723	5

Hasil uji normalitas Kolmogorov Smirnov

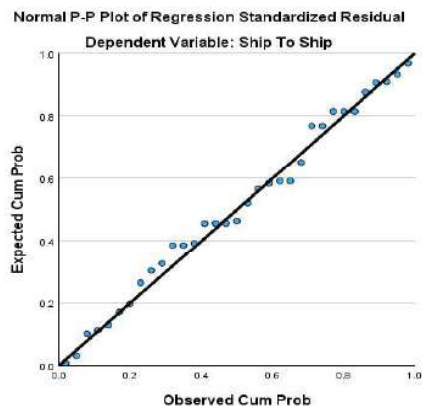
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			Unstandardized Residual
N			33
Normal Parameters ^{a,b}		Mean	.0000000
		Std. Deviation	.13940835
Most Extreme Differences		Absolute	.108
		Positive	.071
		Negative	-.108
Test Statistic			.108
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c			.200 ^d
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^e		Sig.	.405
		99% Confidence Interval	Lower Bound
			Upper Bound
			.392
			.417

a. Test distribution is Normal.
b. Calculated from data.
c. Lilliefors Significance Correction.
d. This is a lower bound of the true significance.
e. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 299883525.

Hasil uji normalitas histogram



Hasil uji normalitas P-P Plot



Hasil uji korelasi determinasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.719 ^a	.517	.501	2.375	1.925

a. Predictors: (Constant), Pengurusan Dokumen

b. Dependent Variable: Ship To Ship

Hasil uji regresi linier sederhana

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	3.891	2.646		1.471	.152		
	Pengurusan Dokumen	.809	.140	.719	5.757	<.001	1.000	1.000

a. Dependent Variable: Ship To Ship

Hasil uji hipotesis t

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	3.891	2.646		1.471	.152		
	Pengurusan Dokumen	.809	.140	.719	5.757	<.001	1.000	1.000

a. Dependent Variable: Ship To Ship

Lampiran 4

RKBM (Rencana Kegiatan Bongkar Muat)

Nomor : SL004.IDSRI.0724.004617
Perihal : Rencana Kegiatan Bongkar Muat
Yth. Kepada
Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan
Otoritas Pelabuhan Kelas I Samarinda
di
SAMARINDA

Berdasarkan Surat Penunjukan dari Perusahaan Angkutan Laut/Importir/Exportir/Pemilik Barang PT MARITIM SANJAYA BERKAH
Diberitahukan sebagai berikut:

1. Nama Kapal : SYUKUR 03
2. DWT / GRT : 0
3. Bendera : ID
4. Perusahaan Angkutan Laut/Agen : PT MARITIM SANJAYA BERKAH
5. Tiba Tanggal : 2024-06-22 10:04:00
6. Pelabuhan Asal / Tujuan : IDBXT
7. Kondisi Angkutan : -
8. Perusahaan Angkutan : REZKI TIGA BERSAUDARA
9. Rencana Bongkar

NPWP Shipper / PBM	Klasifikasi Barang	Nama Barang	Jumlah Barang (Unit/Ton/M ³)	Sistem	Jumlah Buruh
--------------------	--------------------	-------------	--	--------	--------------

10. Rencana Muat

NPWP Shipper / PBM	Klasifikasi Barang	Nama Barang	Jumlah Barang (Unit/Ton/M ³)	Sistem	Jumlah Buruh
90.743.083.9-722.000	Curah Kering	BATU BARA	1 / 7,500 / 0	CO	0

11. Target Produktifitas :
12. Lama waktu bongkar muat : 3 Shift / hari
13. Lokasi : TERSUS BINA INSAN SUKSES MANDIRI
14. Jumlah shift kerja dan Gang : 0 Shift 1 Gang

Demikian disampaikan untuk menjadi perhatian.



MENGETAHUI,
AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS I SAMARINDA
KEPALA BIDANG LALU LAKSANA KEPALABUHANAN
SAMARINDA

SAMARINDA, 31 JUL 2024
Perusahaan Bongkar Muat
REZKI TIGA BERSAUDARA



Lampiran 5

BMBB (Bongkar Muat Barang Berbahaya)

 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I SAMARINDA <small>Jalan Yos Sudarso No. 22 Samarinda 75112</small> <small>Telp : 0541 - 742425 / 0541 - 741048</small> <small>Fax : -</small> <small>Email : syahbendasamarinda@gmail.com</small> <small>Hotline : -</small>	
KEPUTUSAN KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I SAMARINDA NOMOR SL010.IDSRJ.0024.000207	
TENTANG PERSETUJUAN BARANG CURAH PADAT DALAM LAMPIRAN I IMBC CODE BESERTA PERUBAHANNYA KEPADA PT MARITIM SANJAYA BERKAH KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I SAMARINDA,	
Membaca :	Surat Permohonan PT MARITIM SANJAYA BERKAH Nomor : SPOL.IDSRJ.2408.000222 tanggal 02 Aug 2024.
Memperhatikan :	Hasil verifikasi terhadap persyaratan permohonan PT MARITIM SANJAYA BERKAH, surat Kapal dan dokumen kargo yang diterima, didapat keterangan sebagai berikut : Nama Kapal : SYUKUR 03 Bendera / Call Sign : ID / - Ukuran Kapal : 3100 Jumlah ASK : 0 Pemilik / Pen charter Kapal : PT. BUNGA TERATAI / Agen Kapal : PT MARITIM SANJAYA BERKAH Pelabuhan Asal : SAMARINDA Nama Kargo / BCSN : COAL Jumlah Kargo : 7600 Ton Orsu Kargo : A AND B (bertdasarkan hasil uji Laboratorium) Pengirim Kargo : PT. BINA INSAN SUKSES MANDIRI Penerima Kargo : STS MUARA JAWA Tanggal tiba di Pelabuhan : 02 Aug 2024 Rencana Kegiatan : MUAT
Mengingat :	1. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lemboran Negara Republik Indonesia Tahun 2010, Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lemboran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208); 2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Curah Padat di Pelabuhan.
Kepada Untuk :	MEMBERIKAN PERSETUJUAN : Kapal SYUKUR 03 beserta barang curah padat tersebut di atas. 1. Memasuki Pelabuhan SAMARINDA dan melakukan kegiatan Penanganan MUAT Barang Curah Padat COAL. 2. Diberikan pelayanan Penanganan MUAT Barang Curah Padat, sesuai dengan sistem dan prosedur pelayanan kapal dan barang yang berlaku di pelabuhan SAMARINDA.
A.N. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I SAMARINDA KEPALA BIDANG KESELAMATAN BERLAYAR PENJAJAAN DAN PATROLI	
	
Tembusan :	

Lampiran 6

Bill Of Lading

Shipper PT MANOOR BULATN LESTARI UNIT A1-BUSINESS CENTRE, JL SENDAWAR RAYA, BARONG TONGKOK-75776, KUTAI BARAT, KALIMANTAN TIMUR, INDONESIA		BILL OF LADING TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES	B/L No. : 025/BL/MSB/VII/2024
Consignee TO THE ORDER		FIRST ORIGINAL	
Notify address CEMCOA ENERGY PTE, LTD 50 RAFFLES PLACE, #19-00 SINGAPORE LAND TOWER, SINGAPORE (048623)			
Vessel TB. HECTOR 115 BG. CHARLES 206		Port Of Loading MBL JETTY, EAST KALIMANTAN, INDONESIA	
Port of Discharge MUARA BERAU ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA TRANSHIPMENT TO MV HTX PHOENIX OR SUBS			
Shipper's description of goods STEAM COAL IN BULK		Gross weight QUANTITY: 7.601,195 MT	
<small>(of which on deck at shipper's risk: the carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)</small>			
Freight payable as per CHARTER PARTY dated FREIGHT ADVANCE Received on Account of freight Time used for loading.....days.....hours		SHIPPED at the port of loading in apparent good order and condition on board the vessel for carriage to the Port of Discharge or so near there to as she may safely get the goods specified above weight, measure, quantity, condition, contents and value unknown. IN WITNESS where of the master or agent of the said vessel has signed the number of bills of lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF	
Freight payable at		Place and date of issue SAMARINDA, 29 July 2024 Signature FOR AND BEHALF OF THE MASTER OF TB HECTOR 115 - BG CHARLES 206 PT. MARITIM SANJAYA BERKAH  PT. MARITIM SANJAYA BERKAH SAMARINDA AS AGENT	

Lampiran 7

Cargo Manifest



PT MARITIM SANJAYA BERKAH

WE MAKE IT FAST AND EASY
Jl. Labu Putih 1+ Blok B1 No. 12 Bengkuring Inside, Samarinda Utara
HP : 082250666452

CARGO MANIFEST

NAME OF VESSEL TB. HECTOR 115 BG. CHARLES 206		FLAG INDONESIA	GT / NRT 196 / 3379	PAGE : 1 (ONE) / 1 (ONE)		
LOADING PORT MBL JETTY, EAST KALIMANTAN, INDONESIA		DISCHARGE PORT MUARA BERAU ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA TRANSSHIPMENT TO MV HTX PHOENIX OR SUBS				
BILL OF LADING NO.		SHIPPER / CONSIGNEE / NOTIFY ADDRESS		PKGS	DESCRIPTION	QUANTITY
023/BL/MSB/VII/2024		SHIPPER PT MANOOR BULATN LESTARI UNIT A1-BUSINESS CENTER, JL. SENDAWAR KAYA, BANGUNG TONGKOK- 75716, KUTAI BARAT, KALIMANTAN TIMUR, INDONESIA CONSIGNEE TO THE ORDER NOTIFY ADDRESS CEMCOA ENERGY PTE. LTD 50 RAFFLES PLACE #19-00 SINGAPORE LAND TOWER, SINGAPORE (048623)		-	STEAM COAL IN BULK	7,601,195 MT

Samarinda, 29 Juli 2024
PT. Maritim Sanjaya Berkah



Jl. Labu Putih 1+ Blok B1 No. 12 Bengkuring Inside, Samarinda Utara
HP : 082250666452
Email : finance@maritimsanjayaberkah.com

Lampiran 8

Laporan Hasil Verifikasi (LHV)



Laporan Hasil Verifikasi (LHV)

Untuk Pengangkutan dan Penjualan Batubara



No. LHV : 1261.01/IBIS-MINERBA/VIII/24

A. Penjual Batubara

Jenis Perusahaan	Nama Perusahaan	No. & Tgl Surat Keputusan	Alamat Kantor
IUP PUSAT	PT BINA INSAN SUKSES MANDIRI		JL. GAJAH MADA NO. 26 RT. XIX MELAK ULU
Nama Produk Tambang	BATUBARA		

B. Pelabuhan

Pelabuhan Muat	JETTY PT. BISM. LINGGANG MARIMUN, MELAK, EAST KALIMANTAN, INDONESIA, KALIMANTAN TIMUR
Pelabuhan Bongkar	MUARA JAWA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA

C. Pembeli Batubara

Nama Pembeli	PT ORACLE NICKEL INDUSTRY (End User)
--------------	--------------------------------------

D. Kapal Angkut

Nama Vessel	MV, HABCO VELA OR SUBS
Barge dan Tug Boat	BG, SYUKUR 03 , TB, SYUKUR 01

E. Dokumen Verifikasi

Volume Induk	7.500,7820 Ton
Volume Pencampur	0,0000 Ton
Total Volume	7.500,7820 Ton
Nomor Tanda Penerimaan Negara	764270NAD4M3MAL



ORIGINAL

Petugas Survey
02 Agustus 2024



Muhammad Aditya Kusuma Wardhana

PT INDO BORNEO INSPEKSI SERVICES © 2024 - All rights reserved.
2 August 2024 12:08:09

Lampiran 9

Shipping Instruction



PT. BINA INSAN SUKSES MANDIRI

SHIPPING INSTRUCTION

No. 090/BISM/VIII/2024

Please kindly arrange for the following:

Shipper : PT. BINA INSAN SUKSES MANDIRI
Consignee : **TO ORDER**
Notify Address : **TO ORDER**
Tug Boat/Barge Name : **1.TB.SYUKUR 62 / BG.SYUKUR 09**
Quantity : **7500 MT (+/-10%)**
Loading Port : **JETTY PT BISM, LINGGANG MARIMUN, EAST KALIMANTAN, INDONESIA**
Loading date : **05 Agustus 2024**
MV Anchorage : **MUARA BERAU ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA**
Point of Sampling : **MUARA BERAU ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA**
Vessel : **MUARA BERAU MV.XIN HAI MING**
ETA MV : **TBN**
Commodity : **INDONESIAN STEAM COAL IN BULK**
Contact Person : **Jetty – Pak Thapa (0816200651)**
Document required : **- RKBM**

Your kind assistance and good cooperation are highly appreciated. Thank you.
Jakarta, 02 Agustus 2024



Corporation Office:
Menara Prima 828th Floor – A,
Jl. Lingkar Mega Kuningan Block 6.2, Jakarta 12950 – Indonesia
Tel. : +62-21 5794 8226, 5794 8229
Fax. : +62-21 5794 8227 info@bismcoal.com www.bismcoal.com

Branch Office:
Pondan Harum Hills, AS 23 RT.21
Jl. Kadrie Qenting, Kel. Air Hitam
Samarinda Ulu – Kalimantan Timur

A Joint Venture of SPML & EMCO



SPML



Regd Office: Jl Gajah Mada No. 28, RT 19, Kamp. Melak Ulu, Kec. Melak, Kab. Kutai Barat 75665, Kalimantan Timur – Indonesia Tel./Fax. : +62-54 541426



Lampiran 10



Alihmuat Lala dan KBPP

		KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I SAMARINDA Jalan Yos Sudarso No. 23 Samarinda 75112 Telp. 0541 - 742425 / 0541 - 741046 Faks. - Email: kysyahbandarsamarinda@gmail.com	
PERSETUJUAN MENANGKUT DAN BONGKAR MUAT BARANG DI DAERAH LINGKUNGAN KERJA DAN DAERAH LINGKUNGAN KEPENTINGAN PELABUHAN SAMARINDA Nomor : BL008.ID.BRI.0724.000908			
1. Memenuhi permohonan dari PT MARITIM SANJAYA BERKAH dengan surat tanggal 22-07-2024 No. S.0391.L.IQBR.2407.000908 Perihal: Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal / Tg / Lct / Demaga. Bersama ini memberikan persetujuan kepada perusahaan Pelayaran tersebut di atas untuk melakukan kegiatan tangkutan dan Bongkar / Muat Barang berupa:			
Nama Kapal	: SYUKUR 03	Bendera	: Indonesia
OT / Isi Kotak	: 3100	Jenis Barang	: BATU BARA
Jumlah (Ton/tg)	: 7503.937	Lokasi Bongkar / Muat	: TERMINAL UJUM PTS MUARA BERAU LP II
Waktu Pelaksanaan	: 22-07-2024 s.d 27-07-2024	Ka Kapal	:
Nama Kapal	: INV. GREAT HOPE	Bendera	: Hong Kong
OT / Isi Kotak	: 40913	Pelabuhan Tujuan	:
Dengan memenuhi ketentuan sebagai berikut:			
1. Anas kapal wajib mematuhi alat-alat pengamanan dan pengangkutan penumpang. 2. Bila kegiatan di luar jam, tidak mengganggu alir kapal berlayar lintas serta kegiatan operasional kapal yang berlayar jangkai. 3. Peralatan alih muat barang dalam keadaan baik. 4. Tenaga kerja wajib menggunakan peralatan dan perlengkapan keselamatan kerja. 5. Segala resiko yang timbul akibat kegiatan tersebut menjadi tanggung jawab pemohon. 6. Diawasi oleh Penerima Jaga kapal selama kegiatan berlangsung. 7. Agar tidak menimbulkan pencemaran selama kegiatan berlangsung. 8. Tersedianya alat pemadam kebakaran yang memadai di atas kapal.			
2. Berlaku Mulai Tanggal 22-07-2024 s.d 27-07-2024.			
3. Penerima Surat persetujuan ini akan melakukan kontrol kegiatan muat barang secara langsung.			
		Dikeluarkan di : SAMARINDA Tanggal : 23-07-2024	
A.N. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I SAMARINDA KEPALA BIDANG LALA, USAHA KEPELABUHANAN			

		KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I SAMARINDA Jalan Yos Sudarso No. 23 Samarinda 75112 Telp. 0541 - 742425 / 0541 - 741046 Faks. - Email: kysyahbandarsamarinda@gmail.com	
SURAT PERSETUJUAN ALIH MUAT (TRANSHIPMENT) Nomor : BL008.ID.BRI.0724.000902			
I. DASAR HUKUM :			
a. Undang-undang No. 17 Tahun 2003 tentang Pelayaran; b. Undang-undang Nomor 11 Tahun 2004 tentang Peta Kelautan; c. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran; d. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan; e. Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 Tahun 2015 tentang Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Keselamatan; f. Permenhub No. 16 Th 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja K/ Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan; g. Peraturan Bandar (Raden reglement) 1926.			
II. Sesuai surat permohonan dari Perusahaan Pelayaran PT MARITIM SANJAYA BERKAH, Nomor : BL008.L.IQBR.2407.000908, Tanggal : 22-07-2024, Perihal : Persetujuan Alih Muat (Transshipment).			
III. Persetujuan ini diberikan kepada kapal tersebut dibawah ini:			
Nama Kapal	: SYUKUR 03	Bendera	: Indonesia
OT / Isi Kotak	: 3100	Jenis Muatan	: Gajah Keling
Jumlah Muatan	: 7503.937	Pelabuhan Asal	:
Lokasi Alih Muat	: TERMINAL UJUM PTS MUARA BERAU LP II	Waktu Pelaksanaan	: 22-07-2024 s.d 27-07-2024
Ka Kapal	:	Nama Kapal	: INV. GREAT HOPE
Bendera	: Hong Kong	OT / Isi Kotak	: 40913
Pelabuhan Tujuan	:		
Persetujuan ini diberikan untuk memuat dan tujuan diatas dengan ketentuan sebagai berikut:			
a. Radio VHF harus stand by pada channel 1216; b. Tidak mengganggu alir masuk dan keluar kapal dan tidak mengganggu kegiatan kapal lainnya; c. Peralatan alih muat berfungsi dengan baik dan terawat; d. Tidak menimbulkan pencemaran di laut; e. Memasang kamboyan kodok pada penampang sesuai ketentuan yang berlaku; f. Mengutamakan keselamatan kerja; g. Memenuhi semua peraturan dan ketentuan yang berlaku di Wilayah Kerja Kantor KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I SAMARINDA; h. Tersedianya alat pemadam kebakaran yang memadai di atas kapal.			
Akteel hukum baik peminta maupun penerima dari suatu kegiatan alih muat menjadi tanggung jawab yang melakukan kegiatan.			
IV. Persetujuan ini Mulai Tanggal 22-07-2024 s.d 27-07-2024, Berlaku untuk 1 (satu) kali kegiatan.			
		Dikeluarkan di : SAMARINDA Tanggal : 23-07-2024	
A.N. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I SAMARINDA KEPALA BIDANG KESELAMATAN BERLAYAR PENJAJARAN			

Lampiran 11

Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG)

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I SAMARINDA		
	Jalan Yos Sudarso No. 2 Samarinda 75112	Telp : 0541 - 742425 / 0541 - 741048 Hotline : Email : syahbandarsamarinda@gmail.com
SURAT PERSETUJUAN OLAH GERAK No : SPOG.IDRI.0724.0014160		
DASAR: HUKUM	1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; 2. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran; 3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian; 4. Permenhub No. 16 Th 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Ktr Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan; 5. Peraturan Bandar (redereglement) 1928; 6. Peraturan Pencegahan Tindakan di Laut (Colreg) 1972.	
Yang bertandatangan dibawah ini Kepala KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I SAMARINDA, Sesuai surat Permohonan dari PT MARITIM SANJAYA BERKAH, Nomor SPS.SPOG.IDRI.2407.015214, Tanggal 22 Jul 2024, Perihal : Persetujuan Olah Gerak Kapal		
Dengan ini memberikan persetujuan kepada kapal tersebut dibawah ini:		
Nama Kapal	: SYUKUR 03	
Jenis Kapal	: TONGKANG / BARGE	
Bendera	: INDONESIA	
Isi Kotor	: 3100	
Nakhoda	:	
Milik / Agen	: PT MARITIM SANJAYA BERKAH	
Untuk bergerak dari	: AREA LABUH PERAIRAN STS (SHIP TO SHIP TRANSFER) MUARA BERAU ke TERMINAL UMUM PTB MUARA BERAU LP I (dalam DUK/DUKa)	
Waktu Gerak	: 2024-07-22 12:22:00	
Keperluan	: BONGKAR (DI GANDENG TB SYUKUR 01)	
Nama Pandu	: Capt. Heri Setijanto	
Persetujuan ini diberikan untuk maksud dan tujuan diatas dengan ketentuan sebagai berikut :		
1. Radio VHF harus stand by pada channel 12 / 16. 2. Tidak mengganggu alur masuk dan keluar kapal 3. Tidak mengganggu kelancaran kegiatan kapal lainnya; 4. Memasang semboyan sosok benda / penerangan sesuai ketentuan yang berlaku; 5. Diawasi dengan cukup sesuai ketentuan; 6. Kegiatan hanya di Perairan Bandar; 7. Dokumen kapal harus tetap disimpan di Kantor; 8. Memenuhi semua peraturan dan ketentuan yang berlaku di Wilayah kerja KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I SAMARINDA.		
Nakhoda bertanggungjawab setiap kegiatan pergerakan kapal Persetujuan ini mulai tanggal 22 Jul 2024 s/d 24 Jul 2024		
Dikeluarkan di : Samarinda Pada Tanggal : 22 Jul 2024 KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I SAMARINDA		
		

Lampiran 12

Dokumen Muatan Surat Kirim dan Surat Jalan

PT.BINA INSAN SUKSES MANDIRI
Jl. Gajah Mada, No. 28, RT 19, Melak Ulu, Kalimantan Timur, Pos Code - 75545 Indonesia. Telp / Fax: 0545-41424.

SURAT KIRIM

Date : 01 / 08 / 2024.
Ref. No. : SK_BISM-470_AGUSTUS_2024.

Herdasarakan:

1. Ijin Usaha Pertambangan (IUP) Batubara: Keputusan Menteri Energi dan Sumberdaya Mineral No : SK/50/MEM/2016, tanggal 06 Januari 2016 a/n PT. BINA INSAN SUKSES MANDIRI
2. Angkutan : TB. SYUKUR 01.
BG. SYUKUR 03.
3. Kepada : TO ORDER.
4. Notify Party : TO ORDER.

Bersama ini kami kirim batubara berasal dari areal produksi tambang PT. Bina Insan Sukses Mandiri dengan data sebagai berikut:

No.	Nama Barang	Banyaknya	Keterangan
1.	Batubara	7,500.782 MT.	MV. HABCO VELA or Subs Muara Jawa Anchorage.

Pada tanggal: 01 Agustus 2024.

Pengirim,
PT. Bina Insan Sukses Mandiri
(SISWANDI)
Kepala Teknik Tambang

Pengangkut,
TB. SYUKUR 01
(MUHAMMAD SUNI)
Nakhoda

Lembar 1: Untuk Pembeli
Lembar 2: Untuk Kapten
Lembar 3: Untuk PT. BISM
Lembar 4: Untuk Account Department, Melak Office

PT.BINA INSAN SUKSES MANDIRI
Jl. Gajah Mada, No. 28, RT 19, Melak Ulu, Kalimantan Timur, Pos Code - 75545 Indonesia. Telp / Fax: 0545-41424.

SURAT JALAN

Date : 01 / 08 / 2024.
Ref. No. : SJ_BISM-470_AGUSTUS_2024.

Yang bertanda tangan dibawah ini pihak PT. Bina Insan Sukses Mandiri (PT. BISM) menerangkan bahwa:

Nama : Mr. Siswandi
Alamat : Jl. Gajah Mada, No.28, RT 19, Melak Ulu Kalimantan Timur, Indonesia.

Melakukan pengiriman batubara milik PT. Bina Insan Sukses Mandiri, dengan data sebagai berikut:

Nama TB : TB. SYUKUR 01.
Nama BG : BG. SYUKUR 03.
Pelabuhan Muat : PT. BISM Jetty, Linggang Marimun.
Tujuan Cargo : MV. HABCO VELA or Subs Muara Jawa Anchorage.
Rencana Keberangkatan : 01 Agustus 2024.
Tonnage Batubara : 7,500.782 MT.
Asal Batubara : Linggang Marimun, Mook Manau Bulatn, Kutai Barat, Kalimantan Timur
Dari : PT. BISM Jetty, Linggang Marimun.
Lokasi : Linggang Marimun.

Lampiran
Surat-Surat : Enclosure, (Draft Survey, SKAB, SK, SK KTT, CNC, NIK, IJIN OPERASI TERMINAL KHUSUS (TERSUS) PT. BISM dan copy IUP)

Demikian Surat Jalan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

(01 Agustus 2024)
PT. Bina Insan Sukses Mandiri

Pengangkut,
TB. SYUKUR 01
(MUHAMMAD SUNI)
Nakhoda

Lembar 1: Untuk Pembeli
Lembar 2: Untuk Kapten
Lembar 3: Untuk PT. BISM
Lembar 4: Untuk Account Department, Melak Office

Dokumen Muatan SKAB dan Draft Survey

PT.BINA INSAN SUKSES MANDIRI
Jl. Gajah Mada, No. 28, RT 19, Melak Ulu, Kalimantan Timur, Pos Code : 73565 Indonesia. Telp / Fax: 0545-41

SURAT KETERANGAN ASAL BARANG (SKAB)

Date : 01 / 08 / 2024.
Ref. No. : SKAB_BISM-470_AGUSTUS_2024.

Yang bertandatangan di bawah ini menerangkan bahwa:

Nama : Mr. Siswandi.
Jabatan : Kepala Teknik Tambang
Alamat : Jl. Gajah Mada, No.28, RT 19, Melak Ulu, Kalimantan Timur, Indonesia.
Ijin Tambang : Izin Usaha Pertambangan Operasi Produksi Batubara No SK/30/MEM/2016, tanggal 06 Januari 2016 a/n PT. BINA INSAN SUKSES MANDIRI.
Ijin Pelabuhan : Keputusan Menteri Perhubungan No 103-232/PP 008 tanggal 21 Agustus 2018.
Posisi koordinat: 00° 05' 04,2" LS/ 115° 46' 16,1" BT, 00° 05' 05,5" LS/ 115° 46' 18,6" BT; 00° 05' 06,1" LS/ 115° 46' 28,0" BT

Dengan ini memberikan keterangan kepada:

Shipper : PT. BINA INSAN SUKSES MANDIRI
Consignee : TO ORDER
Notify Party : TO ORDER
Disebut : Barge/kontraktor yang menangani pengangkutan dan jasa bongkar muat hasil PT. BINA INSAN SUKSES MANDIRI.

Surat keterangan ini diperlukan untuk keperluan dokumen pengangkutan batubara dari pelabuhan PT. BINA INSAN SUKSES MANDIRI, di Kutai Barat untuk persyaratan keberangkatan kapal/tongkang yang bermuatan batubara yaitu:

1. Tug Boat, TB. SYUKUR 01.
2. Tongkang, BG. SYUKUR 03.
3. Jenis muatan, INDONESIA STEAM COAL IN BULK.
4. Jumlah muatan, 7.500,782 MT.
5. Tujuan, MV. HABCO VELA or Subs Muara Jawa Anchorage.
6. Masa Berlaku, Untuk 1(satu) kali pengangkutan.

Demikian Surat Keterangan Asal Barang (SKAB) ini dibuat dengan sebenarnya agar dapat digunakan sebagaimana mestinya.

01 Agustus 2024.
PT. Bina Insan Sukses Mandiri

(SISWANDI)
Kepala Teknik Tambang

Lembar 1: Untuk Kapten
Lembar 2: Untuk Pembeli
Lembar 3: Untuk PT.BISM

PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY

IBIS
INDONESIA BORNEO INSPECTION SERVICES

Under No. _____

applicant / Shipper _____

description of Goods _____

essel / Barge or Boat Built _____

ationality / Flag _____

ort of Loading _____

ort of Discharge _____

ort Ship _____

PC _____

CF _____

M/DZ _____

DT. BINA INKUM SUKSES MANDIRI

COA. IN BINA

EG. Sukan 03 / TB. Sukan 01

INDONESIA

JETTY OF DT. BISM. TEPAH.

Supply to MP. TBN

OF SURS

RATE & TIME	INITIAL				FINAL			
	Part	Starboard	Mean		Part	Starboard	Mean	
BWT or Reading	0.69	0.66	0.6750	MT	3.83	3.85	3.840	MT
ward Draft				MT				MT
tem Correction				MT				MT
ward Draft Mean After Correction			0.6750	MT			3.840	MT
ter Draft	0.89	0.77	0.830	MT	5.05	5.10	5.075	MT
tem Correction				MT				MT
ter Draft Mean After Correction			0.830	MT			5.0750	MT
idship Draft	0.79	0.74	0.7650	MT	4.97	4.97	4.970	MT
idship Draft Correction				MT				MT
idship Draft Mean After Correction			0.7650	MT			4.970	MT
ward and After Mean			0.7650	MT			4.9750	MT
ain of Means			0.7650	MT			4.9750	MT
ouble Mean of Means			0.7650	MT			4.9750	MT
lacement			1.327	MT			8.084	MT
im & 1st Trim Correction				MT				MT
nd Trim Correction				MT				MT
lacement Correction for Trim			1.327	MT			8.084	MT
ensity & Density Correction			0.000	MT			0.000	MT
lacement Correction for Density			1.327	MT			8.084	MT
allast Water				MT				MT
ish Water				MT				MT
el Oil				MT				MT
rawl Oil				MT				MT
ers / L O				MT				MT
al Deductible Weight				MT				MT
nt Displacement			1.327	MT			8.084	MT
Cargo Loaded / Discharged					7,500.782			
Rounded Tonnage					7,500.782			

marks : _____

Acknowledged

Signature / Chief Officer

For and on behalf of

PT. Indo Borneo Inspeksi Services

Signature / Surveyor

012659