

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



SKRIPSI

**PENGARUH KINERJA PERALATAN BONGKAR MUAT
TERHADAP PRODUKTIVITAS KEGIATAN MUAT
BATU BARA PADA KAPAL MV. RASHAD YANG
DIAGENI OLEH PT. BAHARI EKA NUSANTARA
CABANG SANGKULIRANG**

Oleh :

ANDRE MARANATA NAIBAHO

NRP. 463200599

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



SKRIPSI

**PENGARUH KINERJA PERALATAN BONGKAR MUAT
TERHADAP PRODUKTIVITAS KEGIATAN MUAT
BATU BARA PADA KAPAL MV. RASHAD YANG
DIAGENI OLEH PT. BAHARI EKA NUSANTARA
CABANG SANGKULIRANG**

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

Oleh :

ANDRE MARANATA NAIBAHO

NRP. 463200599

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : ANDRE MARANATA NAIBAHO
NRP : 463200599
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KALK
Judul : PENGARUH KINERJA PERALATAN
BONGKAR MUAT TERHADAP
PRODUKTIVITAS KEGIATAN MUAT BATU
BARA PADA KAPAL MV. RASHAD YANG
DIAGENI OLEH PT. BAHARI EKA
NUSANTARA CABANG SANGKULIRANG

Jakarta, 30 Juli 2024

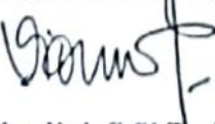
Pembimbing Utama


Dr. April Gunawan Malau, S.Si., M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19720413 199803 1 005

Pembimbing Pendamping


Capt. Suhartini, S.Si.T., M.M.Tr.
Penata TK. I (III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK


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

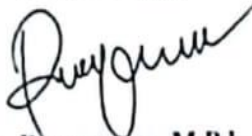
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**




TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : ANDRE MARANATA NAIBAHIO
NRP : 463200599
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH KINERJA PERALATAN BONGKAR
TERHADAP PRODUKTIVITAS KEGIATAN MUAT
BATU BARA PADA KAPAL MV. RASHAD YANG
DIAGENI OLEH PT. BAHARI EKA NUSANTARA
CABANG SANGKULIRANG


Ketua Penguji


Dr. Rosmayana, M.Pd.
NIDN. 0322048701

Anggota Penguji



Diah Zakiyah, S.T., M.T.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19790517 200604 2 015

Anggota Penguji


Dr. April Gunawan Malau, S.Si., M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19720413 199803 1 005

Mengetahui

Ketua Jurusan BALK


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

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yesus Kristus, karena berkat-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini yang merupakan suatu tugas dan kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, sebagai syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV KALK tahun ajaran 2024.

Penyusunan skripsi ini didasari oleh pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani masa praktek darat di PT. Bahari Eka Nusantara cabang Sangkulirang, serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan serta melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah :

**“PENGARUH KINERJA PERALATAN BONGKAR MUAT TERHADAP
PRODUKTIVITAS KEGIATAN MUAT BATU BARA PADA KAPAL MV.
RASHAD YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI EKA NUSANTARA
CABANG SANGKULIRANG”**

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

1. Bapak Dr. Capt Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.SiT., M.M.Tr., selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Bapak Dr. April Gunawan Malau, S.Si., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah bersedia memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Ibu Capt. Suhartini, S.SiT., M.M.Tr, selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang telah bersedia memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.

5. Kepada Staf Pengajar dan Dosen Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, terutama jurusan KALK yang telah membimbing dan mendidik penulis selama dalam masa perkuliahan.
6. Yang tercinta orang tua saya Bapak Marudut Naibaho dan Ibu Rustan Ompu Sunggu yang telah berjuang bekerja keras, mendidik, dan membesarkan dengan penuh kasih sayang serta selalu menjadi penyemangat serta inspirasi penulis. Serta Adik saya Enjel Gadis Cantikayang selalu memberikan semangat kepada saya.
7. Seluruh direksi dan karyawan PT. Bahari Eka Nusantara, terkhusus kepada mentor/keluarga/tim kerja selama saya berada di kantor cabang Sangkulirang, yaitu bang Dedi Siswanto, serta senior saya Jeti Veronika Aritonang angkatan 53 dan William Jones Rambe Purba angkatan 60, atas jasanya yang telah memberikan ilmu, pengalaman, dan bimbingan moral yang luar biasa yang akan selalu penulis ingat.
8. Teman-teman angkatan 63, khususnya teman sekamar H203 sebagai teman selama menjalani pendidikan di STIP Jakarta.
9. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan, maka dari itu penulis sangat mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak guna menambah wawasan ilmu yang berguna nantinya bagi para pembaca.

Jakarta, 30 Juli 2024

Penulis,

ANDRE MARANATA NAIBAHO
NRP. 463200599

DAFTAR ISI

Halaman

SAMPUL DALAM.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	6
C. BATASAN MASALAH	6
D. RUMUSAN MASALAH	6
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	7
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	7
BAB II : LANDASAN TEORI	9
A. DEFINISI OPERASIONAL	9
B. TEORI	10
C. KERANGKA PEMIKIRAN.....	20
D. HIPOTESIS	21
BAB III : METODE PENELITIAN.....	22
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	22
B. METODE PENDEKATAN.....	23
C. SUMBER DATA	24
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	24
E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPLING	26
F. TEKNIK ANALISIS DATA	27

BAB IV	:	ANALISIS DAN PEMBAHASAN	33
		A. DESKRIPSI DATA.....	33
		B. ANALISIS DATA	37
		C. PEMBAHASAN MASALAH	51
BAB V	:	KESIMPULAN DAN SARAN.....	52
		A. KESIMPULAN.....	52
		B. SARAN.....	53

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR ISTILAH

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Struktur <i>Ship Crane</i>	15
Gambar 4.1 Persentase Jenis Kelamin Responden	35
Gambar 4.2 Persentase Usia Responden	35
Gambar 4.3 Persentase Pendidikan Terakhir Responden	36
Gambar 4.4 Persentase Posisi Kerja Responden.....	36
Gambar 4.5 Persentase Lama Kerja Responden	37

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 <i>Resume of Timesheet</i> MV. Rashad <i>Calling</i> Sangkulirang	3
Tabel 1.2 <i>Progress Report (Cargo Onboard)</i> Of Mv. Rashad	5
Tabel 3.1 Kisi-Kisi Instrumen Kinerja Peralatan Bongkar Muat	25
Tabel 3.2 Kisi-Kisi Instrumen Produktivitas Kegiatan Muat	25
Tabel 3.3 Skor Penilaian Skala Likert.....	26
Tabel 3.4 Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert.....	30
Tabel 4.1 Rekapitulasi Hasil Responden Variabel Kinerja Peralatan Bongkar Muat....	38
Tabel 4.2 Rekapitulasi Hasil responden Variabel Produktivitas Kegiatan Muat.....	39
Tabel 4.3 Hasil Uji Deskriptif.....	41
Tabel 4.4 Tabel R.....	42
Tabel 4.5 Hasil Uji Validitas	43
Tabel 4.6 Hasil Uji Reliabilitas Variabel X.....	44
Tabel 4.7 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Y	44
Tabel 4.8 Hasil Uji Normalitas	45
Tabel 4.9 Hasil Analisis Koefisien Korelasi.....	46
Tabel 4.10 Hasil Uji Analisis Koefisien determinasi	47
Tabel 4.11 Hasil Uji Analisis Regresi Linier Sederhana.....	47
Tabel 4.12 Tabel T	48
Tabel 4.13 Hasil Uji Hipotesis.....	49
Tabel 4.14 Hasil Analisis <i>Loading Factor</i>	49

DAFTAR BAGAN

Bagan 2. 1 Variabel.....	21
--------------------------	----

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut
- Lampiran 2 : Surat Pendaftaran Perusahaan
- Lampiran 3 : Surat Pembukaan Kantor Cabang
- Lampiran 4 : Struktur Organisasi
- Lampiran 5 : *Ship Particular* MV. Rashad
- Lampiran 6 : *Statement Of Fact* dan *Time Sheet* Juni 2023
- Lampiran 7 : *Statement Of Fact* dan *Time Sheet* Juli 2023
- Lampiran 8 : *Statement Of Fact* dan *Time Sheet* Agustus 2023
- Lampiran 9 : Foto Kegiatan Muat MV. Rashad
- Lampiran 10 : Rekapitulasi Hasil Responden Variabel X
- Lampiran 11 : Rekapitulasi Hasil Responden Variabel Y
- Lampiran 12 : Tabel Uji Validitas Variabel X
- Lampiran 13 : Tabel Uji Validitas Variabel Y
- Lampiran 14 : Tabel Analisis *Loading Factor*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Menurut *International Journal of Coal Geology* (2023), Batu bara adalah batuan sedimen organik yang mudah terbakar yang terbentuk dari sisa-sisa tumbuhan purba yang terkompresi dan terdekomposisi selama jutaan tahun. Batu bara terdiri dari karbon, hidrogen, sulfur, oksigen, dan nitrogen dalam berbagai proporsi. Batu bara dapat dikategorikan berdasarkan kandungan karbonnya, seperti lignit, sub-bituminus, bituminus, dan antrasit. Batu bara digunakan terutama sebagai bahan bakar fosil untuk pembangkit listrik dan sebagai bahan baku industri kimia.

Indonesia merupakan salah satu negara pengekspor batubara terbesar di dunia dengan cadangan sumber daya sebesar 38,84 miliar ton. Jumlah tersebut diproyeksikan mampu memenuhi kebutuhan dalam negeri hingga 62 tahun ke depan. Menurut Siaran Pers Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 246.Pers/04/SJI/2021 memiliki cadangan batubara sebesar 38,84 miliar ton. Secara umum di pasar batubara dunia, Indonesia memiliki andil sebesar 3,2% dari total cadangan batubara yang ada di dunia. Indonesia menduduki peringkat 4 untuk total cadangan batubara di Asia Pasifik di bawah Australia, China dan India. Rata-rata produksi batu bara Indonesia pertahun adalah sekitar 600 juta ton.

Kegiatan muat batu bara adalah pekerjaan memindahkan barang dari *stockpile/dermaga/kapal* untuk dimasukkan ke dalam palka kapal. Kegiatan muat batu bara dapat dilakukan dengan 2 metode yang berbeda, yaitu *Ship Loader* dan *Ship To Ship*. *Ship Loader* adalah metode pemuatan yang menggunakan *conveyor* yang terletak di dermaga yang digunakan untuk memuat batu bara dari dermaga langsung ke dalam palka kapal, sedangkan *Ship To Ship* adalah metode pemuatan yang dilakukan dengan cara memindahkan batu bara dari tongkang menggunakan *crane* kapal ataupun *floating crane* lalu dimasukkan ke dalam palka kapal.

Produktivitas kegiatan bongkar muat batu bara dipengaruhi oleh kinerja peralatan bongkar muat yang berperan penting dalam produktivitas kegiatan bongkar muat. Meskipun kapal memiliki 4 *crane* tidak menjadi jaminan bahwa semua *crane* nya dapat dioperasikan secara maksimal. Apabila peralatan bongkar muat di atas kapal tidak dapat berjalan secara maksimal, maka kegiatan bongkar muat akan berlangsung lebih lama dari target yang sudah ditentukan.

PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Sangkulirang merupakan perusahaan yang bergerak di bidang pelayanan jasa keagenan kapal, PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Sangkulirang merupakan tempat penulis melakukan praktek darat. Dalam melakukan pelayanan jasanya PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Sangkulirang memiliki tugas pokok dan fungsi sebagai berikut:

1. Tugas pokok:

- a. Mempersiapkan kedatangan kapal.
- b. Memberikan pelayanan kepada kapal *Principal* selama kapal berada di pelabuhan.
- c. Mengawasi perkembangan kegiatan bongkar muat pada kapal.
- d. Memberangkatkan kapal.
- e. Melakukan pengurusan *crew change*.
- f. Melakukan pengurusan sertifikat kapal
- g. Membantu proses *claim* apabila muatan kurang atau rusak.

2. Fungsi:

Sebagai perwakilan dari *principal* untuk mengurus semua kepentingan operasional kapal selama berada di pelabuhan.

PT. Bahari Eka Nusantara sebagai perusahaan dalam bidang pelayanan jasa keagenan kapal selalu memberikan pelayanan yang optimal untuk para *principal* atau *owner* kapal. Terkadang kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara cabang Sangkulirang memiliki kendala saat melakukan kegiatan muat batu bara, sehingga proses kegiatan muat batu bara berlangsung lebih lama. Hal tersebut terjadi pada kapal MV. Rashad yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara cabang Sangkulirang, dimana sering terjadi *stop* dan kerusakan pada peralatan bongkar muat di atas kapal (*ship crane*).

Pada saat peneliti menjalani praktek darat di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Sangkulirang. Peneliti menemukan kerusakan peralatan bongkar muat pada kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Sangkulirang yaitu MV. RASHAD, yang melakukan kegiatan muat batu bara di *Loading Point* PT. INDEXIM COALINDO. MV. Rashad memiliki rencana muat sebanyak 48.500 MT, kegiatan muat tersebut menggunakan metode *Ship To Ship* dengan alat muat *crane* kapal. Kegiatan muat yang dilakukan MV. Rashad tidak berjalan secara maksimal, karena sering terjadinya kerusakan, yang menyebabkan *crane* kapal menjadi berhenti beroperasi dan berdampak pada rendahnya produktivitas kegiatan muat batu bara.

Tabel 1.1

Resume of Timesheet MV. Rashad Calling Sangkulirang

DAY	DATE	WORKING TIME		REMARKS
		FROM	TO	
JUNE 2023				
Wed	14 June	22:40	24:00	Only Working 3 Crane Due To Trouble Auxiliary Engine
Thu-Sun	15-18 June	00:00	24:00	Only Working 3 Crane Due To Trouble Auxiliary Engine
Mon	19 June	00:00	10:00	Only Working 3 Crane Due To Trouble Auxiliary Engine
		10:00	14:10	No Loading Activity Due To Maintenance Auxiliary Engine
		14:10	15:10	Only Working 3 Crane Due To Trouble Auxiliary Engine
		15:10	19:00	No Loading Activity Due To Maintenance Auxiliary Engine
		19:00	24:00	Only Working 3 Crane Due To Trouble Auxiliary Engine
Tue	20 June	00:00	10:00	Only Working 3 Crane Due To Trouble Auxiliary Engine
JULY 2023				
Mon	10 July	11:20	17:00	Only Working 3 Crane Due To C1 Trouble And Waiting Sparepart From Owner
		17:00	18:30	Only Working 2 Crane Due To C1 Trouble And Waiting Sparepart From Owner, C4 Trouble
		18:30	21:00	Only Working 1 Crane Due To C1 Trouble And Waiting Sparepart From Owner, C3 And C4 Trouble
		21:00	23:40	Only Working 3 Crane Due To C1 Trouble And Waiting Sparepart From Owner

Tue	11 July	23:40	24:00	Only Working 2 Crane Due To C1 Trouble And Waiting Sparepart From Owner, C4 Trouble
		00:00	17:15	Only Working 2 Crane Due To C1 Trouble And Waiting Sparepart From Owner, C4 Trouble
		17:15	24:00	Only Working 3 Crane Due To C4 Trouble
Wed-Fri	12-14 July	00:00	24:00	Only Working 3 Crane Due To C4 Trouble
Sat	15 July	00:00	09:30	Only Working 3 Crane Due To Low Generator Capacity
AUGUST 2023				
Mon-Wed	7-9 Aug	23:30	24:00	Only Working 3 Crane Due To C2 Trouble
Thu	10 Aug	00:00	14:10	Only Working 3 Crane Due To C2 Trouble
		14:10	17:10	Only Working 2 Crane Due To C2 Trouble And Trouble Auxiliary Engine
		17:10	20:10	Only Working 3 Crane Due To C2 Trouble
		20:10	24:00	Only Working 2 Crane Due To C2 Trouble And Trouble Auxiliary Engine
Fri	11 Aug	00:00	00:20	Only Working 2 Crane Due To C2 Trouble And Trouble Auxiliary Engine
		00:20	24:00	Only Working 3 Crane Due To C2 Trouble
Sat	12 Aug	00:00	20:30	Only Working 3 Crane Due To C2 Trouble

Sumber : PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Sangkulirang

Berdasarkan data *resume of timesheet* MV. Rashad *calling* Sangkulirang di atas, penulis mengambil sampel dari kunjungan MV. Rashad yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara cabang Sangkulirang. Dapat dilihat dari sampel tersebut bahwa MV. Rashad saat melakukan kegiatan muat batu bara, terdapat kendala pada peralatan bongkar muat, yaitu kerusakan pada *crane* kapal, dan kapasitas generator MV. Rashad tidak dapat mengoperasikan 4 *crane* kapal, dan tidak tersedianya *spare part* untuk melakukan perbaikan pada *ship crane* yang mengalami kerusakan.

TABEL 1.2

Progress Report (Cargo Onboard) Of MV. Rashad

Call	Date (07:00 - 07:00 LT)	Worked Hours	Stopped Hours	Cargo Onboard (MT)	Loading Rate (MT/H)
1	14-15 June 2023	26	8,67	3.220	123
	15-16 June 2023	53,50	42,50	6.402	119
	16-17 June 2023	57,50	38,50	6.776	117
	17-18 June 2023	72	24	11.660	161
	18-19 June 2023	72	24	11.562	160
	19-20 June 2023	45	51	7.415	164
	20 June 2023	9	3	1.465	162
2	10-11 July 2023	62,50	33,50	10.440	167
	11-12 July 2023	56,25	39,75	9.324	165
	12-13 July 2023	53,50	42,50	8.764	163
	13-14 July 2023	47,50	48,50	7.651	161
	14-15 July 2023	66,50	29,50	11.071	166
	15 July 2023	7,50	2,50	1.250	166
3	7-8 August 2023	22,50	7,50	3.000	133
	8-9 August 2023	66	30	10.616	160
	9-10 August 2023	70,50	25,50	11.618	164
	10-11 August 2023	46,17	49,83	7.619	165
	11-12 August 2023	54	42	8.964	166
	12 August 2023	40,50	13,50	6.683	165
TOTAL		928,42	553,25	145.500	

Sumber : PT. Bahari Eka Nusanara Cabang Sangkulirang

Berdasarkan data tabel 1.2 *Progress Report Cargo Onboard Of MV. Rashad* di atas, dapat dilihat bahwa utilisasi kinerja peralatan bongkar muat hanya sebesar 62%, hal tersebut didapatkan dari perhitungan (*worked hours + stopped hours*) : *worked hours* x 100%. *Loading rate* pada MV. Rashad juga belum mencapai target yang sudah ditetapkan yaitu 175 MT/H. Apabila MV. Rashad dapat mengoperasikan keempat *crane* nya dengan normal dan mencapai target *loading rate* 175 MT/H maka kegiatan muat MV. Rashad hanya membutuhkan waktu sekitar 2,5 hari, tetapi realisasinya MV. Rashad dapat menyelesaikan kegiatan muat batu bara dengan waktu 5-6 hari.

Berdasarkan penjelasan latar belakang masalah di atas, didukung oleh data-data yang berkaitan dengan produktivitas dan kinerja peralatan bongkar muat, dan terjadinya kerusakan pada peralatan bongkar muat, serta rendahnya produktivitas kegiatan muat batu bara, maka penulis membuat judul skripsi ini:

“PENGARUH KINERJA PERALATAN BONGKAR MUAT TERHADAP PRODUKTIVITAS KEGIATAN MUAT BATU BARA PADA KAPAL MV. RASHAD YANG DI AGENI OLEH PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG SANGKULIRANG”

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis mendapatkan identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Rendahnya kinerja peralatan bongkar muat di atas kapal.
2. Rendahnya tingkat produktivitas kegiatan muat batu bara.
3. Sering terjadinya kerusakan pada peralatan bongkar muat di atas kapal.
4. Kurangnya perawatan terhadap peralatan bongkar muat di atas kapal.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan dari uraian identifikasi masalah yang ditemukan oleh penulis dalam penulisannya, maka penulis membatasi permasalahan pada pengaruh kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat batu bara pada kapal MV. Rashad.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah yang sudah diuraikan diatas, maka penulis hanya akan membahas tentang kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat batu bara pada kapal MV. Rashad, sehingga dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apakah terdapat pengaruh dari kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat batu bara?
2. Seberapa besar pengaruh kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat batu bara?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Penulis menemukan tujuan dan manfaat dari penelitian ini, yaitu:

1. Tujuan penelitian
 - a. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah terdapat hubungan antara kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat batu bara pada kapal MV. RASHAD
 - b. Untuk mengetahui dan menganalisis seberapa besar pengaruh kinerja peralatan bongkar muat terhadap tingkat produktivitas kegiatan muat batu bara pada kapal MV. RASHAD
2. Manfaat penelitian
 - a. Secara teoritis
Sebagai bahan untuk menambah informasi dan wawasan bagi para pembaca, mengenai pengaruh kinerja peralatan bongkar muat terhadap tingkat produktivitas kegiatan muat batu bara.
 - b. Secara praktis
Secara praktis penelitian ini bermanfaat sebagai masukan bagi perusahaan pelayaran supaya kegiatan bongkar muat batu bara yang dilakukan secara *Ship To Ship* berjalan lebih lancar dan untuk meningkatkan produktivitas kegiatan bongkar muat batu bara.

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Sistematika penulisan dari penelitian ini terdiri dari 5 (lima) bab, setiap bab yang ada saling berkaitan dengan bab lainnya dan judul, penelitian ini disusun dengan sedemikian rupa dengan harapan para pembaca memahami apa yang ditulis oleh penulis dalam skripsi ini:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini terdiri dari latar belakang, identifikasi masalah, Batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat yang bersifat teoritis dan praktis dari penelitian, dan sistematika penulisan skripsi.

BAB II LANDASAN TEORI

Landasan teori merupakan teori yang mendasari pembahasan penelitian. Hal ini meliputi tinjauan pustaka yang memuat teori dan gagasan yang mendasari penelitian, kerangka penelitian yang

secara kronologis menjawab pertanyaan pokok penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep, serta hipotesis. Ini menyampaikan spekulasi berdasarkan kerangka atau dasar pemikiran.

BAB III

METODELOGI PENELITIAN

Di dalamnya diuraikan tentang objek penelitian, tempat penelitian dilakukan, waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan, sumber data yang diperlukan, teknik pengumpulan data, pengumpulan populasi sampel, teknik pengambilan sampel, dan teknik analisis data.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Uraian hasil dan pembahasan temuan penelitian, pengolahan hasil data dan teori yang ada, analisis data untuk memperoleh temuan penelitian dan prosedur alternatif pemecahan masalah, evaluasi hasil alternatif pemecahan masalah, dan pemecahan masalah.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Uraian hasil dan pembahasan temuan penelitian, pengolahan hasil data dan teori yang ada, analisis data untuk memperoleh temuan penelitian dan prosedur alternatif pemecahan masalah, evaluasi hasil alternatif pemecahan masalah, dan pemecahan masalah.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. DEFINISI OPERASIONAL

Berikut ini beberapa teori yang menjadi landasan dasar dari penelitian ini, yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti, diambil dari pendapat para ahli tentang teori-teori yang berhubungan dengan skripsi ini sebagai referensi penelitian ini dengan, yaitu:

1. Menurut F.D.C. Sudjatmiko (2010:264) dalam buku yang berjudul Pokok- Pokok Pelayaran Niaga, bongkar muat berarti pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.
2. Menurut Sjaifuddin Tharir (2016) Ship To Ship (STS) merupakan kegiatan kapal untuk memindahkan muatan kapal (bisa dalam bentuk minyak atau gas) dari kapal tanker atau kapal curah ke kapal jenis yang sama atau jenis kapal lain di mana kedua kapal diposisikan berdekatan bersama-sama. Kegiatan STS dapat dilakukan baik dalam posisi kapal yang sedang berlabuh atau angker atau mengapung di laut.
3. Menurut Schermerharn (2018) mengatakan produktivitas diartikan sebagai hasil pengukuran suatu kinerja dengan memperhitungkan sumber daya yang digunakan, termasuk sumber daya manusia.
4. Menurut Afandi (2018:83) Kinerja adalah hasil kerja yang dapat dicapai oleh seseorang atau kelompok orang dalam suatu perusahaan sesuai dengan wewenang dan tanggung jawab masing-masing dalam upaya pencapaian tujuan organisasi secara illegal, tidak melanggar hukum dan tidak bertentangan dengan moral dan etika.

B. TEORI

1. Bongkar Muat

Berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan nomor PM 59 Tahun 2021 untuk melaksanakan bongkar muat kapal ke kapal, dijelaskan sebagai berikut :

- a. Usaha Bongkar Muat Barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke Kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan stevedoring, cargodoring, dan receiving/ delivery.
- b. Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari Kapal ke dermaga/ tongkang/ truk ke dalam Kapal sampai dengan tersusun dalam palka dengan menggunakan derek Kapal, derek darat, atau ramp door Kapal.
- c. Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari sling tali/jala-jala (ex tackle) di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya
- d. Receiving adalah pekerjaan memindahkan barang yang akan di Kapalkan dari atas kendaraan pintu masuk gudang/lapangan penumpukan sampai ketempat penumpukan/penimbunan.
- e. Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan.
- f. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah Badan Usaha yang melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan;
- g. Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat adalah wadah perusahaan bongkar muat di pelabuhan setempat.

Menurut Engkos Kokasih dan Hananto Soewodo (2007), yang harus diperhatikan dalam pemuatan dan pepadatan di antaranya stowage atau pepadatan pemuatan yaitu penempatan dan penyusunan muatan disesuaikan dengan sifat, bentuk, jenis bungkus dan tujuan muatan masing-masing. Sehubungan dengan hal tersebut, penempatan dan penyusunan muatan (stowage), harus dilakukan dengan benar dan dijaga stabilitas kapal serta keselamatan pelayaran perlu dijaga.

2. Kinerja

Menurut Lasse (2014:128) definisi peralatan bongkar muat yaitu alat bongkar muat adalah alat produksi yang berfungsi menjembatani kapal dengan terminal. Alat yang produktif memperpendek masa “parkir.” Alat bongkar muat dan waktu kapal di pelabuhan berhubungan satu sama lain secara asimetris. Alat dapat menjadi sebab terhadap sesuatu akibat yakni waktu kapal di pelabuhan.

Menurut Rahadi (2010) Kinerja adalah tingkat pelaksanaan tugas yang dapat dicapai seseorang, unit, atau divisi dengan menggunakan kemampuan yang ada dan batasan-batasan yang telah ditentukan untuk mencapai tujuan organisasi/ perusahaan. Kinerja operasional pelabuhan yang ditentukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla) merupakan hasil kerja terukur yang dicapai di pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang, utilitas fasilitas, serta alat dalam periode waktu dan satuan tertentu.

Kinerja bongkar-muat di sini adalah hasil kerja bongkar-muat barang dari tiap-tiap kapal yang melakukan kegiatan di pelabuhan, di mana produktivitas bongkar-muat ini dapat diukur dengan satuan ton/gang/jam (t/g/j). Standar kinerja ini termuat dalam Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJPL-11 tanggal 15 Desember 2011 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan. Standar kinerja pelabuhan dibuat untuk menjadi acuan dalam menilai kinerja masing-masing pelabuhan.

Adapun dimensi dan indikator kinerja peralatan menurut Andrew K.S. Jardine dan Albert Tsang (2013):

a. Keandalan (Reliability)

Mean Time Between Failures adalah waktu rata-rata antara kegagalan peralatan, yang menunjukkan keandalan perangkat. Tingkat keparahan kegagalan/kerusakan peralatan. Cycle Time adalah lama peralatan untuk menyelesaikan satu siklus kerja. Kapasitas produksi persiklus peralatan.

b. Ketersediaan (Availability)

Effective Time adalah persentase waktu efektif di mana peralatan tersedia untuk digunakan dibandingkan dengan waktu total yang direncanakan, mencerminkan ketersediaan operasional aktual. Indikator ini mempertimbangkan semua faktor yang mempengaruhi ketersediaan peralatan, termasuk waktu henti yang tidak terencana seperti kegagalan teknis dan

perawatan mendadak. Work Delay adalah persentase penundaan pekerjaan yang terjadi akibat kegagalan peralatan, indikator ini mempertimbangkan antara pekerjaan yang terlaksana dan pekerjaan yang tertunda.

c. Utilisasi

Utilisasi mengukur sejauh mana peralatan digunakan secara optimal dan waktu peralatan beroperasi secara efektif

Adapun dimensi dan indikator Peralatan Bongkar Muat menurut Matius Eka Pratama, dkk (2020) adalah:

a. Kelengkapan Peralatan Pelabuhan

Sebelum melakukan Bongkar atau muat petikemas hendaklah mempersiapkan peralatan pelabuhan yang akan digunakan dalam kegiatan bongkar/muat agar tidak terjadinya keterlambatan waktu

b. Waktu Yang Tersedia

Pelabuhan tidak hanya melayani satu kapal saja namun juga melayani beberapa kapal sehingga peralatan pelabuhan terbatas. Maka dari itu perlu dilakukan penjadwalan sehingga semua kegiatan bongkar muat bisa terlaksana dengan baik tanpa terjadinya hambatan.

c. Jam Operasi Mesin

Dalam Jam Operasi Mesin biasanya terdapat penjadwalan untuk dilakukan pengecekan didalam mesin tersebut sebelum melakukan kegiatan. Selain itu juga para teknisi memiliki jadwal baik dalam perawatan mesin, perkiraan kapan terjadinya kerusakan, dll. semua hal tersebut sudah memiliki jadwal tersendiri.

d. Kemampuan Perawatan

Perawatan pada peralatan perlu dilakukan, maka pembuatan planned maintenance system pada peralatan bongkar muat sangat penting dilakukan supaya meminimalisir kerusakan/kegagalan pada peralatan bongkar muat. Selain itu lamanya waktu pada saat terjadinya perbaikan pada peralatan bongkar muat juga mempengaruhi kinerjanya.

3. Produktivitas

Menurut Sinungan (2018), produktivitas kerja merupakan kemampuan seseorang atau sekelompok orang untuk menghasilkan barang dan jasa dalam waktu tertentu yang telah ditentukan atau sesuai dengan rencana. Kemampuan disini menurut peneliti bisa diartikan sebagai kemampuan fisik atau bisa juga disebut kemampuan keterampilan. Dalam kamus besar bahasa Indonesia keterampilan diartikan sebagai kecakapan untuk menyelesaikan tugas.

Sedangkan Menurut Elbandiansyah (2019:250), secara teknis produktivitas adalah suatu perbandingan antara hasil yang dicapai (output) dengan keseluruhan sumber daya yang diperlukan (input). Produktivitas mengandung pengertian perbandingan antara hasil yang dicapai dengan peran tenaga kerja persatuan waktu.

Produktivitas alat bongkar muat adalah jumlah tonnage barang yang dibongkar/muat dalam satu jam operasi tiap alat bongkar muat yang dipakai, dibedakan menurut kemasan yang digunakan. Hal-hal yang mempengaruhi produktivitas muat yaitu:

a. Kapal

Dimensi kapal dan peralatan bongkar muat yang dimiliki oleh kapal sangat mempengaruhi kecepatan bongkar muat barang-barang yang diangkut kapal tersebut.

b. Muatan

Penataan muatan besar dan berat serta jenis muatan yang sangat berpengaruh terhadap muatan tersebut pada saat dimasukkan kedalam kapal maupun pembongkaran muatan kapal ke dermaga.

c. Tenaga Kerja

Jumlah orang yang dipekerjakan dalam suatu operasi, keterampilan yang berbeda-beda dan tingkat disiplin tenaga kerja sangat mempengaruhi terhadap produktivitas bongkar muat dari dermaga ke atas kapal dan sebaliknya.

d. Peralatan Bongkar Muat

Peralatan bongkar muat sangat berpengaruh terhadap produktivitas kegiatan muat. Hal yang mempengaruhi seperti jumlah peralatan bongkar muat yang dapat dioperasikan, kondisi peralatan, usia peralatan, dan kapasitas kerja peralatan.

Adapun dimensi dan indicator menurut Heizer, J. Render & Munson C (2017) adalah:

a. Ketersediaan

Ketersediaan terdiri atas komponen yang menunjang kegiatan muat, dan jam kesiapan peralatan untuk beroperasi.

b. Kualitas Output

Kualitas output terdiri atas kualitas barang, ada atau tidak adanya kerusakan pada barang, dan ketepatan waktu untuk menyelesaikan kegiatan.

c. Keandalan

Keandalan terdiri atas kondisi peralatan yang akan digunakan, kinerja peralatan dapat berpengaruh positif maupun negatif terhadap produktivitas, kecepatan peralatan untuk menghasilkan produk dalam periode tertentu, dan tercapainya target yang sudah ditetapkan sebelumnya

4. Ship To Ship

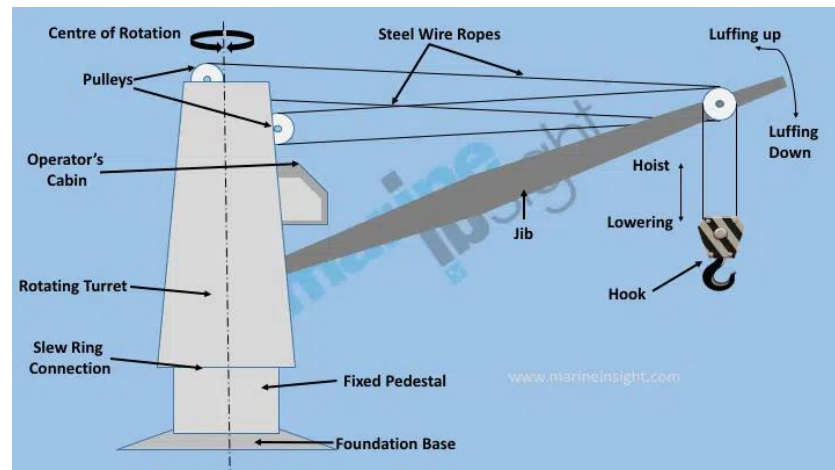
Menurut Ship To Ship Transfer Guide (2013:xi) Ship To Ship adalah proses dimana muatan cair atau gas yang ditransfer dari dan ke kapal yang ditambatkan satu sama lain, dimana salah satu kapal sedang achor atau berlabuh, sandar atau saat keduanya berlayar. Secara umum, prosesnya dimulai dari olah gerak kapal saat kapal tiba, penambatan kapal, pemasangan hose, prosedur transfer muatan, pencopotan hose, pencopotan tambat kapal, dan olah gerak pada saat kapal akan berangkat.

Menurut SOLAS Consolidated (2014:354), menyatakan bahwa, “Ship to ship activity means any activity not related to a port facility that involves the transfer of goods or person from one ship to another”. Yang artinya, kapal untuk kegiatan kapal berarti semua kegiatan tidak menggunakan fasilitas pelabuhan yang melibatkan pemindahan barang muatan atau orang dari satu kapal ke kapal yang lain.

Dari penjelasan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa Ship to Ship merupakan kegiatan muat dan bongkar barang dari kapal ke kapal yang berada dalam posisi saling berdekatan. Untuk melaksanakan proses Ship to Ship, lokasi yang dipilih haruslah memiliki koordinat strategis dengan kedalaman laut yang aman sesuai dengan draft maksimum kapal.

5. Perawatan Ship Crane

Menurut Anis (2021) dalam website marine insight Teknisi Kapal harus memastikan bahwa semua komponen hidrolik dan elektronik pada ship crane dapat bekerja secara efisien dan terkoordinasi. Perawatan dan kelancaran pengoperasian ship crane memerlukan kerja sama dari para awak kapal. Berikut ini struktur dari ship crane:



Sumber : <https://www.marineinsight.com/guidelines/14-practical-tips-maintenance-operation-cargo-crane-ship/>

Gambar 2.1

Struktur Ship Crane

a. Foundation Base (Dasar Fondasi)

Struktur dasar Ship Crane merupakan struktur yang diperkuat ekstra, tempat tumpuan Ship Crane dipasang.

b. Fixed Pedestal (Pedestal Tetap)

Struktur ini mendistribusikan tekanan secara merata ke struktur dasar dan juga menggabungkan menara bergerak melalui sambungan cincin putar untuk memungkinkan gerakan rotasi derek.

c. Moving Turret (Menara yang Bergerak)

Menara yang bergerak adalah tempat kabin operator berada, dan jib derek terhubung dengannya. Sesuai dengan merek dan desainnya, menara dapat bergerak 360 derajat ke pusat rotasinya.

d. Jib Arm (Lengan Jib)

Lengan Jib berfungsi untuk membawa beban. Lengan ini dapat digerakkan secara hidrolik ke empat arah: ke atas, ke bawah, ke belakang, dan ke depan. Turret yang bergerak melakukan gerakan rotasi derek untuk memindahkan

beban.

e. Hoist with Wire (Kerekan dengan Kawat)

Kerekan digantung di ujung lengan kerja dengan menggunakan tali kawat baja, yang dihubungkan ke drum derek untuk mengangkat atau menurunkan beban guna dipindahkan.

f. Hydraulic and Electric Equipment (Peralatan Hidrolik dan Listrik)

Mesin hidrolik dan listrik merupakan bagian integral dari pengoperasian derek. Tekanan oli hidrolik menghasilkan pergerakan jib dan turret, dan winch mengangkat beban menggunakan hoist dan kawat. Kebocoran kecil pada saluran hidrolik atau masalah pada motor winch dapat menghentikan seluruh operasi bongkar muat.

g. Safety Devices (Perangkat Keamanan)

Tidak dapat dikatakan bahwa mesin sudah lengkap tanpa perangkat keamanan yang terpasang di dalamnya. Derek kargo dek dilengkapi dengan penghenti darurat, proteksi kelebihan beban, filter oli hidrolik dan alarm level, rem, dll. sebagai perangkat keamanan.

Berikut ini beberapa tips penting untuk pengoperasian dan pemeliharaan Ship Crane secara efisien:

- a. Pada sebagian besar kapal pengangkut curah, ship crane yang tersedia di dek kapal berfungsi untuk operasi pengait dan operasi tangkap. Dimungkinkan untuk memiliki dua beban kerja aman yang berbeda untuk derek tersebut, yaitu satu untuk pengait dan satu lagi untuk operasi tangkap. Pastikan SWL ditampilkan dengan jelas di Jib dan disebutkan di kabin operator untuk menghilangkan kebingungan antara kedua SWL.
- b. Saat menangani ship crane dengan beban yang mendekati kapasitas terukurnya, pastikan untuk beroperasi dengan kesabaran dan kehati-hatian yang tinggi, terutama saat menggunakan sling pengangkat. Jika pembatas kapasitas terukur aktif, boom derek akan tiba-tiba berhenti yang menyebabkan beban berayun atau terpental.
- c. Selama posisi penyimpanan, kait pengangkat dijepit ke titik tetap yang kuat di dek. Pastikan saat mengangkat jib, kait telah terlepas, dan jib bebas dari halangan.

- d. Jangan sekali-kali mengoperasikan Crane Jib di bawah batas bawahnya dengan beban pada kerekan, yang dapat mengakibatkan kegagalan jib atau tergelincirnya kawat dari drumnya.
- e. Berbagai sakelar pembatas disediakan untuk membatasi pergerakan crane jib ke posisi maksimumnya. Sebagian besar derek dilengkapi dengan kunci untuk melewati sakelar pembatas untuk jib. Operator dan kepala petugas harus memastikan kunci tidak pernah tertinggal di kabin derek setelah operasi selesai. Kunci harus dioperasikan hanya di bawah pengawasan kepala petugas, dan crane harus dioperasikan dengan sangat hati-hati.
- f. Selalu periksa struktur dasar kapal sebelum mengoperasikannya untuk memeriksa baut pondasi yang kendur dan retakan pada struktur. Saat derek beroperasi pada beban maksimum, struktur dasar mengalami tekanan berat.
- g. Struktur dasar berisi komponen putar yang melibatkan sheave, bearing, dan slew ring, dll. Komponen tersebut harus diperiksa tepat waktu untuk mengetahui keausan pada komponen tersebut. Semua komponen dan peralatan yang bergerak ini harus dilumasi dengan benar menggunakan gemuk yang sesuai.
- h. Telah dilaporkan di masa lalu tentang pengelasan atau pekerjaan panas lainnya yang dilakukan oleh staf kapal pada struktur derek atau jib. Jangan pernah melakukan modifikasi atau pekerjaan pengelasan pada struktur derek atau jib tanpa berkonsultasi dengan pembuatnya. Ini adalah mesin pembawa beban yang besar yang mengalami beban besar dan berfluktuasi. Bagian derek sering kali terbuat dari bahan dengan daya tarik tinggi, yang memerlukan prosedur pengelasan dan perbaikan khusus. Jika jib derek menunjukkan kerusakan, hal itu harus dilaporkan kepada pemilik dan pembuatnya untuk mendapatkan saran perbaikan yang direkomendasikan.
- i. Saat melakukan pengelasan pada bagian-bagian derek seperti jib, bagian yang membawa tali kawat, dan sebagainya, disarankan untuk melepaskan baterai dan mematikan semua modul kontrol elektronik serta komponen elektronik lainnya yang tersedia di crane.
- j. Kegagalan yang paling umum terkait dengan crane adalah kegagalan tali kawat. Tali kawat baja harus dilumasi di seluruh panjangnya dan terutama di bagian sheave saat derek dalam posisi disimpan. Merupakan tanggung jawab Kepala Petugas untuk memastikan semua bagian tali kawat diperiksa dan

dilumasi secara teratur. Kurangnya pelumasan dapat meningkatkan laju korosi, yang menyebabkan penurunan elastisitas, untai patah, kawat putus, dll. Bagian tambahan untuk membawa kabel seperti katrol, drum winch harus dilumasi untuk menghilangkan permukaan kasar dan gesekan.

- k. Crew kapal harus memeriksa kondisi oli hidrolik tepat waktu. Penyebab paling umum kegagalan mesin derek dek adalah oli hidrolik yang kotor, yang menyebabkan tersumbatnya filter. Oli harus dikirim ke darat untuk dianalisis pada interval waktu yang ditentukan untuk mendapatkan analisis terperinci dari sistem.
- l. Rem yang merupakan pengaturan keselamatan penting untuk derek harus diperiksa secara berkala dengan memeriksa kondisi lapisan untuk mengetahui ketebalannya. Jika rem cakram disediakan, jarak bebas harus diperiksa dan catatan harus ditambahkan ke berkas PMS.
- m. Sering kali terlihat di atas kapal bahwa penutup kotak sakelar batas atau sambungan listrik lainnya selalu terbuka untuk memudahkan pemeriksaan. Selalu tutup penutup karena penutup tersebut memiliki pengaturan kedap air yang mencegah sakelar tidak berfungsi saat cuaca hujan.
- n. Kebocoran hidrolik sangat umum terjadi pada semua jenis derek, baik derek kargo di atas dek atau derek gantry di pelabuhan. Jangan pernah memeriksa kebocoran dengan tangan kosong. Bahkan lubang kecil akan mengeluarkan oli hidrolik bertekanan karena kabut halus akan menembus dan merusak kulit, dan dapat lebih buruk lagi jika mengenai mata manusia. Selalu hentikan operasi, kurangi tekanan pada saluran, lalu mulai pekerjaan perbaikan.

6. Kapal

Menurut PM No. 26 Tahun 2022 Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kapal Niaga adalah Kapal yang kegiatan utamanya mengangkut barang dan/atau mengangkut penumpang untuk tujuan komersial dalam berbagai ukuran dan bentuk. Berikut ini beberapa contoh kapal niaga:

a. Kapal RoRo

Kapal Ro-Ro adalah kapal yang bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk

ke dalam kapal dengan penggeraknya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga, sehingga disebut sebagai kapal roll on - roll off atau disingkat Ro-Ro. Oleh karena itu, kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa yang dihubungkan dengan moveable bridge atau dermaga apung ke dermaga.

b. Kapal Tanker

Kapal tanker sendiri merujuk pada sebuah kapal yang digunakan untuk mengangkut barang seperti cairan, minyak, serta jenis likuid tertentu bahkan gas sekalipun.

c. Kapal Pesiar

Kapal pesiar adalah kapal yang dipakai secara khusus untuk tujuan rekreasi. Para Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang dihabiskan di atas kapal yang dilengkapi fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang.

d. Kapal Bulk Carrier

Kapal Bulk Carrier (Kargo Curah) adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut kargo curah tidak dikemas, seperti batu bara, nikel, semen, dan sebagainya.

e. Kapal Kargo

Kapal kargo merupakan kapal yang mengangkut semua barang pada truk kontainer dan ukurannya pun sangat besar. Kargo yang dimuat dalam kapal ini merupakan general cargo yang terdiri atas berbagai muatan barang yang dibungkus, dikemas, dimasukkan pada peti.

f. Kapal Tunda & Kapal Tongkang

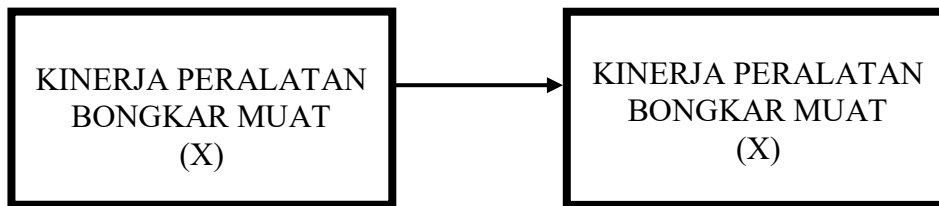
Kapal tunda adalah kapal yang digunakan untuk melakukan manuver atau pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya. Kapal tongkang adalah suatu jenis kapal yang dengan lambung datar atau suatu kotak besar yang mengapung, kapal tongkang tidak dapat bergerak dengan sendirinya karena tidak memiliki mesin penggerak, maka dari itu agar dapat bergerak kapal tongkang biasanya ditarik oleh kapal tunda.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Menurut Sugiyono (2017) kerangka pemikiran adalah model konseptual yang menghubungkan teori-teori yang digunakan dalam penelitian dengan variabel-variabel yang diteliti. Kerangka pemikiran membantu dalam mengidentifikasi variabel-variabel yang akan diteliti serta menjelaskan hubungan antar variabel tersebut. Sugiyono menekankan pentingnya kerangka pemikiran sebagai panduan dalam menyusun hipotesis dan menetapkan metode penelitian.. Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur, peneliti membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok, yaitu: **“PENGARUH KINERJA PERALATAN BONGKAR MUAT TERHADAP PRODUKTIVITAS KEGIATAN MUAT BATU BARA PADA KAPAL MV. RASHAD YANG DI AGENI OLEH PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG SANGKULIRANG”**

Berdasarkan uraian berbagai teori dan penjelasan istilah-istilah dari para ahli pada tinjauan pustaka sebelumnya dan berakaitan dengan pelayanan yang diberikan PT. Bahari Eka Nusantara yaitu berupa jasa, maka perusahaan selalu berusaha meningkatkan kinerjanya terutama pada bagian oprasional yang mengenai secara langsung proses pemuatan batu bara, yang dimana PT. Bahari Eka Nusantara diharapkan akan memperlancar dan mempersingkat waktu proses pemuatan batu bara dari tongkang ke kapal yang berada di Loading Point PT. Indexim Coalindo.

Bagan 2.1
Variabel



D. HIPOTESIS

Hipotesis menurut poletiek dalam Anuraga et., al (2021) merupakan suatu pernyataan atau pendapat sementara yang masih lemah atau kurang kebenarannya sehingga masih perlu dibuktikan atau suatu dugaan yang sifatnya masih sementara. Lebih lanjut lagi, pengujian hipotesis adalah metode untuk menguji suatu klaim atau hipotesis tentang suatu parameter dalam suatu populasi, dengan menggunakan data yang diukur dalam suatu sampel.

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

Ha: Terdapat hubungan antara kinerja peralatan bongkar muat dengan produktivitas kegiatan muat batu bara.

Ho: Tidak ada hubungan antara kinerja peralatan bongkar muat dengan produktivitas kegiatan muat batu bara.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Berikut penjelasan waktu dan tempat penelitian yang dilaksanakan oleh peneliti sehingga dapat menyampaikan beberapa permasalahan dalam skripsi ini, adalah sebagai berikut.

1. Waktu penelitian

Peneliti melakukan penelitian terhadap pengaruh kinerja peralatan bongkar muat di atas kapal guna mengetahui apakah terdapat pengaruh antara kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat batu bara di atas kapal, dan seberapa besar pengaruh kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat batu bara di atas kapal MV. Rashad yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Sangkulirang pada saat melakukan praktek darat selama setahun terhitung dari bulan Agustus 2022 sampai dengan Agustus 2023.

2. Tempat penelitian

Tempat pelaksanaan penelitian tersebut, adalah PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Sangkulirang sebagai kantor peneliti melakukan praktek darat, dan juga kapal MV. Rashad yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Sangkulirang. Berikut adalah data perusahaan dan data kapal:

a. Alamat perusahaan

Nama Perusahaan : PT. Bahari Eka Nusantara

Alamat : JL. Wana Bhakti, Benua Baru Ulu No. 54 Kel. Benua Baru Ilir, Kec Sangkulirang, Kalimantan Timur

Kode Pos : 75686

Telp : +62 822 130 422 43

Website : www.benlineagencies.com

E-mail : Skg-portservices@benline.co.id

b. Data Kapal / Ship's Particular

<i>Ship's Name</i>	: MV. RASHAD
<i>Call Sign</i>	: YBJS2
<i>Nationality</i>	: Indonesia
<i>Port Of Registry</i>	: Jakarta
<i>IMO Number</i>	: 9220718
<i>Kind Of Ship</i>	: Bulk Carrier
<i>Length Overal</i>	: 187.3 m
<i>Keel Laid / Place of Built</i>	: 2000-12-14 / Mizushima, Japan
<i>Delivered</i>	: 2001-05-14
<i>Engine</i>	: Du-Sulzer 6RTA48T
<i>Draft</i>	: 11.956 M
<i>Dead Weight</i>	: 49,682 MT
<i>Gross Tonnage</i>	: 27,581 MT
<i>Net Tonage</i>	: 16,641 MT
<i>Light Weight</i>	: 7,801 MT
<i>No. Of Hold</i>	: 5 Holds

B. METODE PENDEKATAN

Dalam penelitian skripsi ini, peneliti menggunakan metode penelitian kuantitatif untuk melakukan penelitian pada hubungan antara kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat batu bara yang dilakukan di atas kapal MV. Rashad.

C. SUMBER DATA

Dalam penelitian skripsi ini, tentunya peneliti memerlukan data-data sebagai pendukung penelitian yang dilakukan. Adapun data yang diperlukan oleh peneliti yaitu:

1. Data primer

Dalam penelitian ini peneliti memperoleh data dari hasil observasi selama di PT.

Bahari Eka Nusantara dan juga melakukan penyebaran kuisisioner kepada pihak yang terkait dan mengetahui kegiatan bongkar muat pada kapal yang diageni PT. Bahari Eka Nusantara.

2. Data sekunder

Data sekunder yang digunakan peneliti diambil dari data prosedur proses bongkar muat kapal di PT. Bahari Eka Nusantara. Peneliti juga mendapatkan data tentang dokumen-dokumen yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang dianalisa oleh peneliti serta keterangan tentang proses kegiatan bongkar muat batu bara pada kapal PT. Bahari Eka Nusantara.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan beberapa Teknik pengumpulan data, yaitu:

1. Kuesioner

Pada penelitian ini, penulis menggunakan kuesioner dalam mengumpulkan data. Menurut Sugiyono (2019), kuesioner adalah merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Kuesioner ini Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti mengetahui dengan variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden. Kuesioner dapat berupa pertanyaan atau pernyataan tertutup maupun terbuka. Kuesioner dapat diberikan kepada responden secara langsung atau dikirim melewati pos, internet media sosial, maupun secara langsung dengan bertatap muka antar peneliti dan responden. Dalam setiap kuesioner yang disebarkan kepada responden dua bagian pernyataan, yaitu:

- a. Bagian pertama berisikan 8 indikator mengenai kinerja peralatan bongkar muat

Tabel 3.1

Kisi-Kisi Instrumen Kinerja Peralatan Bongkar Muat

Variabel	Dimensi	Indikator	No Soal
Kinerja Peralatan Bongkar Muat	Ketersediaan	Kegagalan Peralatan	1
		Waktu Efektif	2
	Keandalan	Siklus peralatan	3
		Kapasitas angkut	4
		Tingkat kerusakan peralatan	5
		Waktu kerusakan peralatan	6
	Kemampuan Perawatan	Ketersediaan suku cadang	7
		Lama perbaikan peralatan	8

- b. Bagian kedua berisikan 8 indikator mengenai produktivitas kegiatan muat

Tabel 3.2

Kisi-Kisi Instrumen Produktivitas Kegiatan Muat

Variabel	Dimensi	Indikator	No Soal
Produktivitas Kegiatan Muat	Ketersediaan	Suku cadang	1
		Jam kerja peralatan	2
	Kualitas	Kerusakan barang	3
		Ketepatan waktu	4
	Keandalan	Kondisi peralatan	5
		Kinerja peralatan	6
		Kecepatan Memuat	7
		Target capaian	8

Masing-masing pernyataan akan diberikan setiap pilihan jawaban yang diberikan bobot nilai berdasarkan skala likert. Menurut Sugiyono (2018:152) skala likert yaitu kala yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dengan skala likert, maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Skala penilaian untuk pernyataan sebagai berikut:

Tabel 3.3
Skor Penilaian Skala Likert

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

2. Observasi

Peneliti melakukan observasi (pengamatan) pada penelitian ini dengan menggunakan panca indera sendiri sebagai alat untuk meneliti. Pada saat peneliti menjadi *Boarding Agent*, peneliti mengamati proses kegiatan bongkar muat di atas kapal MV. Rashad agar mendapatkan informasi dan kejadian aktual dari lapangan yang akan dilaporkan ke kantor pusat, *charterers* maupun ke pihak *owner*, diantaranya adalah *daily reports* yang merupakan laporan harian yang berisi tentang kegiatan muat batu bara serta kejadian-kejadian yang terjadi pada saat kegiatan muat batu bara dilakukan.

3. Dokumentasi

Teknik ini digunakan untuk mendukung data dan informasi yang peneliti sajikan guna melengkapi penelitian skripsi ini antara lain *Time Sheet*, *Statement of Fact* dan *Ship's Particular* dari kapal MV. Rashad.

4. Studi Pustaka

Pengumpulan data menggunakan cara mencari sumber dan menkontruksi dari berbagai sumber contohnya seperti buku, jurnal dan risetriset yang sudah pernah dilakukan. Bahan pustaka yang didapat dari berbagai referensi tersebut dianalisis secara kritis dan harus mendalam agar dapat mendukung proposisi dan gagasannya.

E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPLING

1. Populasi

Menurut Sugiyono (2019) populasi merupakan daerah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik yang telah ditetapkan oleh penulis untuk dipahami serta bisa dijadikan sebuah kesimpulan. Populasi ialah totalitas semua nilai yang mungkin, hasil menghitung ataupun

pengukuran, kuantitatif, maupun kualitatif dari karakteristik tertentu mengenai sekumpulan objek yang lengkap dan jelas yang ingin dipelajari sifat-sifatnya. Populasi dalam penelitian ini adalah crew kapal dan TKBM yang terlibat langsung dalam kegiatan MV. Rashad sebanyak 35 orang.

2. Sampel

Menurut Sugiyono, (2017:81) sampel ialah bagian dari populasi yang menjadi sumber data dalam penelitian, dimana populasi merupakan bagian dari jumlah karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Menurut Arikunto (2012:104) apabila subjek penelitian berjumlah kurang dari 100, maka lebih baik diambil secara keseluruhan, tetapi jika populasinya lebih besar dari 100 orang, maka bisa diambil 10-15% atau 20-25% dari jumlah populasinya. Berdasarkan penelitian ini karena jumlah populasinya tidak lebih dari 100. Dikarenakan jumlah populasinya tidak lebih dari 100 orang responden, maka penulis mengambil 100% jumlah populasi yaitu sebanyak 35 orang responden. Dengan demikian penggunaan seluruh populasi tanpa harus menarik sampel penelitian sebagai unit observasi.

3. Teknik Sampling

Teknik sampling ialah teknik pengumpulan sampel. Pada penelitian ini, teknik pengumpulan sampel yang digunakan adalah teknik sampling jenuh. Menurut Sugiyono (2019), teknik sampling jenuh adalah teknik penentuan sampel bila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel. Dikarenakan teknik sampling yang digunakan penulis adalah teknik sampling jenuh, maka sampel yang digunakan penulis yaitu sampel jenuh.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Peneliti dalam penyusunan penelitiannya menggunakan teknik statistik kuantitatif yaitu Teknik analisis dan identifikasi berdasarkan data yang saling memiliki keterkaitan satu sama lain dari dua variable yang didasari pada kekuatan hubungan antar dua variable yang dianalisa, sehingga besaran keterkaitan variabelnya dapat diketahui. Maka sebelumnya diperlukan penelitian untuk memperoleh data yang lengkap, valid serta dapat menguraikan masalah pokok yang terdapat di dalam suatu laporan agar dapat menjadi hasil dari suatu penelitian.

Melalui penjelasan di atas, maka penulis mengidentifikasi 2 (dua) variable sebagai berikut:

1. Variabel bebas

Menurut Sugiyono (2017:39) definisi variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen terikat, variabel bebas penelitian ini berupa: X = Kinerja peralatan bongkar muat

2. Variabel terikat

Menurut Sugiyono (2017:39) definisi variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas. Variabel yang menjadi variabel terikat dalam penelitian ini adalah: Y = Produktivitas kegiatan muat.

Berdasarkan seberapa besar kekuatan antara 2 variabel tersebut, maka rangkaian teknis analisis yang dilakukan oleh penulis adalah.

1. Analisis Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi (Sugiyono, 2019:206). Dalam statistik deskriptif juga dapat dilakukan mencari kuatnya hubungan antara variabel melalui analisis korelasi, melakukan prediksi dengan analisis regresi, dan membuat perbandingan dengan membandingkan rata-rata data sampel atau populasi.

2. Uji Instrumen

a. Uji Validitas

Menurut Ghazali (2018), uji validitas digunakan untuk mengukur valid atau tidaknya suatu kuesioner. Kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan dalam kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu. Validitas adalah tingkat keandalan alat ukur yang digunakan. Instrumen dikatakan valid berarti menunjukkan alat ukur yang dipergunakan untuk mendapatkan data itu valid atau dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur. Dengan demikian, instrumen yang valid merupakan instrumen yang benar-benar tepat untuk mengukur apa yang hendak diukur. Untuk menguji validitas dalam penelitian ini adalah dengan membandingkan nilai r hitung (*correlated item-total correlations*) dengan nilai r tabel. Jika nilai r hitung $>$ r tabel dan bernilai positif maka pertanyaan dikatakan valid (Ghozali,

2013:53). r tabel didapat dari taraf signifikansi (α) sebesar 5% dengan *degree of freedom* (df)/ derajat bebas menggunakan rumus:

$$df = n - 2$$

Keterangan:

n = jumlah sampel

2 = two tail test

b. Uji Reabilitas

Menurut Sugiyono (2019:173), bahwa reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama akan menghasilkan data yang sama. Uji reliabilitas dilakukan untuk mengetahui seberapa jauh hasil pengukuran tetap konsisten apabila dilakukan dua kali atau lebih terhadap gejala yang sama dengan menggunakan alat pengukur. SPSS memberikan fasilitas untuk mengukur reliabilitas dengan uji statistik Cronbach Alpha. Suatu konstruk atau variabel dikatakan reliabel jika memberikan nilai Cronbach Alpha > 0,60 (Ghozali, 2018:43)

3. Uji Normalitas

Menurut Ghozali (2018:161) uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Rumus yang digunakan dalam uji normalitas ini adalah rumus Kolmogorov-Smirnov dengan ketentuan data berdistribusi normal jika signifikansi > 0,05 dan data tidak berdistribusi normal, jika signifikansi < 0,05.

4. Analisis Koefisien Kolerasi

Menurut Siregar (2014:337) Koefisien korelasi adalah bilangan yang menyatakan kekuatan hubungan antara dua variabel atau lebih, juga dapat menentukan arah hubungan dari kedua variabel. Analisis korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antara variabel bebas (*Independent Variable*) dan variabel terikat (*Dependent Variable*), persamaannya adalah sebagai berikut:

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

Dimana:

n = banyaknya data

r = besarnya korelasi atau hubungan antara variabel X dan Y
 x = efektifitas pelayanan pengagenan kapal (variabel bebas)

y = jumlah penunjukan pengagenan kapal (variabel terikat) Besarnya r dapat dinyatakan dari $-1 < r < 1$ artinya :

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

- a. Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel x dan y atau sangat lemah.
- b. Bila $r = -1$ atau mendekati -1, ada hubungan antara variabel x dan y, di mana hubungan sangat kuat dan negatif.

Korelasi positif menunjukkan adanya hubungan searah antara variabel X dan variabel Y. Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan mengalami peningkatan pula. Korelasi negative menunjukkan adanya hubungan berlawanan arah dengan variabel X dan variabel Y. Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan berketerlibatan mengalami penurunan. Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi untuk memberikan interpretasi serta analisis yang digunakan

Berikut tabel pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi:

Tabel 3. 4
Skor penilaian berdasarkan skala likert

<u>No</u>	<u>Intervensi Koefisien</u>	<u>Korelasi Antar Variabel</u>
<u>1</u>	<u>0.00-0.19</u>	<u>Sangat Lemah</u>
<u>2</u>	<u>0.20-0.39</u>	<u>Lemah</u>
<u>3</u>	<u>0.40-0.59</u>	<u>Cukup Kuat</u>
<u>4</u>	<u>0.60-0.79</u>	<u>Kuat</u>
<u>5</u>	<u>0.80-1.00</u>	<u>Sangat Kuat</u>

Sumber : Sugiyono, (2012:184)

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

- 1) Bila $r = +1$ atau mendekati 1 , ada hubungan antara variabel x dan variabel y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- 2) Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel x dan variabel y atau sangat lemah.
- 3) Bila $r = -1$ atau mendekati -1, ada hubungan antara variabel x dan variabel

y, dimana hubungan sangat kuat dan negative.

5. Analisis Koefisien Determinasi

Menurut Ghazali (2018:97) koefisien determinasi (R^2) adalah untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Dalam penelitian ini, analisis koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui seberapa besar kemampuan variabel independen menerangkan variasi variabel dependen secara presentase atau kontribusi antara variabel x dengan variabel y. Rumus indeks determinasi adalah sebagai berikut:

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

Keterangan:

KD = Koefisien determinasi

r = Koefisien korelasi

Fungsi dari koefisien penentu adalah:

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

6. Analisis Regresi Linier Sederhana

Menurut Sugiyono (2017:261) regresi sederhana didasarkan pada hubungan fungsional ataupun kausal satu variabel independen dengan satu variabel dependen. Untuk mengetahui arah hubungan dan seberapa besar pengaruh antara variable x dengan variable y maka pengujian dilakukan dengan menggunakan analisis regresi linier sederhana. Analisis regresi linier sederhana merupakan analisis statistika yang bersifat parametrik dimana data yang digunakan harus memiliki skala pengukuran sekurang-kurangnya interval dan berdistribusi normal. Persamaan umum regresi linier sederhana menurut Sugiyono (2018:188) adalah :

$$Y=a+bX$$

Untuk menghitung nilai a dan b digunakan rumus sebagai berikut:

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

$$a = \frac{n \sum Y - b \sum X}{n}$$

Dimana:

Y = variabel terikat (Kinerja Peralatan Bongkar Muat);

X = variabel bebas (Produktivitas Kegiatan Muat);

a = merupakan titik potong sumbu y dengan garis regresi ($Y = a + bX$)

b = merupakan regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dalam Y per satuan kenaikan X

n = jumlah sampel

7. Uji Hipotesis

Menurut Sugiyono (2013:153) Uji hipotesis yaitu suatu pengujian untuk mengetahui tingkat signifikan antara variabel bebas dengan variabel terikat. Pengujian hipotesis dilakukan dengan cara membandingkan nilai thitung

$$t_{hitung} = \frac{\bar{y} - \mu_0}{\frac{s}{\sqrt{n}}}$$

terhadap t_{tabel} untuk mengetahui nilai thitung digunakan rumus:

Untuk mengetahui nilai t tabel digunakan tabel distribusi t pada $n - 2 : \alpha 0,05$.

Dengan keterangan:

- 1) H_0 = hipotesis semula atau hipotesis o, dimana tidak ada hubungan antara variabel X terhadap variabel Y.
- 2) H_a = hipotesis statistik atau hipotesis analisis, dimana ada hubungan antara variabel X terhadap variabel Y

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Kapal MV. Rashad merupakan salah satu kapal yang dimiliki oleh PT. Gurita Lintas Samudera, kapal ini beberapa kali diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Sangkulirang. Pada saat kapal ini melakukan kegiatan muat batu bara di *loading point* PT. Indexim Coalindo yang berlokasi di Kaliorang. Pada kenyataan yang peneliti temukan di lapangan pada saat peneliti melaksanakan praktek darat, kegiatan muat batu bara pada kapal MV. Rashad tidak berjalan dengan lancar, seringkali terjadi kerusakan pada peralatan bongkar muat seperti, *trouble ship crane*, dan *trouble generator*. Peneliti mengambil sampel penelitian kegiatan muat MV. Rashad terhitung pada bulan Agustus 2022 sampai Agustus 2023 di Loading Point PT. Indexim Coalindo, Kaliorang.

1. Kinerja Peralatan Bongkar Muat

Peralatan bongkar muat (*ship Crane*) merupakan salah satu peralatan bongkar muat di atas kapal, merupakan peralatan bongkar muat yang paling penting dalam melakukan pekerjaan bongkar muat. Karena *ship crane* merupakan salah satu faktor yang menentukan tinggi rendahnya produktivitas kegiatan bongkar muat. Dengan demikian, menjaga kinerja peralatan bongkar muat (*ship crane*) yang baik perlu dilakukan, karena akan berpengaruh terhadap produktivitas kegiatan muat.. Kinerja Peralatan bongkar muat (*ship crane*) pada kapal MV. Rashad saat melakukan kegiatan muat batu bara dapat dikatakan buruk. Hal ini dapat dilihat dari tabel 1.1 *Resume Off Timesheet* MV. Rashad *Calling* Sangkulirang, dari tiga kunjungan kapal MV. Rashad tidak dapat mengoperasikan keempat *crane* nya secara maksimal. Utilisasi kinerja peralatan bongkar muat (*ship crane*) pada kapal MV. Rashad hanya sebesar 62% dapat dikatakan bahwa kinerja peralatan bongkar

muat hal tersebut dapat dilihat pada tabel 1.2 *Progress Report (Cargo Onboard) Of MV. Rashad Calling Sangkulirang*.

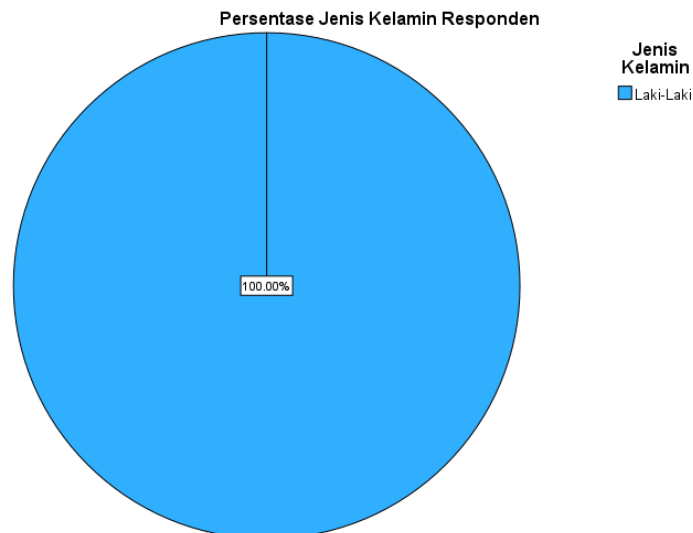
2. Produktivitas Kegiatan Muat Batu Bara

Produktivitas kegiatan muatan batu bara adalah kemampuan/kecepatan peralatan bongkar muat untuk melakukan kegiatan muat batu bara. Dalam hal ini kecepatan kegiatan muat batu bara yang dihasilkan oleh peralatan bongkar muat (*ship crane*) MV. Rashad. Di bawah ini merupakan kegiatan operasional kapal dalam bentuk tabel yang di dalamnya terdapat kecepatan rata-rata pemuatan/loading rate pada kapal MV. Rashad dari bulan Agustus 2022 sampai dengan bulan Agustus 2023, dimana loading rate tersebut dihitung dari pukul 07.00 WITA s.d 07.00 WITA keesokan harinya. Dapat dilihat dari tabel 1.2 *Progress Report (Cargo Onboard) Of MV. Rashad Calling Sangkulirang* bahwa target *cargo onboard* harian pada kegiatan muat batu bara yang dilakukan oleh MV. Rashad belum tercapai. Maka dari itu produktivitas kegiatan muat batu bara pada kapal MV. Rashad dapat dikatakan rendah.

3. Karakteristik Responden

Untuk dapat mengetahui pengaruh kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat batu bara pada kapal MV. Rashad yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara cabang Sangkulirang. Peneliti mengambil sampel penelitian dalam bentuk kuesioner sebanyak 35 orang responden, dan kuesioner tersebut dibagikan kepada orang yang mengetahui tentang kegiatan bongkar muat yang dilakukan MV. Rashad seperti TKBM, dan *crew* kapal. Berdasarkan penggolongan ini akan diperoleh suatu Kesimpulan mengenai keadaan responden

a. Jenis Kelamin

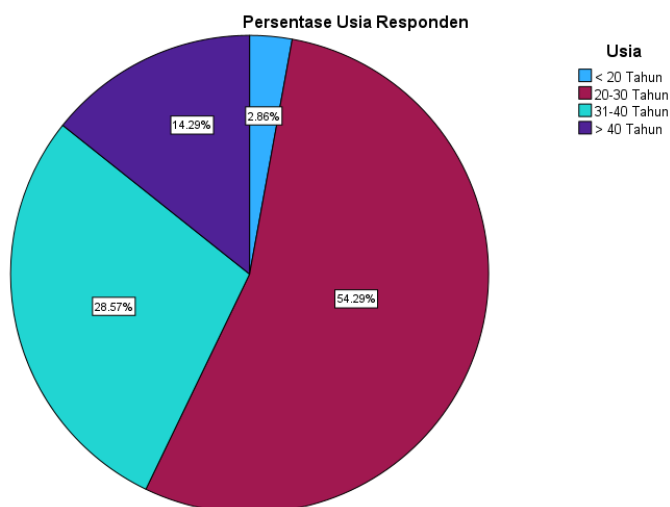


Sumber : data hasil diolah (2024)

Gambar 4.1

Berdasarkan gambar 4.1 hasil pengolahan dari kuesioner yang disebarakan pada 35 orang responden, dapat peneliti jelaskan bahwa sebanyak 100% responden berjenis kelamin laki-laki.

b. Usia Responden

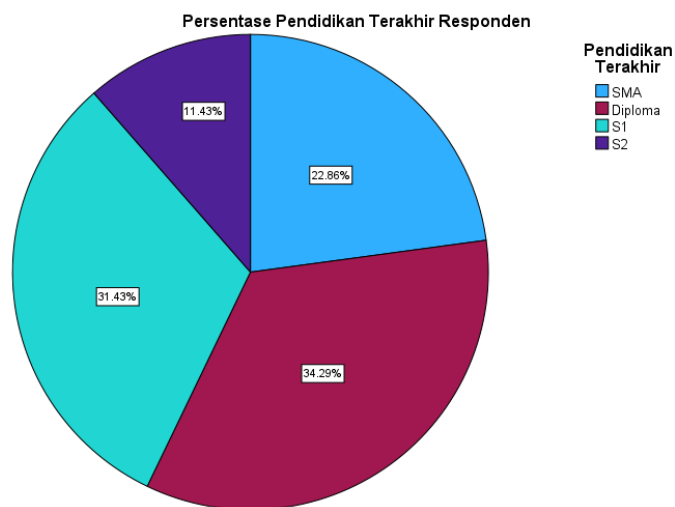


Sumber : data hasil diolah (2024)

Gambar 4.2

Berdasarkan gambar 4.2 di atas dapat diketahui bahwa responden dengan usia < 20 tahun sebanyak 2,86%, usia 20-30 tahun sebanyak 28,57%, usia 31-40 tahun sebanyak 54,29%, dan usia > 40 tahun sebanyak 14,29%.

c. Pendidikan Terakhir

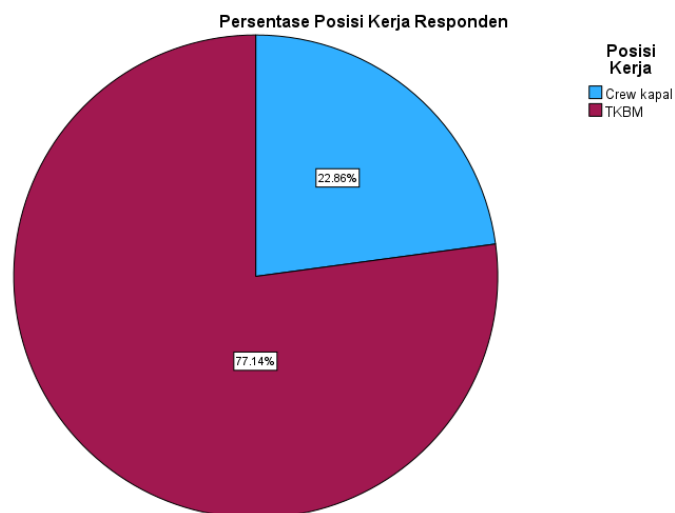


Sumber : data hasil diolah (2024)

Gambar 4.3

Berdasarkan gambar 4.3 data dari Pendidikan terakhir, bahwa responden dengan Pendidikan terakhir SMA sebanyak 22,86%, Diploma sebanyak 34,29%, S1 sebanyak 31,43%, S2 sebanyak 11,43%.

d. Posisi Kerja

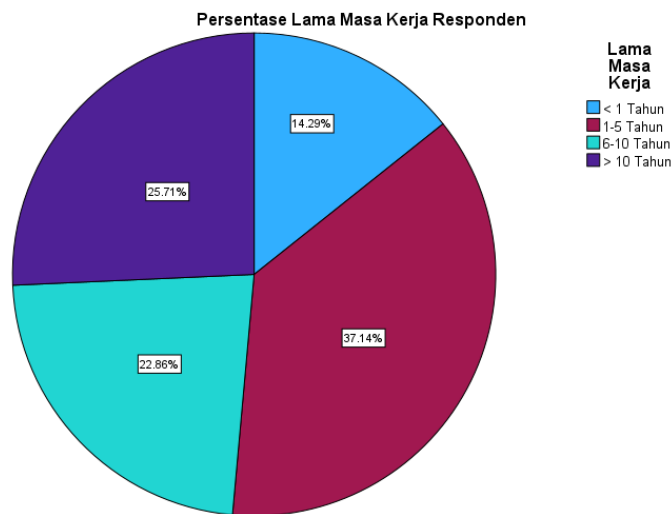


Sumber : hasil diolah (2024)

Gambar 4.4

Berdasarkan gambar 4.4 data dari posisi kerja, dapat diketahui bahwa 77,14% responden adalah TKBM, dan 22,86%, responden adalah *crew kapal*.

e. Masa Kerja



Sumber : hasil diolah (2024)

Gambar 4.5

Berdasarkan gambar 4.5 data dari Lama Masa Kerja Responden, diketahui bahwa responden dengan masa kerja < 1 tahun 14,29%, 1-5 tahun 37,14%. 6-10 tahun 22,86%, dan > 10 tahun 25,71%.

B. ANALISIS DATA

Dalam analisis data, penulis akan menganalisis kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat pada kapal MV. Rashad yang diageni olrh PT. Bahari Eka Nusantara cabang Sangkulirang. Peneliti akan mengumpulkan data berupa hasil kuesioner mengenai variabel kinerja peralatan bongkar muat (X) dan variabel produktivitas kegiatan muat (Y). Dari hasil keusioner yang diterima dari 35 orang responden, penulis dapat mengolah data tersebut yang hasilnya dapat digunakan untuk memastikan ada atau tidaknya pengaruh dan seberapa besar pengaruh variabel X terhadap variabel Y.

Oleh karena itu, untuk memudahkan analisis masalah, dibuat dua kelompok variabel yaitu variabel X dan variabel Y. Untuk memastikan apakah kedua variabel tersebut berpengaruh satu sama lain, peneliti akan menggunakan metode analisis regresi dan uji koefisien determinasi untuk mengukur sejauh mana kinerja peralatan bongkar muat mempengaruhi produktivitas kegiatan muat MV. Rashad.

1. Analisis Data Deskriptif

a. Analisis Data Variabel Kinerja Peralatan Bongkar Muat

Pada variabel kinerja peralatan bongkar muat diukur berdasarkan tiga dimensi penelitian yaitu ketersediaan, keandalan, dan kemampuan perawatan. Dari hasil pengolahan data responden berdasarkan kuesioner variabel X ini yang didistribusikan kepada 35 responden terdiri dari 3 dimensi penelitian dan 8 pernyataan yang digunakan oleh penulis dalam penyebaran kuesioner. Hasil dari kuesioner yang telah terkumpul dapat dilihat pada tabel berikut ini:

TABEL 4.1

Rekapitulasi Hasil Responden Variabel Kinerja Peralatan Bongkar Muat

No	Pernyataan	Skala Nilai					Σ	\bar{x}
		5	4	3	2	1		
		SS	S	N	TS	STS		
1	Sering terjadi penundaan pekerjaan yang diakibatkan kerusakan peralatan	13	10	12	0	0	141	4,02
2	Kerusakan peralatan bongkar muat menyebabkan penurunan total <i>effective time</i>	20	11	3	1	0	155	4,42
3	Satu siklus kerja <i>Crane</i> membutuhkan waktu yang lama	14	17	4	0	0	150	4,28
4	Jumlah muatan yang diangkut dalam satu siklus hanya sedikit	8	16	10	1	0	136	3,88
5	Tingkat kerusakan peralatan yang parah	14	12	8	1	0	144	4,11
6	Jumlah waktu kerusakan peralatan tinggi	15	15	5	0	0	150	4,28

7	Kurang tersedianya suku cadang di atas kapal	13	17	5	0	0	148	4,22
8	Perbaikan pada kerusakan peralatan membutuhkan waktu yang lama	9	16	9	1	0	138	3,94
TOTAL		106	114	56	4	0	1.162	4,14
RATA-RATA								

Sumber : data hasil diolah peneliti (2024)

Berdasarkan pada tabel Rekapitulasi Hasil Responden terhadap Kinerja Peralatan Bongkar Muat (X) dimana bobot tertinggi terdapat pada pernyataan ke-2, yaitu Kerusakan peralatan bongkar muat menyebabkan penurunan total *effective time* sebesar 4,42. Bobot terendah terdapat pada pernyataan ke-4, yaitu Jumlah muatan yang diangkut dalam satu siklus hanya sedikit sebesar 3,88.

b. Analisis Data Variabel Produktivitas Kegiatan Muat

Pada variabel produktivitas kegiatan muat (Y) diukur berdasarkan tiga dimensi penelitian yaitu ketersediaan, keandalan, dan kualitas. Dari hasil pengolahan data responden berdasarkan kuesioner variabel Y ini yang didistribusikan kepada 30 responden terdiri dari 3 dimensi penelitian dan 8 pernyataan yang digunakan oleh peneliti dalam penyebaran kuesioner. Hasil dari kuesioner dapat dilihat pada tabel berikut ini:

TABEL 4.2
Rekapitulasi Hasil Responden Untuk Variabel Produktivitas Kegiatan Muat

No	Pernyataan	Skala Nilai					Σ	\bar{x}
		5	4	3	2	1		
		SS	S	N	TS	STS		
1	Ketidaktersediaan suku cadang mempengaruhi produktivitas kegiatan muat	11	17	4	3	0	142	4,05
2	Jam kerja peralatan yang ada belum memenuhi kebutuhan produksi	21	8	6	0	0	155	4,42

3	Minimnya kerusakan barang saat proses bongkar muat terjadi	15	16	4	0	0	151	4,31
4	Penyelesaian kegiatan muat tidak tepat waktu	12	14	8	1	0	141	4,02
5	Kondisi peralatan bongkar muat kurang mendukung kelancaran kegiatan bongkar muat	17	9	9	0	0	148	4,22
6	Kinerja peralatan bongkar muat di atas kapal MV. Rashad berdampak negatif pada produktivitas	16	11	7	1	0	147	4,20
7	Loading rate kapal MV. Rashad belum memenuhi target	16	10	8	1	0	146	4,17
8	Tidak tercapainya target kuantitas muatan harian yang ditargetkan	23	11	1	0	0	162	4,62
TOTAL		131	96	47	4	0	1.192	4,25
RATA-RATA								

Sumber : data hasil diolah peneliti (2024)

Berdasarkan pada tabel Rekapitulasi Hasil Responden Terhadap Produktivitas Kegiatan Muat (Y) dimana bobot tertinggi terdapat pada pernyataan ke-8, yaitu Loading rate kapal MV. Rashad belum sesuai target sebesar 4,62. Bobot terendah terdapat pada pernyataan 4, yaitu Minimnya kerusakan barang saat proses bongkar muat terjadi sebesar 4,02.

Peneliti dapat memberikan data hasil analisis berupa tabel hasil perhitungan untuk variabel Kinerja Peralatan Bongkar Muat (X) terhadap Produktivitas Kegiatan Muat (Y) pada kapal MV. Rashad dengan data terlampir:

TABEL 4.3
Hasil Uji Deskriptif
Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
X	35	20	40	33.20	4.837
Y	35	23	40	34.06	4.759
Valid N (listwise)	35				

Sumber : SPSS 28.0

Berdasarkan data dari table 4.3 Hasil Uji Deskriptif dari X dan Y diperoleh bahwa:

- a. Nilai minimum untuk X sebesar : 20,00, sedangkan Y : 23,00
- b. Nilai maksimum untuk X sebesar : 40,00, sedangkan Y : 40,00

2. Uji Instrumen

a. Uji Validitas

Uji validitas ini dilakukan untuk mengukur tingkat kevalidan suatu instrumen yang terdapat pada suatu kuesioner dalam bentuk pernyataan. Dalam penelitian ini, teknik yang dilakukan untuk mengukur validitas dari kuesioner, yaitu dengan menggunakan rumus korelasi product moment pada setiap data dalam masing-masing pernyataan kuesioner. Setiap data instrumen dapat dinyatakan valid apabila $r_{hitung} > r_{table}$ dengan nilai signifikansi sebesar 0,05 (5%), yang dimana dengan jumlah responden sebanyak 30 responden yang berada dalam nilai r_{table} sebesar 0,3338. R tabel didapat dari taraf signifikansi (α) sebesar 5% dengan degree of freedom (df)/ derajat bebas menggunakan rumus:

$$df = n - 2$$

Keterangan:

n = Jumlah sampel

2 = *Two tail test*

Maka:

$$df = 35 - 2$$

$$df = 33$$

TABEL 4.4

Tabel R

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

Sumber : <https://sekolahstata.com/r-tabel/>

Berikut hasil uji validitas pada penelitian sebagai berikut:

TABEL 4.5
Hasil Uji Validitas

Variabel	Pernyataan	Nilai Korelasi r_{hitung}	Nilai r_{tabel}	Keterangan
Kinerja Peralatan Bongkar Muat	X1.1	0,786	0,3338	Valid
	X1.2	0,782	0,3338	Valid
	X1.3	0,720	0,3338	Valid
	X1.4	0,823	0,3338	Valid
	X1.5	0,766	0,3338	Valid
	X1.6	0,788	0,3338	Valid
	X1.7	0,832	0,3338	Valid
	X1.8	0,776	0,3338	Valid
Produktivitas Kegiatan Muat	Y1.1	0,685	0,3338	Valid
	Y1.2	0,716	0,3338	Valid
	Y1.3	0,762	0,3338	Valid
	Y1.4	0,779	0,3338	Valid
	Y1.5	0,840	0,3338	Valid
	Y1.6	0,687	0,3338	Valid
	Y1.7	0,879	0,3338	Valid
	Y1.8	0,698	0,3338	Valid

Sumber : Data diolah (2024)

Berdasarkan data table 4.5 Hasil Uji Validitas di atas variabel Kinerja Peralatan Bongkar Muat (X) terhadap Produktivitas Kegiatan Muat (Y) pada kapal MV. Rashad, maka dapat disimpulkan bahwa semua pernyataan pada kuesioner yang di isi oleh responden dinyatakan valid karena memiliki $r_{hitung} > r_{tabel}$ sebesar 0,3338

b. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas ini bertujuan untuk menguji tingkat reliabel (konsistensi) dalam kuesioner, dengan kriteria atas pernyataan dalam setiap variabel dapat dikatakan reliabel apabila nilai kriteria *Cronbach's Alpha* $> 0,60$, sedangkan jika pernyataan setiap variable dinyatakan tidak reliabel, apabila nilai kriteria *Cronbach's Alpha* $< 0,60$. Berikut ini merupakan hasil uji reliabilitas pada penelitian ini, yaitu sebagai berikut:

1) Kinerja Peralatan Bongkar Muat (X)

TABEL 4.6
Hasil Uji Reliabilitas Variabel X
Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.891	8

Sumber : SPSS 28.0

Dari tabel 4.6 Hasil Uji Reliabilitas Variabel X di atas, terlihat nilai Cronbach's Alpha sebesar $0,891 > 0,60$ maka kuesioner dinyatakan reliable.

2) Produktivitas Kegiatan Muat (Y)

TABEL 4.7
Hasil Uji Reliabilitas Variabel Y
Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.909	8

Sumber : SPSS 28.0

Dari tabel 4.7 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Y di atas, terlihat nilai Cronbach's Alpha sebesar $0,909 > 0,60$ maka kuesioner dinyatakan reliabel.

3. Uji Normalitas

TABEL 4.8
Hasil Uji Normalitas
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		35
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	2.52275096
Most Extreme Differences	Absolute	.093
	Positive	.093
	Negative	-.064
Test Statistic		.093
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		.200 ^d
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^c	Sig.	.613
	99% Confidence Interval Lower Bound	.601
	Upper Bound	.626

Sumber : SPSS 28.0

Berdasarkan Tabel 4.8 Hasil Analisis Uji Normalitas di atas, didapatkan nilai uji normalitas sebesar 0,200. Dengan ketentuan jika nilai uji normalitas dibawah 0,05 maka berdistribusi tidak normal, jika di atas 0,05 maka berdistribusi normal. Maka nilai signifikansi menunjukkan 0,200, dari hasil uji tersebut maka disimpulkan bahwa nilai residual berdistribusi normal.

4. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi bertujuan untuk menyatakan derajat dan arah hubungan linear antara dua variable. Ketika terdapat hubungan linear sempurna, setiap perubahan pada variabel Produktivitas Kegiatan Muat (Y).

Pada penelitian yang dilakukan ini, hipotesis yang diajukan adalah sebagai berikut:

Ho: Tidak terdapat pengaruh kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat

Ha: Terdapat pengaruh kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat..

Korelasi antara variabel dinyatakan dengan koefisien korelasi yang dihitung dengan r (*Pearson's correlation*). Berikut ini merupakan hasil pengujian analisis yang dilakukan dengan menggunakan SPSS 28.0 sebagai berikut:

TABEL 4.9
Hasil Analisis Koefisien Korelasi
Correlations

		X	Y
X	Pearson Correlation	1	.848**
	Sig. (2-tailed)		<.001
	N	35	35
Y	Pearson Correlation	.848**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	
	N	35	35

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

Sumber : SPSS 28.0

Berdasarkan tabel 4.9 Hasil Analisis Koefisien Korelasi di atas, menunjukkan bahwa nilai koefisien korelasi antara variabel Kinerja Peralatan Bongkar Muat

denga variable (Y), diperoleh hasil perhitungan korelasi sebesar 0,848 yang memiliki pengaruh kuat bahwa variabel (X) memiliki pengaruh yang sangat Kuat dan positif terhadap variabel (Y)

5. Analisis Koefisien Determinasi

Menurut Ghazali (2012:97) koefisien determinasi (r^2) merupakan alat untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol atau satu. Nilai r^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Dan sebaliknya jika nilai yang mendekati 1 berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel-variabel dependen.

TABEL 4.10
Hasil Uji Analisis Koefisien Determinasi
Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.848 ^a	.719	.710	2.561

a. Predictors: (Constant), X

b. Dependent Variable: Y

Sumber : SPSS 28.0

Berdasarkan tabel 4.10 Hasil Analisis Koefisien Detereminasi di atas, diketahui Koefisien Determinasi atau R_{square} adalah sebesar 0,719 atau 71,9%, hal ini menunjukkan bahwa variabel (X) mampu mempengaruhi variabel (Y) sebesar 71,9% sedangkan sisanya sebesar 28,1% dipengaruhi faktor lain.

6. Analisis Regresi Linier Sederhana

Menurut Sugiyono (2017:261) regresi sederhana didasarkan pada hubungan fungsional ataupun kausal satu variabel independen dengan satu variabel dependen. Untuk mengetahui arah hubungan dan seberapa besar pengaruh antara variable x dengan variable y maka pengujian dilakukan dengan menggunakan analisis regresi linier sederhana. Berikut ini merupakan hasil pengujian analisis yang dilakukan dengan menggunakan SPSS sebagai berikut:

TABEL 4.11
Hasil Uji Analisis Regresi Linear Sederhana

Coefficients^a					
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
Model		B	Std. Error	Beta	t
1	(Constant)	6.365	3.045		2.090
	X	.834	.091	.848	9.188
					Sig.
					.044
					<.001

a. Dependent Variable: Y

Sumber : SPSS 28.0

Sehingga persamaan regresi sederhana yang diperoleh adalah sebagai berikut:

$$Y = 6,365 + 0,834X$$

Nilai koefisien beta variabel X sebesar 0,834, jika nilai variabel lain konstan dan variabel (X) mengalami peningkatan 1 satuan, maka variabel (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 0,834 satuan. Begitu juga sebaliknya, jika nilai variabel lain konstan dan variabel (X) mengalami penurunan sebesar 1 satuan, maka variabel Produktivitas Kegiatan Muat (Y) akan mengalami penurunan sebesar 0,834 satuan, begitupun sebaliknya jika variabel (X) mengalami kenaikan sebesar 1 satuan, maka variabel (Y) akan mengalami kenaikan sebesar 0,834 satuan.

7. Uji Hipotesis

Menurut Sugiyono (2013: 153) Uji hipotesis yaitu suatu pengujian untuk mengetahui tingkat signifikan antara variabel bebas dengan variabel terikat.

\

TABEL 4.12**TABEL T**

Titik Persentase Distribusi t (df = 1 – 40)

Pr df	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

Sumber: <http://ledhyane.lecture.ub.ac.id/files/2013/04/tabel-t.pdf>

- a. Jika nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $sig < \alpha$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima.
- b. Jika nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ atau $sig > \alpha$ maka H_a ditolak dan H_0 diterima.

Berikut ini merupakan hasil pengujian analisis yang dilakukan dengan menggunakan SPSS sebagai berikut:

TABEL 4.13
Hasil Uji Hipotesis
Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients B	Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant) 6.365	3.045		2.090	.044
	X .834	.091	.848	9.188	<.001

a. Dependent Variable: Y

Sumber : SPSS 28.0

Berdasarkan perhitungan di atas, dapat dilihat bahwa t_{hitung} sebesar 9,188 dan t_{tabel} adalah 2,034, kesimpulannya adalah $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $9,188 > 2,034$ H_0 ditolak, dan H_a diterima. Artinya hubungan yang signifikan dan positif antara kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan batu bara pada kapal MV. Rashad.

TABEL 4.14
Hasil Analisis *Loading Factor*

X1.1	0,682	Y1.1	0,552
X1.2	0,796	Y1.2	0,631
X1.3	0,692	Y1.3	0,484
X1.4	0,604	Y1.4	0,731
X1.5	0,561	Y1.5	0,560
X1.6	0,660	Y1.6	0,663
X1.7	0,645	Y1.7	0,677
X1.8	0,502	Y1.8	0,624

Sumber: data hasil diolah (2024)

Berdasarkan data table 4.14 Hasil Analisis Loading Faktor digunakan peneliti untuk melihat indikator mana yang paling berpengaruh dan indikator mana yang paling tidak berpengaruh, maka peneliti uraikan sebagai berikut:

1. Variabel Kinerja Peralatan Bongkar Muat (X)

Indikator yang memiliki pengaruh paling besar pada kinerja peralatan bongkar muat adalah Kerusakan peralatan bongkar muat menyebabkan penurunan total *effective time* dengan *loading factor* sebesar 0,796, lalu Satu siklus kerja *crane* membutuhkan waktu yang lama dengan *loading factor* sebesar 0,692, lalu Sering terjadi penundaan pekerjaan yang diakibatkan kerusakan peralatan dengan *loading factor* sebesar 0,682, lalu Jumlah waktu kerusakan peralatan tinggi dengan *loading factor* sebesar 0,660, lalu Kurang tersedianya suku cadang di atas kapal dengan *loading factor* sebesar 0,645, lalu Jumlah muatan yang diangkut dalam satu siklus kerja hanya sedikit dengan *loading factor* sebesar 0,604, lalu Tingkat kerusakan peralatan yang parah dengan *loading factor* sebesar 0,561, lalu Perbaikan pada kerusakan peralatan membutuhkan waktu yang lama dengan *loading factor* sebesar 0,502.

2. Variabel Produktivitas kegiatan Muat (Y)

Indikator yang memiliki pengaruh paling besar pada produktivitas kegiatan muat adalah Penyelesaian kegiatan muat tidak tepat waktu *loading factor* sebesar 0,731, lalu Loading rate kapal MV. Rashad belum memenuhi Loading rate kapal MV. Rashad belum memenuhi target dengan *loading factor* sebesar 0,677, lalu Kinerja peralatan bongkar muat di atas kapal MV. Rashad berdampak negatif pada produktivitas dengan *loading factor* sebesar 0,663, lalu Jam kerja peralatan belum memenuhi kebutuhan produksi dengan *loading factor* sebesar 0,631, lalu Tidak tercapainya target kuantitas muatan harian yang ditargetkan dengan *loading factor* sebesar 0,624, lalu Kondisi peralatan bongkar muat kurang mendukung kelancaran kegiatan bongkar muat dengan *loading factor* sebesar 0,560, lalu Ketidaktersediaan suku cadang mempengaruhi produktivitas kegiatan muat dengan *loading factor* sebesar 0,552, lalu Minimnya kerusakan barang saat proses bongkar muat terjadi dengan *loading factor* sebesar 0,484.

C. PEMBAHASAN MASALAH

Dalam Pembahasan masalah ini penulis akan menguraikan pemecahan masalah kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat pada kapal MV. Rashad yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara cabang Sangkulirang. Terbukti bahwa terdapat pengaruh yang sangat kuat dan positif antara kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat. Maka dapat diperoleh pembahasan mengenai pengaruh terhadap variable yang terdiri dari Kinerja Peralatan Bongkar Muat dan Produktivitas kegiatan Muat pada kapal MV. Rashad sebagai berikut:

1. Berdasarkan data hasil analisis *loading factor* pada variabel Kinerja Peralatan Bongkar Muat (X), *loading factor* dengan nilai terbesar terdapat pada pernyataan Kerusakan peraltan bongkar muat menyebabkan penurunan total *effective time* dengan *loading factor* sebesar 0,796, dan *loading factor* terendah terdapat pada pernyataan Perbaikan pada kerusakan peralatan membutuhkan waktu yang lama dengan *loading factor* sebesar 0,502.

2. Berdasarkan data hasil analisis *loading factor* pada variabel Produktivitas Kegiatan Muat (Y), *loading factor* dengan nilai terbesar terdapat pada pernyataan Penyelesaian kegiatan muat tidak tepat waktu dengan *loading factor* sebesar 0,731, dan *loading factor* terendah terdapat pada pernyataan Minimnya kerusakan barang saat proses bongkar muat terjadi dengan *loading factor* sebesar 0,484.
3. Hubungan Kinerja Peralatan Bongkar Muat (X) terhadap Produktivitas Kegiatan Muat (Y) kapal MV. Rashad, didapatkan data koefisien korelasi sebesar 0,848 yang menyatakan adanya hubungan koefisien korelasi yang “sangat kuat”
4. Dari perhitungan uji T didapatkan nilai t_{hitung} yang lebih besar daripada t_{tabel} (9,188 > 2,048) yang artinya jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka hipotesis alternatif (H_a) diterima dan terbukti ada pengaruh positif dan signifikan antara Kinerja Peralatan Bongkar Muat terhadap Produktivitas Kegiatan Muat. Kemudian perhitungan koefisien determinasi (R^2) didapatkan nilai koefisien determinasi sebesar 71,9%, yang artinya pengaruh Kinerja Peralatan Bongkar Muat terhadap Produktivitas Kegiatan Muat sebesar 71,9% dan sisanya sebesar 28,1% berasal dari faktor lain di luar penelitian ini.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari hasil analisa mengenai pengaruh kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat batu bara pada kapal MV. Rashad yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara cabang Sangkulirang maka diambil Kesimpulan yaitu:

5. Analisis korelasi menunjukkan $r = 0,848$. Hal ini berarti hubungan antara kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan muat pada MV. Rashad sangat kuat dan berhubungan positif. Analisa koefisien determinasi diperoleh nilai $KD = 71,9\%$, menunjukkan bahwa terdapat pengaruh kinerja peralatan bongkar muat terhadap produktivitas kegiatan batu bara sebesar 71,9% dan sisanya sebesar 28,1% adalah pengaruh faktor lain. Dari analisis regresi linier sederhana $Y = 6,365 + 0.834X$, diperoleh pernyataan jika kinerja pada peralatan bongkar muat (X) naik sebesar 1 satuan, maka akan diikuti dengan peningkatan produktivitas kegiatan muat sebesar 0,834 satuan, sebaliknya jika kinerja peralatan bongkar muat (X) turun sebesar 1 satuan, maka akan diikuti dengan penurunan produktivitas kegiatan muat sebesar 0,834 satuan.
6. Berdasarkan data hasil analisis *loading factor* pada variabel Kinerja Peralatan Bongkar Muat (X), *loading factor* dengan nilai terbesar terdapat pada pernyataan Kerusakan peralatan bongkar muat menyebabkan penurunan total *effective time* dengan *loading factor* sebesar 0,796, dan *loading factor* terendah terdapat pada pernyataan Perbaikan pada kerusakan peralatan membutuhkan waktu yang lama dengan *loading factor* sebesar 0,502.
7. Berdasarkan data hasil analisis *loading factor* pada variabel Produktivitas Kegiatan Muat (Y), *loading factor* dengan nilai terbesar terdapat pada pernyataan Penyelesaian kegiatan muat tidak tepat waktu dengan *loading*

factor sebesar 0,731, dan *loading factor* terendah terdapat pada pernyataan Minimnya kerusakan barang saat proses bongkar muat terjadi dengan *loading factor* sebesar 0,484.

B. SARAN

Berdasarkan pada kesimpulan yang dibuat peneliti, peneliti ingin memberikan saran-saran yang dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk meningkatkan kinerja peralatan bongkar muat pada MV. Rashad, agar produktivitas kegiatan muat batu bara pada kapal MV. Rashad dapat meningkat juga. Berikut ini adalah saran dari peneliti untuk menangani permasalahan tersebut:

1. Berdasarkan *loading factor* terbesar terdapat pada pernyataan Kerusakan peralatan bongkar muat menyebabkan penurunan total *effective time*. Saran dari peneliti untuk mengatasi permasalahan ini adalah dengan cara melakukan pengecekan dan perawatan secara rutin untuk mengurangi terjadinya kerusakan atau bertambahnya kerusakan pada peralatan bongkar muat (*Ship Crane*), sehingga *effective time* pada *ship crane* akan lebih maksimal, sehingga peralatan bongkar muat dapat bekerja sesuai kinerja yang di sepakati.
2. Memperhatikan ketersediaan suku cadang (*spare part*) dan pentingnya *Planned Maintenance System* (PMS), supaya setiap kerusakan yang terjadi dapat langsung diperbaiki tanpa menunggu pengadaan *spare part* terlebih dahulu.

DAFTAR PUSTAKA

- Afandi. 2018. *Manajemen Sumber Daya Manusia (Teori, Konsep, dan Indikator)*. Riau: Zanaf Publishing.
- Andrew K.S. Jardine dan Albert Tsang. 2013. *Maintenance, Replacement, and Reliability: Theory And Applications*. Florida: CRC Pres.
- Anis. 2021. *14 Practical Tips For Maintenance And Operation Of Cargo Crane On Ships*. Diakses pada 06 Agustus 2024 , dari <https://www.marineinsight.com/guidelines/14-practical-tips-maintenance-operation-cargo-crane-ship/>.
- Dirjen Perhubungan Laut Nomor: UM.002/38/18/DJPL-11 Tahun 2011. *Tentang Layanan Operasi Pelabuhan*. Jakarta.
- Elbadiansyah. 2019. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Malang: CV IRDH
- Engkos Kosasih dan Hananto Soewodo. 2007. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- F.D.C, Sudjatmiko. 2010. *Pokok-pokok pelayaran niaga*. Jakata: Bharatara.
- Ghozali. 2018. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Heizer Render dan Munson C. 2017. *Operations Management: Sustainability and Supply Chain Management*. Boston: Pearson Education.
- International Journal of Coal Geology.2023. *Coal Geology and its Applications*. Elsevier.
- International Maritime Organization. 2014. *SOLAS Consolidated Edition 2014*. London
- Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral. 2021. *Cadangan Batubara Masih 38,84 Miliar Ton, Teknologi Bersih Pengelolaannya Terus Didorong*. Jakarta. Diakses pada 02 Februari 2024 , dari <https://www.esdm.go.id/id/media-center/arsipberita/cadangan-batubara-masih-3884-miliar-ton-teknologi-bersih-pengelolaannyaterus-didorong>
- Lasse. 2014. *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Matius Eka Pratama, Dkk. 2020. *Hubungan Utilisasi Terhadap Produktivitas*. Surabaya
- Oil Companies International Marine Forum. 2013. *Ship To Ship Transfer Guide*. London
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 26 Tahun 2022. *Pengawakan Kapal Niaga*. Jakarta
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 59 Tahun 2021. *Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan*. Jakarta.

- Rahadi, D.R. 2010 *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Malang: Tunggal Mandiri Publishing.
- Schermenharn. 2018. *Pengukuran Suatu Kinerja Dengan Memperhitungkan Sumber Daya Yang Di Gunakan*. Jakarta: Prenadameidia Group
- Siregar. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif: Dilengkapi dengan Perbandingan Perhitungan Manual & SPSS*. Jakarta: Kencana.
- Sjaifuddin, Tharir. (2016,12 Desember). *Sjaifuddin Thahir: Ship to Ship Transfer tidak boleh Sembarangan*. Diakses pada 02 Februari 2024 , dari <https://maritimnews.com/2016/12/sjaifuddin-thahir-ship-to-ship-transfer-tidak-boleh-sembarangan/>
- Sinungan. 2018. *Produktivitas Apa dan Bagaimana*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sugiyono. 2019. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

DAFTAR ISTILAH

<i>C1,C2,C3,C4</i>	Menunjukkan nomor <i>crane</i> kapal
<i>Callung</i>	Kunjungan
<i>Cargo Onboard</i>	Muatan yang sudah termuat didalam palka kapal
<i>Crew Change</i>	Pergantian awak kapal
<i>Loading Point</i>	Area untuk melakukan kegiatan muat
<i>Loading Rate</i>	Kecepatan <i>crane</i> kapal dalam melakukan pemuatan dalam satuan MT/ <i>Crane</i> /Jam
MT	<i>Metric Ton</i> adalah satuan dari berat
<i>Principal</i>	Pihak yang memberikan kewenangan pada agen untuk melakukan tindakan tertentu serta melakukan pengawasan tindakan agen.
TKBM	Tenaga Kerja Bongkar Muat
<i>Resume of Timesheet</i>	Rangkuman dari laporan kegiatan yang terjadi
<i>Ship Owner</i>	Pemilik Kapal

Lampiran 1


Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut

		Pengukuhan SIUPAL PT. BAHARI EKA NUSANTARA dikarenakan SIUPAL Asli dilaminating
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL) (Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 82. Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan)		
NOMOR : BXXXIV-195/AT.54		
Berdasarkan surat permohonan Saudara No. 030/BEN/Nov'07 tanggal 15/11/2007 diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada :		
Nama Perusahaan	: PT. BAHARI EKA NUSANTARA	
Alamat Kantor Perusahaan	: Gd. Wisma Budi Lt. 3 Ruang 304 HR. Rasuna Said Kav. C-6 Kel. Karet Kec. Setiabudi Jakarta Selatan 12920	
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab	: YUSTINA UTAMI (Direktur)	
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	: Taman Sari Pesona Bali Blok 8A/9 RT.003 RW.015 Kel. Pisangan Kec. Ujung Timur - Tangerang	
Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)	: 02.433.881.6-011.000	
Kewajiban Pemegang SIUPAL :		
<ol style="list-style-type: none">1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan laut, kepelabuhanan, keselamatan maritim dan lingkungan hidup.2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi / Komisaris, domisili perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.5. Mengumumkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau liner maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau trampet melalui media massa ataupun organisasi yang mempertemukan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.6. Menyampaikan laporan tahunan kegiatan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.7. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk kru / calon kru yang akan melaksanakan pelayaran (Homes Lint), bagi kapal yang berukuran 61. / 50 keatas.8. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.		
SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.		
Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.		
Penanggung jawab  PT. BAHARI EKA NUSANTARA YUSTINA UTAMI (Direktur)		Dikeluarkan di : JAKARTA Pada tanggal : 31 MARET 2008  DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KEFENDI BATUBARA NIP. 120 087 763

Lampiran 2
Surat Pendaftaran Perusahaan

 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS III SANGKULIRANG		
Alamat : Jin. Pelabuhan No.20 Sangkulirang Kalimantan Timur (75684)	Telp : -- Fax : --	E-mail : kanpelsangkulirang@yahoo.com
<u>SURAT PENDAFTARAN PERUSAHAAN</u> NOMOR : AL.002/1/4/UPP.Skg-19		
Berdasarkan :		
<ol style="list-style-type: none">1. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.2. Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 33 Tahun 2000 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, Kepmenhub No. KM. 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tela Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.3. Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) dari DJPL : No. BXXXIV-195/AT.54 Tanggal 31 Maret 20084. Surat Penunjukan Kantor Cabang Perusahaan Angkutan Laut di Pelabuhan Sangkulirang : SKEP 175/BEN/XXV/2018 Tanggal 25 Juni 20185. Surat Pembukaan Kantor Cabang Perusahaan Angkutan Laut di Pelabuhan Sangkulirang dari DJPL : No. AL.003/2000/623/721/18 Tanggal 15 Agustus 2018		
<p>Telah didaftarkan pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Sangkulirang dengan nomor seperti di atas untuk melakukan kegiatan kerja di Pelabuhan Sangkulirang terhitung sejak tanggal dikeluarkan SPP ini.</p>		
Nama Perusahaan	: PT. BAHARI EKA NUSANTARA	
Jenis Usaha	: JASA KEAGENAN PERKAPALAN	
Alamat Perusahaan	: JL. Pelabuhan No.22 RT.13 Dusun Pelabuhan Desa Benua Baru Ilir Kec. Sangkulirang Kab. Kutai Timur Prov. Kalimantan Timur	
Nama Penanggung Jawab	: LOBO MAREKA	
Alamat Penanggung Jawab	: JL. Papanggo Ilc Gg. Rambutan No.4 RT.014 RW.003 Kel. Papanggo Kec. Tanjung Priok	
Dengan Ketentuan :		
<ol style="list-style-type: none">1. Mematuhi seluruh Peraturan yang berlaku di Lingkungan Pelabuhan;2. Melaporkan secara tertulis kepada Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Sangkulirang setiap kali terjadi perubahan Dikresi / Pimpinan dan alamat Kantor Perusahaan;3. Tanda Pendaftaran ini tidak berlaku jika terdapat perubahan tanpa sepengetahuan Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Sangkulirang;4. Menyampaikan laporan kegiatan kerja perusahaan setiap bulan selambat – lambatnnya tanggal 5 bulan berjalan kepada Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Sangkulirang dan bertanggung jawab atas kebenaran laporan tersebut;5. Perusahaan secara finansial bertanggung jawab atas utang yang terjadi akibat kegiatan usaha yang dilaksanakan;		
SANGKULIRANG, 07 JANUARI 2019		
KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS III SANGKULIRANG,		
 LOBO MAREKA Kepala Cabang	 Capt. ABDUL NASIR, MM.M.Mar Pembina (IV/a) NIP. 19680424 200502 1 001	

Lampiran 3
Surat Pembukaan Kantor Cabang

 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17 Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8 JAKARTA - 10110	TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017, 3842440 PST: 4213, 4227, 4209, 4135	TEL: 3844492, 3458540 FAX: 3811786, 3845430, 3507578
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------

Nomor : AL.003/2000/623/721/18 Klasifikasi : Lampiran : Perihal : Pembukaan Kantor Cabang Perusahaan Angkutan Laut di Pelabuhan Sangkulirang	Jakarta, 15 Agustus 2018 Kepada Direktur PT. BAHARI EKA NUSANTARA Gd. Grahe Paramita Lt. 12, Jl. Denpasar Raya Blok D-2, Kav.8, Kel. Karet Kuningan, Kec. Setiabudi di Jakarta Selatan - 12920	
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

1. Menunjuk surat Saudara No. 031/VII/PERMIT/BEN/2018 tanggal 10 Agustus 2018 perihal tersebut pada pokok surat dan sesuai Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Jo Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 dan KEPMENHUB No. KM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, dengan ini dinyatakan bahwa kantor cabang dari PT. BAHARI EKA NUSANTARA selaku pemegang SIUPAL No. B XXXIV-195/AT.54 tanggal 31 Maret 2008 di :

a. Pelabuhan	: Sangkulirang
b. Alamat	: Jalan. Pelabuhan No. 22 RT.13 Dusun Pelabuhan Desa Benua Baru Ilir Kecamatan, Sangkulirang Kabupaten: Kutai Timur Kutai Timur
c. Telepon / Fax	: -
d. Nama Penanggung Jawab / Kepala	: LOBO MAREKA
e. Alamat Kepala Cabang	: JL. PAPANGGO II C GG. RAMBUTAN NO. 4 RT/RW. 014/003, KELURAHAN. PAPANGGO KECAMATAN. TANJUNG PRIOK JAKARTA UTARA
f. Nomor / Tanggal SK Pengangkatan Kepala Cabang	: SKEP 175/BEN/XXV/2018 Tanggal 25 Juni 2018

2. Kantor cabang tersebut telah terdaftar pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Kewajiban kewajiban yang harus dilaksanakan oleh kantor cabang adalah sebagai berikut :


- Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, perlindungan lingkungan maritim serta ketentuan peraturan pemerintah daerah setempat.
- Kantor cabang harus merupakan bagian organik dari induk perusahaan yang bersangkutan.
- Kantor cabang bertanggung jawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional perusahaan yang disampaikan kepada Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan setempat.
- Setiap kali terjadi perubahan kepala cabang, alamat kantor cabang dan perubahan perusahaan lainnya, perusahaan induk harus melaporkan secara tertulis kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- Perusahaan induk secara financial bertanggung jawab sepenuhnya atas hutang yang dilakukan oleh kantor cabang.
- Kantor cabang ditutup dengan sendirinya bilamana perusahaan induk yang bersangkutan tidak melakukan kegiatan lagi dan atau tidak ada kunjungan kapal milik / charter selama 6 (enam) bulan berturut turut.

3. Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
PELAKSANA TUGAS

Ttd

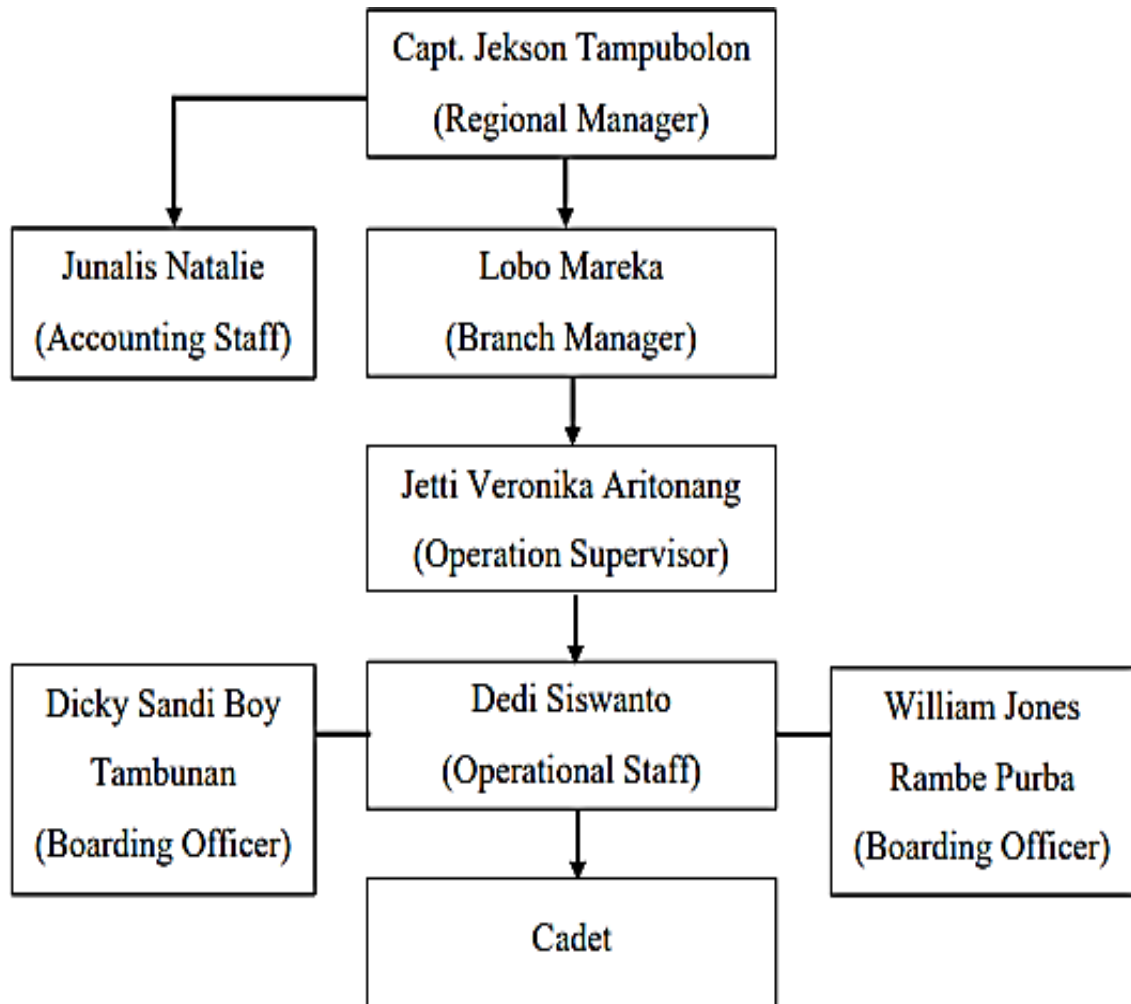
Dr., Capt. WISNU HANDOKO, M.Sc.
NIP. 197310311999031002



Tambahan Yth:

- Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
- Kadis perhubungan provinsi Kalimantan Timur;
- Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Sangkulirang;
- DPP INSA;
- DPC INSA.

Lampiran 4
Struktur organisasi



Lampiran 5
Ship Particular MV. Rashad

SHIP'S PARTICULARS

Name of vessel	"MV RASHAD"	Inmarsat B Tel	
Port Of Registry	JAKARTA	Inmarsat B Fax	
Nationality	INDONESIA	Inmarsat B Telex	
Call Sign	YBJS2	Inmarsat C	452503529
IMO Number	9220718	Selcall	525020411
Official Number	906711	MMSI No.	525020411
		Accounting Code	G B 0 8
Class	NKK (NS*, ESP (2&4 empty), MNS*, MO)		
Built At	Sanoyas Shipyard, Mizushima, Japan – (Hull No. 1190) Keel Laid: 14.12. 2000 / Delivered : 14.05.2001		
Owner	PT. PRAWIRA LESTARI LINE		
Operator	PT. GURITA LINTAS SAMUDRA		

Length O.A.	187.3 m	Length B.P.	180.0 m
Breadth MLD	32.2 m	Depth MLD	16.55 m
Breadth Extreme	32.234 m		
Gross Tonnage	27581	Speed	ABT 14.5 kts
Net Tonnage	16641	Consumption	ABT 29.5 MT
Panama ID Number	6000744	Engine	DU-SULZER 6RTA48T
Panama Canal Net/UMS	22919	B.H.P. – C.S.O.	9100 PS x 113.7 RPM
Suez Canal Gross	28353.72	FO Capacity 95%	1738 MT
Suez Canal Net	25776.61	DO Capacity 95%	235 MT
Summer DWT	48377	F.W.A.	261 mm
T.P.C.	53.58	Light Ship	7801 MT

	DRAFT	DISPLACEMENT	DEADWEIGHT	FREEBOARD
TF	12.199 m	57452	49651 MT	4.394 m
F	11.956 m	56176	48375 MT	4.637 m
T	11.938 m	57483	49682 MT	4.655 m
S	11.695 m	56178	48377 MT	4.898 m
W	11.452 m	54877	47076 MT	5.141 m

CARGO HOLD CAPACITIES		
HOLD	GRAIN	BALE
1	10669.8 CUM	10391.2 CUM
2	13054.8 CUM	12655.5 CUM
3	12582.4 CUM	12710.9 CUM
4	13415.9 CUM	13015.4 CUM
5	12058.6 CUM	11819.5 CUM
TOTAL	61781.5 CUM	60052.5 CUM
LOAD DENSITY		
TANK TOP	24(3), 21.2(1,5), 21(2,4) MT/sq.m	
MAIN DECK	3.8 MT/sq.m	
HATCH COVERS	2.2 MT/sq.m	

BALLAST TANK CAPACITIES	
FORE PEAK	1464.9 CUM
1 DBT	1491.6 CUM
2 DBT P+S	2 x 1746.1 CUM
3 DBT P+S	2 x 1201.2 CUM
1 TST P+S	2 x 524.0 CUM
2 TST P+S	2 x 484.5 CUM
3 TST P+S	2 x 477.9 CUM
4 TST P+S	2 x 477.9 CUM
5 TST P+S	2 x 473.5 CUM
AFTER PEAK	379.9 CUM
CARGO HOLD No.3	12582.4 CUM
TOTAL BALLAST	26686.8 CUM

HEIGHT ABOVE BASE LINE	
RADAR ANTENNA	46.08 m
CLUB P & I - "GARD"	


 CAPT. ALAMSYATE
 MASTER


Dipindai dengan CamScanner

CS Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 6

Statement Of Fact dan Time Sheet Juni 2023

STATEMENT OF FACT



NAMA OF VESSEL	: MV. RASHAD	VOY	: 06/RA/2023
FLAG	: INDONESIA	GT / NT	: 27,561 / 16,641
PORT OF LOADING	: KALIDAMAS ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA	LAST PORT	: ORI
QUANTITY OF CARGO	: 48,500 MT	NEXT PORT	: ELTU JAWA 7
	DATE	TIME	
ROSP / ARRIVAL P/S	14-Jun-23	16:12	HRS
DROP ANCHORAGE	14-Jun-23	18:12	HRS
NOR TENDERED	14-Jun-23	18:12	HRS
ANCHOR AWEIGH	-	-	HRS
PILOT ON BOARD	14-Jun-23	17:36	HRS
FIRST LINE ASHORE	-	-	HRS
ALL FASTED / BERTHED	-	-	HRS
NOR ACCEPTED	AS PER CHARTER PARTY		
COMMENCED LOADING	14-Jun-23	22:20	HRS
COMPLETED LOADING	20-Jun-23	10:00	HRS
COMPLETED CARGO DOCUMENT	20-Jun-23	14:30	HRS
PILOT ON BOARD	20-Jun-23	15:30	HRS
VESSEL SAILED	20-Jun-23	16:48	HRS
EYA NEXT PORT	24-Jun-23	16:30	HRS
ARRIVAL CONDITION		DEPARTURE CONDITION	
BUNKERS R.O.B (ARRIVAL)		BUNKERS R.O.B (DEPARTURE)	
F/OIL	425,065 MTS	F/OIL	410 MTS
D/OIL	26,645 MTS	D/OIL	23 MTS
F/WATER	250 MTS	F/WATER	263 MTS
DRAUGHT ARRIVAL		DRAUGHT DEPARTURE	
FORE	2.76 M	FORE	11.632 M
AFT	5.92 M	AFT	12.278 M
TOTAL CARGO		CARGO LOADING	
48,500 MT		AS PER BILL OF LADING	
48,500 MT		AS PER FINAL DRAFT SURVEY	
-		AS PER SHORE SCALE	
DURATION AND REASON OF ANY DELAY			
FROM DATE/TIME	TO DATE/TIME	DURATION	DESCRIPTIONS

REMARKS:

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT BAHARI EKA NUSANTARA
 WILLIAM FURGA
 AS AGENTS ONLY

PT. INDEKIM DILARDO
 MASTER OF M/V RASHAD

INDEKIM
 SHIPPER
 NAME AND SIGNATURE (SHIPPER)

 CAHYA ALAMSYAH M. MAR
 PAWIRA LESTARI



PT. BAHARI EKA NUSANTARA
As Agent Only
JL. PELAHUAN NO.22 RT.13 DESA PELAHUAN DESA BENDU DARU ILLIR
KONKATAN : SANGKULIRANG KAMPATEN : KOTAI TIMOR KALIMANTAN TIMOR

TIME SHEET / STATEMENT OF FACT
WORKING RECORD

Name of Vessel	: MV. RASHAD
Port of Loading	: KALICONG
Arrived Pilot Station	: 14 JUN 2023 - 18:12 HRS
Notice of Readiness Tendered	: 14 JUN 2023 - 18:12 HRS
Notice of Readiness Accepted	: -

Completed Loading	: 14 JUN 2023 - 22:20 HRS
Description of Goods	: 20 JUN 2023 - 10:00 HRS
Quantity of Cargo	: 48,500 MT
Shipper/Consignee	: PT. INDEKIN COALINDO

PAGE 01

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME	REMARKS
14 JUN - WED	FINE	16:12 17:36 18:12 18:33 18:40 19:00 19:09 - 20:00 20:00 21:00 21:00 - 22:20 22:20	VESSEL ARRIVED AT PILOT STATION NOT TENDERED PILOT ON BOARD VESSEL DROPPED ANCHOR AT ANCHORAGE AREA PILOT AWAY AGENT AND PORT AUTHORITY ON BOARD PORT AUTHORITY DISEMBARK INITIAL DRAFT SURVEY & HOLD CLEAN INSPECTION BY CHIEF OFFICER AND SURVEYOR STEVEDORE ONBOARD LCT KARYA STAR A/SIDE AT P/SIDE OF MV. RASHAD PROCESS BARGE A/SIDE 1ST BG. GALAH V / TB. BINTANG SANGKULIRANG II A/SIDE AT S/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 7,322.415 MT MV. RASHAD COMMENCE LOADING AT H1.5 / CL.4 TRANSFER DOZZER FROM LCT TO BARGE BY C3 H1.3.5 / CL.3.4 RESUME LOADING FROM BG. GALAH V ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO TROUBLE AUXILIARY ENGINE ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO TROUBLE AUXILIARY ENGINE H1.3.5 / CL.3.4 CONTINUE LOADING FROM BG. GALAH V H1.3.5 / CL.3.4 STOP LOADING FROM BG. GALAH V DUE TO HEAVY RAIN H1.3.5 / CL.3.4 RESUME LOADING FROM BG. GALAH V H1.3.5 / CL.3.4 STOP LOADING FROM BG. GALAH V DUE TO HEAVY RAIN H1.3.5 / CL.3.4 RESUME LOADING FROM BG. GALAH V H1.3.5 / CL.3.4 STOP LOADING DUE TO SHIFTING TO H1.3.4 / CL.2.4 2ND BG. KBT 26 / TB. KARYA STAR 35 A/SIDE AT P/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 7,458.310 MT H1.3.4 / CL.2.4 RESUME LOADING FROM BG. GALAH V ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO TROUBLE AUXILIARY ENGINE H1.3.4 / CL.2.4 STOP LOADING FROM BG. GALAH V H1.3.4 / CL.2.4 RESUME LOADING FROM BG. GALAH V H1.3.4 / CL.2.4 STOP LOADING FROM BG. KBT 26 TRANSFER DOZZER FROM BG. GALAH V TO BG. KBT 26 BG. GALAH V CASTED OFF H1.2.4 / CL.2.4 RESUME LOADING FROM BG. KBT 26 3RD BG. WIRATAMUR 3001 / TB. LINTAS SEMAUDEKA X A/SIDE AT S/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 8,490.480 MT H1.2.4 / CL.2.4 STOP LOADING FROM BG. KBT 26 DUE TO MOSLEM FRIDAY PRAYED TIME
15 JUN - THU	FINE	22:20 - 22:40 22:40 - 24:00 00:00 - 24:00 00:00 - 07:00 07:00 - 09:30 09:30 - 12:20 12:20 - 16:00 16:00 - 21:00 21:00 21:00 - 24:00 00:00 - 24:00 00:00 - 03:10 03:10 03:10 - 03:30 03:30 - 12:00 12:00 - 12:30	
16 JUN - FRI	FINE		

We hereby certify above that above statement of fact of fact and contrary :
Remarks :

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
As Agent Only

PT. INDEKIN COALINDO
As Agent Only





PT. BAHARI EKA NUSANTARA
As Agent only
Jl. DELABOYAN NO.22 RT 13 DESA PELABOYAN DESA BENDU BANGU ILLIR
Kecamatan : SANGKULIRANG Kabupaten : RUTAL TIMOR LULUWANTAN TIMOR

TIME SHEET / STATEMENT OF FACT
WORKING RECORDS

Name of Vessel:	: MR. RASHAD
Port of Loading:	: KALIKUNDO
Arrived Pilot Station:	: 14 JUN 2023 - 16:12 HRS
Notice of Readiness Tendered:	: 14 JUN 2023 - 18:12 HRS
Notice of Readiness Accepted:	:

Commenced Loading:	: 14 JUN 2023 - 22:30 HRS
Completed Loading:	: 20 JUN 2023 - 10:10 HRS
Description of Goods:	: IMMEDIATELY STREAM COAL IN BULK
Quantity of Cargo:	: 48,500 MT
Shipper/Consignee:	: PT. INDEKOH COALINDO

PAGE 02

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME	REMARKS
17 JUN - SAT	FINE	12:30 - 15:00 15:00 - 20:00 20:00 - 24:00 00:00 - 05:40 05:40 05:40 - 06:00 06:00 06:00 - 09:00 09:00 09:00 - 20:50 20:50 20:50 - 21:10 21:10	H1.2.4 / CL.2.4 RESUME LOADING FROM BG. KBT 26 H1.2.4 / CL.2.4 STOP LOADING FROM BG. KBT 26 DUE TO REPAIR AUXILIARY ENGINE H2.4.5 / CL.3.4 RESUME LOADING FROM BG. KBT 26 TO NEXT DAY ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO TROUBLE AUXILIARY ENGINE H2.4.5 / CL.3.4 CONTINUE LOADING FROM BG. KBT 26 FROM LAST DAY H2.4.5 / CL.3.4 STOP LOADING FROM BG. KBT 26 DUE TO FINISH CARGO H2.5 / CL.4 RESUME LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 TRANSFER DOZZER FROM BG. KBT 26 TO BG. WIRATIMUR 3001 BY C3 BG. KBT 26 CASTED OFF H2.4.5 / CL.3.4 RESUME LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 H2.4.5 / CL.3.4 STOP LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 DUE TO SHIFTING TO H2.3.4 / CL.2.4 H2.3.4 / CL.2.4 RESUME LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 H2.3.4 / CL.2.4 STOP LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 DUE TO FINISH CARGO H1.5 / CL.4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V TRANSFER DOZZER FROM BG. WIRATIMUR 3001 TO BG. LINTAS SAMUDERA V BY C2 BG. WIRATIMUR 3001 CASTED OFF H1.3.5 / CL.2.4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V TO NEXT DAY H1.3.5 / CL.2.4 STOP LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V TO NEXT DAY 5TH BG. LINTAS SAMUDERA 108 / TB. LINTAS SAMUDERA VII A/SIDE AT P/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 10,947,665 MT ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO TROUBLE AUXILIARY ENGINE H1.3.5 / CL.2.4 CONTINUE LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V FROM LAST DAY H1.3.5 / CL.2.4 STOP LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V DUE TO SHIFTING TO H2.3.5 / CL.2.4 H2.3.5 / CL.2.4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V H2.3.5 / CL.2.4 STOP LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V DUE TO SHIFTING TO H1.3.5 / CL.2.4 H1.3.5 / CL.2.4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V H2.3.5 / CL.2.4 STOP LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V DUE TO SHIFTING TO H2.3.5 / CL.3.4 H2.3.5 / CL.3.4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V H2.3.5 / CL.3.4 STOP LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V DUE TO FINISH CARGO H1.4 / CL.4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 TRANSFER DOZZER FROM BG. LINTAS SAMUDERA V TO BG. LINTAS SAMUDERA 108 BY C3 BG. LINTAS SAMUDERA V CASTED OFF H1.2.4 / CL.3.4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 TO NEXT DAY 6TH BG. BAIJURI 30306 / TB. BAHARI A/SIDE AT P/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 6,148,050 MT ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO TROUBLE AUXILIARY ENGINE
18 JUN - SUN	FINE	22:00 00:00 - 24:00 00:00 - 09:00 09:00 09:00 - 09:00 09:00 12:30 12:30 - 17:30 17:30 17:30 17:30 - 17:50 17:50 17:50 - 24:00 20:15	
19 JUN - MON	FINE	00:00 - 24:00	

We hereby certify that the above statement of fact is true and correct:

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
WILLIAM EKA
As Agent only

PT. INDEKOH COALINDO
INDOKOH COALINDO (SHIPPER)
JONG KUN COALINDO





PT. BAHARI KHA KUSANTARA
As Agent Only
PT. PELABUHAN NO.22 RT 13 DESA PELABUHAN DESA BUKU BARU TILIR
KEMAMATAN : SANGGIRANG KABUPATEN : KUTAN TIGER KALIJANTAN TIGER

TYPE SHEET / STATEMENT OF FACT
WORKING RECORDS

Name of Vessel	: NV. RASMO
Port of Loading	: KALIJANTAN
Arrived Pilot Station	: 14 JUN 2023 - 16:12 HRS
Notice of Readiness Tenders	: 14 JUN 2023 - 18:12 HRS
Notice of Readiness Accepted	: -

Commenced Loading	: 14 JUN 2023 - 21:20 HRS
Completed Loading	: 20 JUN 2023 - 10:00 HRS
Description of Goods	: INDONESIA STEAM COAL 25 HULK
Quantity of Cargo	: 48,500 MT
Shipper/Consignee	: PT. INDEKIN COALINDO

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME	REMARKS
20 JUN - TUE	FINE	00:00 - 01:00 01:00 - 01:00 01:00 - 10:00 10:00 - 14:10 14:10 - 15:10 15:10 - 19:00 19:00 - 22:40 22:40 - 23:00 23:00 - 24:00 00:00 - 10:00 00:00 - 01:00 01:00 - 01:00 01:00 - 02:00 02:00 - 03:00 03:00 - 10:00 10:00 - 11:00 11:00 - 11:00 11:00 - 11:30 11:30 - 11:30 11:30 - 12:00 12:00 - 13:00 13:00 - 14:00 14:00 - 14:30 14:30 - 15:30 15:30 - 16:48 16:48 - 16:48	H1,2,4 / C1,3,4 CONTINUE LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 FROM LAST DAY H1,2,4 / C1,3,4 STOP LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 DUE TO SHIFTING TO H2,3,4 / C1,2,4 H2,3,4 / C1,2,4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 H2,3,4 / C1,2,4 STOP LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 DUE TO MAINTENANCE AUXILIARY ENGINE H2,3,4 / C1,2,4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 H2,3,4 / C1,2,4 STOP LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 DUE TO MAINTENANCE AUXILIARY ENGINE H2,3,4 / C1,2,4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 H2,3,4 / C1,2,4 STOP LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 DUE TO TRANSFER DOZZER FOR TRIMMING TRANSFER DOZZER FROM BARGE TO H2 BY C3 H2 TRIMMING DOZZER H1,2,4 / C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 TO NEXT DAY ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO TROUBLE AUXILIARY ENGINE H1,2,4 / C1,3,4 CONTINUE LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 FROM LAST DAY H1,2,4 / C1,3,4 STOP LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 DUE TO HEAVY RAIN H2 TRIMMING CARGO COMPLETED NO LOADING ACTIVITY DUE TO HEAVY RAIN INTERMEDIATE DRAFT SURVEY BY CHIEF OFFICER AND SURVEYOR H3,4,5 / C2,3,4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 MMU RASHAD COMPLETED LOADING IN ALL HOLDS FINAL DRAFT SURVEY BY CHIEF OFFICER AND SURVEYOR LCT KARYA STAR A/SIDE AT SIDE OF MMU RASHAD TRANSFER DOZZER FROM BARGE TO LCT KARYA STAR BY C3 BG. BAIDURI 30306 CASTED OFF STEVEDORE DISEMBARK RECEIPT DOCUMENT LHM FROM SHIPPER HAND OVER DOCUMENT FROM SHIPPER TO AGENT PROCESSING PORT CLEARANCE FORMALITY PORT CLEARANCE COMPLETED DELIVERY SHIP'S DOCUMENT AND PORT CLEARANCE TO VESSEL BY LAND TRANSPORT AND SPEED BOAT PORT CLEARANCE AND SHIP'S DOCUMENT ON BOARD DOCUMENT COMPLETED PILOT ON BOARD ANCHOR AWEIGH / SHIP SAILING FROM KALIJANTAN

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

PT. BAHARI KHA KUSANTARA
WILIAN PRIMA
As Agent Only

PT. INDEKIN COALINDO
INDOKIM
SHIPPER
SANGGIRANG KALIJANTAN TIGER



Lampiran 7

Statement Of Fact dan Time Sheet Juli 2023



STATEMENT OF FACT

NAMA OF VESSEL : MV. RASHAD		VOY : V.09/23	
FLAG : INDONESIA		GT / NT : 27,581 / 16,641 T	
PORT OF LOADING : KALIORANG ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA		LAST PORT : JETTY PLTU JAWA 7	
QUANTITY OF CARGO : 48,500 MT		NEXT PORT : JETTY PLTU JAWA 7	

	DATE	TIME
EOSP / ARRIVAL P/S	9-Jul-23	20:12 HRS
DROP ANCHORAGE	9-Jul-23	21:42 HRS
NOR TENDERED	9-Jul-23	21:42 HRS
ANCHOR AWEIGH		HRS
PILOT ON BOARD	9-Jul-23	21:03 HRS
FIRST LINE ASHORE	-	- HRS
ALL FASTED / BERTHED	-	- HRS
NOR ACCEPTED	AS PER CHARTER PARTY	
COMMENCED LOADING	10-Jul-23	11:20 HRS
COMPLETED LOADING	15-Jul-23	09:30 HRS
COMPLETED CARGO DOCUMENT	15-Jul-23	17:00 HRS
PILOT ON BOARD	15-Jul-23	18:35 HRS
VESSEL SAILED	15-Jul-23	19:30 HRS
ETA NEXT PORT	19-Jul-23	14:00 HRS

ARRIVAL CONDITION			DEPARTURE CONDITION		
BUNKERS R.O.B (ARRIVAL)			BUNKERS R.O.B (DEPARTURE)		
F/OIL	683,602	MTS	F/OIL	669	MTS
D/OIL	64,886	MTS	D/OIL	44	MTS
F/WATER	467	MTS	F/WATER	348	MTS

DRAUGHT ARRIVAL			DRAUGHT DEPARTURE		
FORE	3.25	M	FORE	11.690	M
AFT	5.92	M	AFT	12.320	M

TOTAL CARGO	CARGO LOADING
48,500 MT	AS PER BILL OF LANDING
48,500 MT	AS PER FINAL DRAFT SURVEY
-	AS PER SHORE SCALLE

DURATION AND REASON OF ANY DELAY			
FROM DATE/TIME	TO DATE/TIME	DURATION	DESCRIPTIONS


REMARKS:

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT BAHARI EKA NUSANTARA

 DICKY BOY
 AS AGENTS ONLY

PT. INDEXIM COALINDO

INDEXIM

 SHIPPER
 NAME AND SIGNATURE (SHIPPER)

MASTER OF M/V RASHAD

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

 CAPT. ALAMSYAH M. H. H.
 MASTER
 M/V RASHAD
 JAKARTA
 WIRA LESTARI LINES

**No Agent Only**

Jl. PELABUHAN NO.22 RT 13 DUSUN PELABUHAN DESA BENUA BARU ILLIR
Kecamatan : SANGKULIRANG Kabupaten : KUTAI TIMUR Kalimantan TIMOR

WORKING RECORDS

Commenced Loading	: 10 JULY 2023 - 11:20 HRS
Completed Loading	: 15 JULY 2023 - 09:30 HRS
Description of Goods	: IMMEDIATE STEAM COAL IN BULK
Quantity of Cargo	: 48,500 MT
Shipper/Consignee	: PT. INDEKIM COLLINDO

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIMES	INCIDENTS
09 - JUL SUN	FINE	20:12 21:03 21:42 21:42 22:17 03:00 03:30	VESSEL ARRIVED AT PILOT STATION PILOT ON BOARD VESSEL DROPPED ANCHOR AT ANCHORAGE AREA MOR TENDERED PILOT AWAY AGENT AND PORT AUTHORITY ON BOARD PORT AUTHORITY DISEMBARK STEVEDORE ONBOARD
10 - JUL MON	FINE	08:30 - 09:30 11:00 11:20 11:20 11:20 - 11:40 11:40 11:40 11:20 - 17:00 11:40 - 17:00 17:00 17:00 - 18:30 18:30 18:30 - 21:00 21:00 21:00 - 23:40 23:40 23:40 - 24:00 24:00 - 24:00 00:00 - 13:30 00:00 - 13:30 13:30 13:30 - 13:50 13:50	INITIAL DRAFT SURVEY & HOLD CLEAN INSPECTION BY CHIEF OFFICER AND SURVEYOR LCT ARMAN PRATAMA 01 A SIDE AT P/SIDE OF MV. RASHAD 1ST BG. LINTAS SAMUDERA 108 / 7B. LINTAS SAMUDERA VII A/SIDE AT S/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 10,724,460 MT MV. RASHAD COMMENCE LOADING AT H3.5/C3.4 FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 TRANSFER 3 UNIT DOZZER FROM LCT ARMAN PRATAMA 01 TO BG. LINTAS SAMUDERA 108 BY C2 LCT ARMAN PRATAMA 01 CAST OFF H2/C2 START LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO BLOWER CRANE 1 TROUBLE AND WAITING FOR SPAREPART FROM OWNER H2.5/C2.3.4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 H5/C4 STOP LOADING DUE TO TROUBLE CRANE ONLY WORKING 2 CRANE DUE TO C1 TROUBLE AND WAITING FOR SPARE PART FROM OWNER, C4 TROUBLE H3/C3 STOP LOADING DUE TO TROUBLE CRANE ONLY WORKING 1 CRANE DUE TO C1 TROUBLE AND WAITING FOR SPARE PART FROM OWNER, C3 AND C4 TROUBLE H2/C2 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 C3 AND C4 FINISH REPAIR H3.5/C3.4 CONTINUE LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 H2.5/C2.3.4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 H5/C4 STOP LOADING DUE TO TROUBLE CRANE ONLY WORKING 2 CRANE DUE TO C1 TROUBLE AND WAITING FOR SPARE PART FROM OWNER, C4 TROUBLE CRANE H2.3/C2.3 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 ONLY WORKING 2 CRANE DUE TO C1 TROUBLE AND WAITING FOR SPARE PART FROM OWNER, C4 TROUBLE H2.3/C2.3 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 H2.3/C2.3 STOP LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 DUE TO FINISH CARGO TRANSFER DOZZER FROM BG. LINTAS SAMUDERA 108 TO SHIP DECK BY C2 BG. LINTAS SAMUDERA 108 CAST OFF WAITING NEXT BARGE
11 - JUL TUE	FINE	13:50 - 17:15	

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

PT. INDEXIM CGA 1700

PT. INDEXIM C&I INC.
INDEXIM
SHIPPER
NAME AND SIGNATURE (SHIPPER)





PT. BAHARI EKA NUSANTARA
As Agent Only
Jl. PELABUHAN NO 22 RT 13 DISTRIK PELABUHAN DESA BENUA BARU ILLIR
Kecamatan : SARAGATILIRANG Kabupaten : KOTAI TIMOR KALIMANTAN TIMOR

TIME SHEET / STATEMENT OF FACT
WORKING RECORDS

Name of Vessel	: MV. RASHAD	Commenced Loading	: 10 JULY 2023 - 11:20 HRS
Port of Loading	: KALICORANG	Completed Loading	: 15 JULY 2023 - 09:30 HRS
Arrived Pilot Station	: 09 JULY 2023 - 20:12 HRS	Description of Goods	: INDOERITAM STEAM COAL 1# BULK
Notice of Readiness Tenders	: 09 JULY 2023 - 21:42 HRS	Quantity of Cargo	: 48,500 MT
Notice of Readiness Accepted	:	Shipper/Consignee	: PT. INDOERITAM COALINDO

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME	REMARKS
12 - JUL WED	FINE	15:00 17:15 17:15 17:15 - 17:35 17:15 - 24:00 17:35 17:35 - 20:35 20:35 00:00 - 10:20 00:00 - 10:20 10:20 10:20 - 10:40 10:40 10:40 - 14:50 11:00 14:50 14:50 - 15:10 14:50 - 17:30 15:10 15:10 - 16:10 16:10 - 17:30 17:30 - 21:00 21:00 21:00 - 24:00 21:00 - 24:00 00:00 - 07:50 07:50	C1 FINISH REPAIR 2ND BG LINTAS SAMUDERA V / TB LINTAS SAMUDERA IK A/SIDE AT S/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 7,528.053 MT H1/C1 START LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V H3/C3 CONTINUE LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V TRANSFER DOZZER FROM SHIP DECK TO BG. LINTAS SAMUDERA V BY C2 ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO CA TROUBLE H2/C2 CONTINUE LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V H1,2/3/C1,2,3 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V H2,3/C2,3 STOP LOADING DUE TO SHIFTING TO H3,4/C3,4 H1,3,4/C1,2,3 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO CA TROUBLE H1,3,4/C1,2,3 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V H1,3,4/C1,2,3 STOP LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA V DUE TO FINISH CARGO TRANSFER DOZZER FROM BG. LINTAS SAMUDERA V TO SHIP DECK BY C2 BG. LINTAS SAMUDERA V CAST OFF WAITING NEXT BARGE C4 FINISH REPAIR 3RD BG. AZAMARA 28 / TB. OCEAN MASTER 102 A/SIDE AT S/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 10,526.709 MT H1,3/C1,3 CONTINUE LOADING FROM BG. AZAMARA 28 TRANSFER DOZZER FROM SHIP DECK TO BG. AZAMARA 28 BY C2 ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO GENERATOR CAPACITY WORKING ONLY 3 CRANE H4/C4 CONTINUE LOADING FROM BG. AZAMARA 28 H1,3,4/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. AZAMARA 28 H3,4/C3,4 STOP LOADING DUE TO SHIFTING TO H4,5/C3,4 H1,4,5/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. AZAMARA 28 H2/C2 CONTINUE LOADING FROM BG. AZAMARA 28 H1,2,4,5/C1,2,3,4 RESUME LOADING FROM BG. AZAMARA 28 H2/C2 STOP LOADING ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO LOWER GENERATOR CAPACITY H1,4,5/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. AZAMARA 28 ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO LOWER GENERATOR CAPACITY H1,4,5/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. AZAMARA 28 H1,4,5/C1,3,4 STOP LOADING FROM BG. AZAMARA 28 DUE TO FINISH CARGO TRANSFER DOZZER FROM BG. AZAMARA 28 TO SHIP DECK BY C2
13 - JUL THU	FINE	07:50 - 08:10	

No hereby certify above that above statement of fact are true and correcty :
Remarks :

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
NAME AND SIGNATURE (SEPPER)

PT. INDOERITAM COALINDO
NAME AND SIGNATURE (SEPPER)

PT. PERUSAHAAN BELA
MAKIN
PT. RASHAD
NAME AND SIGNATURE (SEPPER)



PT. BAHARI EKA NUSANTARA
As Agent Only
Jl. PELABUHAN NO. 22 RT 13 DUSUN PELABUHAN DESA BENDU BARU TILIR
Kecamatan : SANGKULIRANG Kabupaten : KUTAI TIMOR LAILAMANTAN TIMOR

TIME SHEET / STATEMENT OF FACT
WORKING RECORDS

Name of Vessel	: MV. RASHAD
Port of Loading	: KALIKORANG
Arrived Pilot Station	: 09 JULY 2023 - 20:12 HRS
Notice of Readiness Tendered	: 09 JULY 2023 - 21:42 HRS
Notice of Readiness Accepted	:

Commenced Loading	: 10 JULY 2023 - 11:20 HRS
Completed Loading	: 15 JULY 2023 - 09:30 HRS
Description of Goods	: IMMEDIATE STEAM COAL 1# BULK
Quantity of Cargo	: 48,500 MT
Shipper/Consignee	: PT. INDEKIM COALINDO

PAGE 03

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME	REMARKS
14 - JUL FRI	FINE	08:10 - 16:00	BG. AZAMARA 28 CAST OFF
		16:00	WAITING NEXT BARGE
		16:00 - 16:20	4TH BG. GALAH VI / TB. BINTANG SANGKULIRANG V A/SIDE AT S/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 7,781.648 MT
		16:20	H1/4/C1/3 CONTINUE LOADING FROM BG. GALAH VI
		16:20 - 18:00	TRANSFER DOZZER FROM SHIP DECK TO BG. GALAH VI BY C2
		18:00 - 21:00	H5/C4 CONTINUE LOADING FROM BG. GALAH VI
		18:00	H1/4/C1/3,4 RESUME LOADING FROM BG. GALAH VI
		18:00	H1/C1 STOP LOADING DUE TO TROUBLE CRANE
		18:00 - 21:00	H2/C2 CONTINUE LOADING FROM BG. GALAH VI
		21:00	H2/4/5/C2/3,4 RESUME LOADING FROM BG. GALAH VI
		21:00 - 24:00	H2/C2 STOP LOADING DUE TO SHIFTING TO H1/C1
		00:00 - 24:00	H1/4/5/C1/3,4 RESUME LOADING FROM BG. GALAH VI
		00:00 - 04:00	ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO LOWER GENERATOR CAPACITY
		04:00	H1/4/5/C1/3,4 RESUME LOADING FROM BG. GALAH VI
		04:00 - 08:00	H1/C1 STOP LOADING DUE TO TROUBLE CRANE
		04:00	REPAIR C1
		04:00 - 08:00	H3/C2 CONTINUE LOADING FROM BG. GALAH VI
		04:00 - 07:30	H3/4/5/C2/3,4 RESUME LOADING FROM BG. GALAH VI
		07:30 - 07:50	H3/4/5/C2/3,4 STOP LOADING FROM BG. GALAH VI DUE TO FINISH CARGO
		07:30 - 08:00	TRANSFER DOZZER FROM BG. GALAH VI TO SHIP DECK BY C2
		07:50	NO LOADING ACTIVITY DUE TO PROCESS NEXT BARGE A SIDE
		08:00	BG. GALAH VI CAST OFF
		08:00	5TH BG. KBT 26 / TB. KARYA STAR 35 A/SIDE AT S/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 7,364.264 MT
		08:00 - 08:20	H1/5/C1/4 CONTINUE LOADING FROM BG. KBT 26
		08:20	TRANSFER DOZZER FROM SHIP DECK TO BG. KBT 26 BY C2
		08:20 - 11:30	H2/C2 CONTINUE LOADING FROM BG. KBT 26
		11:30 - 13:00	H1/2/5/C1/3,4 RESUME LOADING FROM BG. KBT 26
		13:00 - 18:00	H1/2/5/C1/3,4 STOP LOADING DUE TO MUSLIM FRIDAY PRAYED
		18:00 - 18:10	H2/4/5/C2/3,4 RESUME LOADING FROM BG. KBT 26
		18:10 - 20:00	H4/C3 STOP LOADING DUE TO TRANSFER DOZZER FROM BG. KBT 26 TO H4 BY C3 FOR TRIMMING
		18:10	H4 TRIMMING BY DOZZER
		18:10 - 20:50	H3/C3 CONTINUE LOADING FROM BG. KBT 26
		20:50	H2/3/5/C2/3,4 RESUME LOADING FROM BG. KBT 26
		20:50	H2/3/5/C2/3,4 STOP LOADING FROM BG. KBT 26 DUE TO FINISH CARGO

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

Signature :

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT. INDEKIM
INDEKIM
NAME AND SIGNATURE (SHIPPER)





PT. BAHARI EKA MUSANTARA

As Agent Only

II. PELAYANAN NO. 22 RT 13 DESA PELAYANAN DESA BENDI BABU ILLIR
REKAMATIN : SANGKULIRANG KARUPATEN : KUTAI TIMOR KALIMANTAN TIMOR

TIME SHEET / STATEMENT OF FACT

WORKING RECORDS

Name of Vessel	: MV. RASBUD
Port of Loading	: KALICANG
Arrived Pilot Station	: 09 JULY 2023 - 20:12 HRS
Notice of Readiness Tendered	: 09 JULY 2023 - 21:42 HRS
Notice of Readiness Accepted	: -

Commenced Loading	: 10 JULY 2023 - 11:20 HRS
Completed Loading	: 15 JULY 2023 - 09:30 HRS
Description of Goods	: INDOREMIAN STEAM COAL IN BULK
Quantity of Cargo	: 48,500 MT
Shipper/Consignee	: PT. INDOREMIAN COALINDO

PAGE 04

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME	REMARKS
15 - JUL SAT	FINE	20:50 - 21:10 21:00 21:00 - 22:20 22:20 22:20 - 22:40 22:40 22:40 - 24:00 00:00 - 09:30 00:00 - 01:10 01:10 - 01:20 01:20 - 03:00 01:20 01:20 - 01:30 01:30 - 01:40 01:40 - 03:20 01:40 - 03:00 03:00 - 03:10 03:10 - 04:50 01:40 - 03:00 03:00 - 03:10 03:10 - 04:50 03:10 03:10 - 03:20 03:20 - 03:30 03:30 - 04:00 03:30 04:00 - 04:10 04:00 - 04:50 04:50 - 05:00 05:00 05:00 - 06:00	TRANSFER DOZZER FROM BG. KBT 26 TO SHIP DECK BY C2 BG. KBT 26 CAST OFF PROCESS NEXT BARGE A/SIDE 6TH BG. WIRATIMUR 3001 / TB. WIRATIMUR 1105 A/SIDE AT S/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 7,625.078 MT H4.5/C3.4 CONTINUE LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 TRANSFER DOZZER FROM SHIP DECK TO BG. WIRATIMUR 3001 BY C2 H2/C2 CONTINUE LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 H2.4.5/C2.3.4 RESUME LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO LOWER GENERATOR CAPACITY H2.4.5/C2.3.4 RESUME LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 H2/C2 STOP LOADING DUE TO TRANSFER DOZZER FROM BG. WIRATIMUR 3001 TO H2 BY C2 FOR TRIMMING H2 TRIMMING BY DOZZER H3/C2 CONTINUE LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 H3.4.5/C2.3.4 RESUME LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 H5/C4 STOP LOADING DUE TO TRANSFER DOZZER FROM BG. WIRATIMUR 3001 TO H5 BY C4 FOR TRIMMING H5 TRIMMING BY DOZZER H3.4/C2.3 RESUME LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 H3/C2 STOP LOADING DUE TO TRANSFER DOZZER FROM H2 TO H3 BY C3 FOR TRIMMING H5 TRIMMING BY DOZZER H3.4/C2.3 RESUME LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 H3/C2 STOP LOADING DUE TO TRANSFER DOZZER FROM H2 TO H3 BY C3 FOR TRIMMING H3 TRIMMING BY DOZZER H2/C2 CONTINUE LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 H2.4/C2.3 RESUME LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 H4/C4 STOP LOADING DUE TO TRANSFER DOZZER FROM H5 TO H4 BY C4 FOR TRIMMING H4 TRIMMING BY DOZZER H5/C4 CONTINUE LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 H5/C4 CONTINUE LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 H4 COMPLETE LOADING TRANSFER DOZZER FROM H4 TO BG. WIRATIMUR 3001 BY C3 H2.5/C2.4 RESUME LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 TRANSFER DOZZER FROM H3 TO BG. WIRATIMUR 3001 BY C3 H3/C3 CONTINUE LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001 H2.3.5/C2.3.4 RESUME LOADING FROM BG. WIRATIMUR 3001

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

Remarks :

PT. BAHARI EKA MUSANTARA
As Agent Only

PT. INDOREMIAN
As Agent Only





PT. BAHARI EKA NUSANTARA
As Agent Only
Jl. PELABUHAN NO.22 RT 13 DUSUN PELABUHAN DESA BENUA BARU ILLIR
RECANATAN : SANGKULIRANG KABUPATEN : KOTAI TIMOR KALIMANTAN TIMOR

TIME SHEET / STATEMENT OF FACT
WORKING RECORDS

Name of Vessel : MV. RASAD
Port of Loading : KALORANG
Arrived Pilot Station : 09 JULY 2023 - 20:12 HRS
Notice of Readiness Tendered : 09 JULY 2023 - 21:42 HRS
Notice of Readiness Accepted : -

Commenced Loading : 10 JULY 2023 - 11:30 HRS
Completed Loading : 15 JULY 2023 - 09:30 HRS
Description of Goods : INDONESIA STEAM COAL IN BULK
Quantity of Cargo : 48,500 MT
Shipper/Consignee : PT. INDEKIM COALINDO

REMARKS

PAGE 05

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME	REMARKS
		06:00 - 07:00	H2,3,5/C2,3,4 STOP LOADING FROM DUE TO INTERMEDIATE
		07:00 - 08:00	INTERMEDIATE BY CHIEF OFFICER AND SURVEYOR
		08:00 - 08:10	H2,3,5/C2,3,4 RESUME LOADING FROM BG. WIRATMUR 3001
		08:10 - 08:20	H2/C2 STOP LOADING DUE TO COMPLETE LOADING
		08:20 - 08:30	H3,5/C3,4 RESUME LOADING FROM BG. WIRATMUR 3001
		08:30 - 08:40	H5/C4 STOP LOADING DUE TO TRANSFER DOZZER FROM BG. WIRATMUR 3001 TO H5 BY C4 FOR TRIMMING
		08:40 - 08:50	H5/C3 RESUME LOADING FROM BG. WIRATMUR 3001
		08:50 - 09:00	H5 TRIMMING BY DOZZER
		09:00 - 09:10	H5 COMPLETE LOADING
		09:10 - 09:20	TRANSFER DOZZER FROM H5 TO BG. WIRATMUR 3001
		09:20 - 09:30	H3/C3 STOP LOADING DUE TO COMPLETE LOADING
		09:30 - 09:40	MV. RASHAD COMPLETE LOADING IN ALL HOLD
		09:40 - 09:50	FINAL DRAFT SURVEY BY CHIEF OFFICER AND SURVEYOR
		09:50 - 10:00	ARMAN PRATAMA 01 A/SIDE AT P/SIDE OF MV. RASHAD
		10:00 - 10:10	TRANSFER DOZZER FROM BG. WIRATMUR 3001 TO LCT ARMAN PRATAMA 01 BY C2
		10:10 - 10:20	BG. WIRATMUR 3001 CAST OFF
		10:20 - 10:30	LCT ARMAN PRATAMA 01 CAST OFF
		10:30 - 10:40	STEVEDORE DISEMBARK
		10:40 - 10:50	RECEIPT DOCUMENT LHV FROM SHIPPER
		10:50 - 11:00	HAND OVER DOCUMENT FROM SHIPPER TO AGENT
		11:00 - 11:10	PROCESSING PORT CLEARANCE FORMALITY
		11:10 - 11:20	PORT CLEARANCE COMPLETED
		11:20 - 11:30	DELIVERY SHIP'S DOCUMENT AND PORT CLEARANCE TO VESSEL BY LAND TRANSPORT AND SPEED BOAT
		11:30 - 11:40	PORT CLEARANCE AND SHIP'S DOCUMENT ON BOARD
		11:40 - 11:50	DOCUMENT COMPLETED
		11:50 - 12:00	PILOT ON BOARD
		12:00 - 12:10	ANCHOR AWEIGH / SHIP SAILING FROM KALORANG
		12:10 - 12:20	
		12:20 - 12:30	
		12:30 - 12:40	
		12:40 - 12:50	
		12:50 - 13:00	
		13:00 - 13:10	
		13:10 - 13:20	
		13:20 - 13:30	
		13:30 - 13:40	
		13:40 - 13:50	
		13:50 - 14:00	
		14:00 - 14:10	
		14:10 - 14:20	
		14:20 - 14:30	
		14:30 - 14:40	
		14:40 - 14:50	
		14:50 - 15:00	
		15:00 - 15:10	
		15:10 - 15:20	
		15:20 - 15:30	
		15:30 - 15:40	
		15:40 - 15:50	
		15:50 - 16:00	
		16:00 - 16:10	
		16:10 - 16:20	
		16:20 - 16:30	
		16:30 - 16:40	
		16:40 - 16:50	
		16:50 - 17:00	
		17:00 - 17:10	
		17:10 - 17:20	
		17:20 - 17:30	
		17:30 - 17:40	
		17:40 - 17:50	
		17:50 - 18:00	
		18:00 - 18:10	
		18:10 - 18:20	
		18:20 - 18:30	
		18:30 - 18:40	
		18:40 - 18:50	
		18:50 - 19:00	
		19:00 - 19:10	
		19:10 - 19:20	
		19:20 - 19:30	
		19:30 - 19:40	
		19:40 - 19:50	
		19:50 - 20:00	
		20:00 - 20:10	
		20:10 - 20:20	
		20:20 - 20:30	
		20:30 - 20:40	
		20:40 - 20:50	
		20:50 - 21:00	
		21:00 - 21:10	
		21:10 - 21:20	
		21:20 - 21:30	
		21:30 - 21:40	
		21:40 - 21:50	
		21:50 - 22:00	
		22:00 - 22:10	
		22:10 - 22:20	
		22:20 - 22:30	
		22:30 - 22:40	
		22:40 - 22:50	
		22:50 - 23:00	
		23:00 - 23:10	
		23:10 - 23:20	
		23:20 - 23:30	
		23:30 - 23:40	
		23:40 - 23:50	
		23:50 - 00:00	

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

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
Signature

PT. INDEKIM COALINDO
SHIPPER
NAME AND SIGNATURE (SHIPPER)
INDEKIM

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
MASTER
NAME AND SIGNATURE (MASTER)
CAPT. NUSANTARA M. NAR
24 JULY 2023

Lampiran 8

Statement Of Fact dan Timesheet Agustus 2023



STATEMENT OF FACT

NAMA OF VESSEL	: MV. RASHAD	VOY	: V.10.23
FLAG	: INDONESIA	GT / MT	: 27,501 / 16,641 T
PORT OF LOADING	: KALIORANG ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN,INDONESIA	LAST PORT	: JETTY PLTU JAMA 7
QUANTITY OF CARGO	: 48,500 MT	NEXT PORT	: JETTY PLTU JAMA 7
		DATE	TIME
EOSP / ARRIVAL P/S		6-Aug-23	16:00 HRS
DROP ANCHORAGE		6-Aug-23	18:12 HRS
NOR TENDERED		6-Aug-23	18:12 HRS
ANCHOR AWEIGH			HRS
PILOT ON BOARD		6-Aug-23	17:05 HRS
FIRST LINE ASHORE		-	- HRS
ALL FASTED / BERTHED		-	- HRS
NOR ACCEPTED		AS PER CHARTER PARTY	
COMMENCED LOADING		7-Aug-23	23:30 HRS
COMPLETED LOADING		12-Aug-23	20:30 HRS
COMPLETED CARGO DOCUMENT		13-Aug-23	15:15 HRS
PILOT ON BOARD		13-Aug-23	15:40 HRS
VESSEL SAILED		13-Aug-23	16:30 HRS
ETA NEXT PORT		17-Aug-23	16:00 HRS
ARRIVAL CONDITION		DEPARTURE CONDITION	
BUNKERS R.O.B (ARRIVAL)		BUNKERS R.O.B (DEPARTURE)	
F/OIL	463,768 MTS	F/OIL	435 MTS
D/OIL	14,943 MTS	D/OIL	14 MTS
F/WATER	428 MTS	F/WATER	309 MTS
DRAUGHT ARRIVAL		DRAUGHT DEPARTURE	
FORE	2.95 M	FORE	11.65 M
AFT	6.30 M	AFT	12.27 M
TOTAL CARGO		CARGO LOADING	
48,500 MT		AS PER BILL OF LANDING	
48,500 MT		AS PER FINAL DRAFT SURVEY	
-		AS PER SHORE SCALLE	
DURATION AND REASON OF ANY DELAY			
FROM DATE/TIME	TO DATE/TIME	DURATION	DESCRIPTIONS

REMARKS:

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT BAHARI EKA NUSANTARA
 WILLIAM FURBA
 AS AGENTS ONLY

PT. INDEXIM COALINDO

INDEXIM
 SHIPPER
 NAME AND SIGNATURE (SHIPPER)

MASTER OF M/V RASHAD

MASTER
M. RASHAD
 JAKARTA
 CAPT. ALAMSYAH



PT. BAHARI EKA NUSANTARA
As Agent Only
JL. PELANGIAN NO. 22 RT 13 DUGEN PELANGIAN DESA BENDU BAWU TILIR
REKAMATAN : SANGKATIRANG KABUPATEN : KOTA TIKER PALLAWATAN TIKER

TIME SHEET / STATEMENT OF FACT

WORKING RECORDS

Name of Vessel	: MV. RASDAD	Completed Loading	: 07 AUGUST 2023 - 23:30 HRS
Port of Loading	: KALIDANG	Description of Goods	: 12 AUGUST 2023 - 20:30 HRS
Arrived Pilot Station	: 06 AUGUST 2023 - 16:00 HRS	Quantity of Cargo	: 48,500 MT
Notice of Readiness Tendered	: 06 AUGUST 2023 - 18:12 HRS	Shipper/Consignee	: PT. INDEKSA CALINTO
Notice of Readiness Accepted	: -		

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME	REMARKS	PAGE 01
06 - AUG SUN	FINE	16:00 17:05 18:12 18:12 18:30 09:00 10:00 - 23:30 17:00 - 17:30 17:30 - 18:00 20:00 21:30 21:30 - 21:50 21:50 23:30 23:30 23:30 - 23:50 23:50 - 24:00 00:00 - 20:10 20:10 - 20:30 20:30 - 20:30 20:30 - 22:10 22:10 22:10 - 22:30 22:30 22:30 - 24:00 00:00 - 24:00 00:00 - 09:30	VESSEL ARRIVED AT PILOT STATION PILOT ONBOARD VESSEL DROPPED ANCHOR AT ANCHORAGE AREA MOR TENDERED PILOT AWAY AGENT AND PORT AUTHORITY ONBOARD PORT AUTHORITY DISEMBARK NO LOADING ACTIVITY DUE TO WAITING SCHEDULE FROM SHIPPER INITIAL DRAFT SURVEY BY CHIEF OFFICER AND SURVEYOR HOLD CLEAN INSPECTION BY CHIEF OFFICER AND SURVEYOR STEVEDORE ONBOARD LCT SYAHIR JAYA 07 ASIDE AT S/SIDE OF MV. RASHAD TRANSFER 3 UNIT DOZZER FROM LCT SYAHIR JAYA 07 TO SHIP DECK BY C3 LCT SYAHIR JAYA 07 CAST OFF LCT SYAHIR JAYA 07 CAST OFF 1ST BG. AZAMARA 25 / TB. VOYAGER 12 A/SIDE AT S/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 8,913.080 MT MV. RASHAD COMMENCE LOADING AT H1.5/C1.4 FROM BG. AZAMARA 25 TRANSFER DOZZER FROM SHIP DECK TO BG. AZAMARA 25 BY C3 H3/C3 START LOADING FROM BG. AZAMARA 25 H1.3/C1.3.4 RESUME LOADING FROM BG. AZAMARA 25 ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO C2 TROUBLE H1.3/C1.3.4 RESUME LOADING FROM BG. AZAMARA 25 H1.3/C1.3.4 STOP LOADING FROM BG. AZAMARA 25 DUE TO FINISH CARGO TRANSFER DOZZER FROM BG. AZAMARA 25 TO SHIP DECK BY C3 BG. AZAMARA 25 CAST OFF WAITING NEXT BARGE 2ND BG. WIRATMUR 3001 / TB. HARMONY 1 A/SIDE S/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 8,518.444 MT H2.4/C1.4 CONTINUE LOADING FROM BG. WIRATMUR 3001 TRANSFER DOZZER FROM SHIP DECK TO BG. WIRATMUR 3001 H3/C3 CONTINUE LOADING FROM BG. WIRATMUR 3001 H2.3.4/C1.2.4 RESUME LOADING FROM BG. WIRATMUR 3001 ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO C2 TROUBLE H2.3.4/C1.3.4 RESUME LOADING FROM BG. WIRATMUR 3001 H3.4/C1.4 STOP LOADING DUE TO SHIFTING TO H4.5/C3.4	
07 - AUG MON	FINE			
08 - AUG TUE	FINE			
09 - AUG WED	FINE			

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

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
Signature
PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT. INDEKSA CALINTO
Signature
SHIPPER AND SIGNATURE (SHIPPER)

MASTER OF SHIP RASDAD
Signature
CAPT. ANANDHAN
PT. INDEKSA CALINTO



PT. BAHARI EKA MUDANTANA
As Agent Only
JL. PELANGGAN NO 22 RT 13 DUKUN PELANGGAN DESA BRUNDA BABU TILIR
Kecamatan : SAMUDERANING BAHUPATEN : KUTAI TIMOR KALIMANTAN TIMOR

TIME SHEET / STATEMENT OF FACT
WORKING RECORDS

Name of Vessel	: MV. RASHAD	Completed Loading	: 07 AUGUST 2023 - 23:30 HRS
Port of Loading	: KALOTIRANG	Description of Goods	: 12 AUGUST 2023 - 20:30 HRS
Arrived Pilot Station	: 06 AUGUST 2023 - 16:00 HRS	Quantity of Cargo	: INDOESIA STEAM COAL 28 BULK
Notice of Readiness Tendered	: 06 AUGUST 2023 - 18:12 HRS	Shipper/Consignee	: PT. INDOESIA COALTIMO
Notice of Readiness Accepted			

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME	REMARKS	PAGE 02
10 - AUG THU	FINE	09:30 - 15:00	H2,4,5/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. WIRATAMUR 3001	
		15:00 - 15:20	H2,4,5/C1,3,4 STOP LOADING FROM BG. WIRATAMUR 3001 DUE TO FINISH CARGO	
		15:20 - 15:30	TRANSFER DOZZER FROM BG. WIRATAMUR 3001 TO SHIP DECK BY C3	
		15:30 - 15:30	BG. WIRATAMUR 3001 CAST OFF	
		15:30 - 15:30	PROCESS NEXT BARGE A/SIDE	
		15:30 - 15:30	3RD BG. BAIDURI 30306 / TB. BAHARI 01 A/SIDE AT S/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 6,805.775 MT	
		15:30 - 15:50	H1,5/C1,4 CONTINUE LOADING FROM BG. BAIDURI 30306	
		15:50 - 19:00	TRANSFER DOZZER FROM SHIP DECK TO BG. BAIDURI 30306 BY C3	
		19:00 - 19:00	H4/C3 CONTINUE LOADING FROM BG. BAIDURI 30306	
		19:00 - 24:00	H1,4,5/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. BAIDURI 30306	
11 - AUG FRI	FINE	00:00 - 14:10	H1/C1 STOP LOADING DUE TO SHIFTING TO H2/C1	
		00:00 - 14:10	H2,4,5/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. BAIDURI 30306	
		00:00 - 07:30	ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO C2 TROUBLE	
		07:30 - 07:30	H4/C3 STOP LOADING DUE TO SHIFTING TO H3/C3	
		07:30 - 07:30	H2,3,5/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. BAIDURI 30306	
		07:30 - 07:50	H2,3,5/C1,3,4 STOP LOADING FROM BG. BAIDURI 30306 DUE TO FINISH CARGO	
		07:50 - 14:10	TRANSFER DOZZER FROM BG. BAIDURI 30306 TO SHIP DECK BY C3	
		14:10 - 14:10	BG. BAIDURI 30306 CAST OFF	
		14:10 - 14:10	WAITING NEXT BARGE	
		14:10 - 14:30	4TH BG. LINTAS SAMUDERA 65 A/SIDE AT S/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 10,277.886 MT	
11 - AUG FRI	FINE	14:10 - 14:30	H2/C1 CONTINUE LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 65	
		14:10 - 17:10	TRANSFER DOZZER FROM SHIP DECK TO BG. LINTAS SAMUDERA 65 BY C3	
		14:30 - 14:30	ONLY WORKING 2 CRANE DUE TO C2 TROUBLE AND TROUBLE AUXILIARY ENGINE	
		14:30 - 17:10	H4/C3 CONTINUE LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 65	
		17:10 - 17:10	H2,4/C1,3 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 65	
		17:10 - 20:10	H4/C3 STOP LOADING DUE TO SHIFTING TO H3/C3	
		20:10 - 20:10	H4/C3 CONTINUE LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 65	
		20:10 - 24:00	H2,3,4/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 65	
		20:10 - 24:00	H3/C3 STOP LOADING DUE TO TROUBLE AUXILIARY ENGINE	
		00:00 - 00:20	ONLY WORKING 2 CRANE DUE TO C2 TROUBLE AND TROUBLE AUXILIARY ENGINE	
11 - AUG FRI	FINE	00:00 - 00:20	H2,4/C1,4 RESUME LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 65	
		00:20 - 00:20	H3/C3 CONTINUE LOADING FROM BG. LINTAS SAMUDERA 65	

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

PT. BAHARI EKA MUDANTANA
Signature
PT. BAHARI EKA MUDANTANA

INDESOIA
Signature
KUTAI TIMOR KALIMANTAN

MASTER OF MV. RASHAD
Signature
CAPT. ALMEDA
KUTAI TIMOR KALIMANTAN



PT. BAHARI ERA NUSANTARA
As Agent Only
Jl. PELABURHAN NO.22 RT 13 DESA PELABURHAN DESA BANGSA BARU ILLIR
REKONSTRUKSI : SAMUDERA KAPALBAR : KOTAK TIRAN KALIMANTAN TIRAN

TYPE SHEET / STATEMENT OF FACT

WORKING RECORDS

Name of Vessel	: MV. RASHAD
Port of Loading	: KALOTIRAN
Arrived Pilot Station	: 06 AUGUST 2023 - 16:00 HRS
Notice of Readiness Tendered	: 06 AUGUST 2023 - 16:12 HRS
Notice of Readiness Accepted	: -

Commenced Loading	: 07 AUGUST 2023 - 23:30 HRS
Completed Loading	: 12 AUGUST 2023 - 20:30 HRS
Description of Goods	: INDONESIA STEAM COAL 1# BULK
Quantity of Cargo	: 49,500 MT
Shipper/Consignee	: PT. INDEKIN COALTRIMO

REMARKS

PAGE 03

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME
12 - AUG SAT	FINE	00:20 - 24:00
		ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO C2 TROUBLE
		H2,3,4/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. UNTAS SAMUDERA 65
		H2,3,4/C1,3,4 STOP LOADING FROM BG. UNTAS SAMUDERA 65 DUE TO FINISH CARGO
		TRANSFER DOZZER FROM BG. UNTAS SAMUDERA 65 TO SHIP DECK BY C3
		BG. UNTAS SAMUDERA 65 CAST OFF
		NO LOADING ACTIVITY DUE TO PROCESS NEXT BARGE A/SIDE
		5TH BG. KBT 26 / TB. KAPPA STAR 51 A/SIDE AT 5/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 5,749.621 MT
		H1,5/C1,4 CONTINUE LOADING FROM BG. KBT 26
		TRANSFER DOZZER FROM SHIP DECK TO BG. KBT 26 BY C3
		H3/C3 CONTINUE LOADING FROM BG. KBT 26
		H1,3,5/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. KBT 26
		16:00 - 20:00
		H3/C3 STOP LOADING DUE TO SHIFTING TO H4/C3
		H1,4,5/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. KBT 26
		ONLY WORKING 3 CRANE DUE TO C2 TROUBLE
		H1,4,5/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. KBT 26
		H1,4,5/C1,3,4 STOP LOADING FROM BG. KBT 26 DUE TO FINISH CARGO
		TRANSFER DOZZER FROM BG. KBT 26 TO SHIP DECK BY C3
		BG. KBT 26 CAST OFF
		01:30 - 01:50
		WAITING NEXT BARGE
		01:50 - 05:50
		6TH BG. SEA HORSE 06 / TB. CPA 05 A/SIDE AT 5/SIDE OF MV. RASHAD WITH CARGO 8,235.194 MT
		05:50
		H1,5/C1,4 CONTINUE LOADING FROM BG. SEA HORSE 06
		TRANSFER DOZZER LOADING FROM SHIP DECK TO BG. SEA HORSE 06 BY C3
		06:10
		H4/C3 CONTINUE LOADING FROM BG. SEA HORSE 06
		H1,4,5/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. SEA HORSE 06
		H4/C3 STOP LOADING DUE TO TRANSFER DOZZER FROM BG. SEA HORSE 06 TO H4 BY C3 FOR TRIMMING
		09:20
		H3/C3 CONTINUE LOADING FROM BG. SEA HORSE 06
		H4 TRIMMING BY DOZZER
		09:20 - 11:00
		H1,3,5/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. SEA HORSE 06
		11:00
		H1/C1 STOP LOADING DUE TO SHIFTING TO H2/C1
		H3/C3 STOP LOADING DUE TO TRANSFER DOZZER FROM H4 TO BG. SEA HORSE 06 BY C3
		11:10
		H4/C3 CONTINUE LOADING FROM BG. SEA HORSE 06
		H2,4,5/C1,3,4 RESUME LOADING FROM BG. SEA HORSE 06
		11:10 - 12:30
		H4/C3 STOP LOADING DUE TO TRANSFER DOZZER FROM BG. SEA HORSE 06 TO H3 BY C3 FOR TRIMMING
		12:30 - 12:40
		H4/C3 CONTINUE LOADING FROM BG. SEA HORSE 06

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

PT. BAHARI ERA NUSANTARA
MASTER
CAPT. ALAMSA

PT. BAHARI ERA NUSANTARA
MASTER
CAPT. ALAMSA

MASTER OF MV. RASHAD
CAPT. ALAMSA



PT. BAHARI EKA NUSANTARA
As Agent Only
JL. PELABURHAN NO.22 RT 13 DESA PELABURHAN DEGA BENJIN BARU ILLIR
KABUPATEN : SAMBUTIRANG KABUPATEN : KUTAI TIMUR KALIMANTAN TIMOR

TIME SHEET / STATEMENT OF FACT
WORKING RECORDS

Name of Vessel	: MV. RASBUD	Completed Loading	: 07 AUGUST 2023 - 23:30 BMS
Port of Loading	: TALIKORAN	Description of Goods	: 12 AUGUST 2023 - 20:30 BMS
Arrived Pilot Station	: 06 AUGUST 2023 - 16:00 BMS	Quantity of Cargo	: 48,500 MT
Bottom of Headlines Tenders	: 06 AUGUST 2023 - 18:12 BMS	Shipper/Consignee	: PT. INDEKSI COALTIMO
Bottom of Headlines Accepted	:		

DATE / DAY	WEATHER	WORKING TIME	REMARKS	PAGE 04
12-AUG-14:20		H3 TRIMMING BY DOZZER		
12-40 - 14:20		H2,4,5/CI,3,4 RESUME LOADING FROM BG. SEA HORSE 06		
14:20 - 14:30		H4/C3 STOP LOADING DUE TO TRANSFER DOZZER FROM H3 TO BG. SEA HORSE 06 BY C3		
14:30		H4/C3 CONTINUE LOADING FROM BG. SEA HORSE 06		
14:30 - 16:00		H2,4,5/CI,3,4 RESUME LOADING FROM BG. SEA HORSE 06		
16:00		H3/C3 CONTINUE LOADING FROM BG. SEA HORSE 06		
16:00 - 16:40		H2,3,5/CI,3,4 RESUME LOADING FROM BG. SEA HORSE 06		
16:40 - 16:50		H2/C1 STOP LOADING DUE TO TRANSFER DOZZER FROM BG. SEA HORSE 06 TO H2 BY C1 FOR TRIMMING		
16:50 - 17:30		H3,5/CI,3,4 RESUME LOADING FROM BG. SEA HORSE 06		
16:50 - 18:30		H2 TRIMMING BY DOZZER		
17:30		H3,5/CI,3,4 STOP LOADING DUE TO INTERMEDIATE		
17:30 - 18:30		INTERMEDIATE BY CHIEF OFFICER AND SURVEYOR		
18:30 - 18:40		H3,5/CI,3,4 RESUME LOADING FROM BG. SEA HORSE 06		
18:30 - 18:40		TRANSFER DOZZER FROM H2 TO BG. SEA HORSE 06 BY C1		
18:40		H2/C1 CONTINUE LOADING FROM BG. SEA HORSE 06		
18:40 - 18:50		H2,3,5/CI,3,4 RESUME LOADING FROM BG. SEA HORSE 06		
18:50		H3/C3 STOP LOADING DUE TO COMPLETE LOADING		
18:50 - 20:00		H2,5/CI,4 CONTINUE LOADING FROM BG. SEA HORSE 06		
20:00		H2/C1 STOP LOADING DUE TO COMPLETE LOADING		
20:00 - 20:30		H5/C4 RESUME LOADING FROM BG. SEA HORSE 06		
20:30		H5/C4 STOP LOADING DUE TO COMPLETE LOADING		
20:30 - 21:30		MV. RASBUD COMPLETE LOADING IN ALL HOLD		
21:30		FINAL DRAFT SURVEY BY CHIEF OFFICER AND SURVEYOR		
21:30		ICT SYAHIR JAYA 07 A/SIDE AT P/SIDE OF MV. RASBUD		
21:50		TRANSFER DOZZER FROM BG. SEA HORSE 06 TO ICT. ARMAN PRATAMA 01 BY C3		
21:50		BG. SEA HORSE 06 CAST OFF		
22:00		ICT. ARMAN PRATAMA 01 CAST OFF		
00:00 - 08:00		STEVEDORE DISEMBARK		
08:00		WAITING LHM FROM SHIPPER		
08:00 - 08:00		RECEIPT DOCUMENT LHM FROM SHIPPER		
08:00		WAITING MAINTENANCE SYSTEM INSHW		

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

Remarks :

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
As Agent Only
JL. PELABURHAN NO.22 RT 13 DESA PELABURHAN DEGA BENJIN BARU ILLIR
KABUPATEN : SAMBUTIRANG KABUPATEN : KUTAI TIMUR KALIMANTAN TIMOR

PT. INDEKSI COALTIMO
SHIPPER
AND STOWAGER (SHIPPER)

MASTER OF MV. RASBUD
CAPT. RASBUD
KUTAI TIMUR KALIMANTAN TIMOR



PT. SARAI KALAMANTARA
As Agent Only
Jl. TELUKAN NO.22 RT 13 DESAN TELUKAN DEKA BENDU BARU TILIR
RECONGATE : SANGKULIRANG RAJAPATEN : KUTAI TIMOR KALIMANTAN TIMOR

TYPE SHEET / STATEMENT OF FACT
WORKING RECORDS

Name of Vessel	: MR. SARAI	Completed Loading	: 07 AUGUST 2023 - 23:30 HRS
Port of Loading	: KALORANG	Completed Loading	: 13 AUGUST 2023 - 20:30 HRS
Arrived Pilot Station	: 06 AUGUST 2023 - 16:00 HRS	Description of Goods	: INDONESIA STEAM COAL 1# BULK
Notice of Readiness Received	: 06 AUGUST 2023 - 18:12 HRS	Quantity of Cargo	: 48,500 MT
Notice of Readiness Accepted	:	Shipper/Consignee	: PT. INDEKIN COALINDO

DATE / DAY	REMARKS	WORKING TIME	DETAILED	PAGE 05
13-00-14:00		14:00	PROCESSING PORT CLEARANCE FORMALITY	
14:00-15:00		15:00	PORT CLEARANCE COMPLETED	
15:00		15:15	DELIVERY SHIP'S DOCUMENT AND PORT CLEARANCE TO VESSEL BY LAND TRANSPORT AND SPEED BOAT	
15:15		15:40	PORT CLEARANCE AND SHIP'S DOCUMENT ON BOARD	
15:40		16:30	DOCUMENT COMPLETED	
16:30			PILOT ON BOARD	
			ANCHOR AWEIGH / SHIP SAILING FROM KALORANG	

No entry entry above that above statement of fact of fact are true and correct :

PT. SARAI KALAMANTARA
Jl. TELUKAN NO.22 RT 13 DESAN TELUKAN DEKA BENDU BARU TILIR
RECONGATE : SANGKULIRANG RAJAPATEN : KUTAI TIMOR KALIMANTAN TIMOR

PT. SARAI KALAMANTARA
Jl. TELUKAN NO.22 RT 13 DESAN TELUKAN DEKA BENDU BARU TILIR
RECONGATE : SANGKULIRANG RAJAPATEN : KUTAI TIMOR KALIMANTAN TIMOR



Lampiran 9
Foto Kegiatan Muat MV. Rashad





Lampiran 10

Rekapitulasi Hasil Responden Variabel X

Responden	X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1.7	X1.8
1	4	5	5	4	5	4	4	4
2	5	5	5	5	5	5	5	5
3	3	4	4	4	3	4	4	4
4	3	2	3	2	2	3	3	2
5	4	4	3	3	4	4	3	3
6	4	5	5	5	4	5	4	5
7	3	3	4	4	4	3	4	4
8	3	4	4	4	3	4	4	4
9	3	4	3	3	3	4	4	3
10	4	5	4	5	5	4	5	5
11	3	4	4	3	3	4	4	4
12	3	3	4	3	4	3	3	3
13	3	4	4	3	4	3	3	3
14	4	3	3	4	3	4	3	4
15	5	5	4	5	5	5	5	5
16	5	5	4	4	5	5	5	5
17	5	5	5	5	5	5	5	5
18	5	4	5	4	5	4	5	4
19	3	4	4	3	3	3	4	3
20	5	4	4	4	4	4	4	5
21	5	5	4	5	4	5	5	4
22	4	5	4	4	5	4	4	4
23	4	5	5	5	5	5	5	4
24	5	5	5	4	4	5	5	4
25	4	5	5	4	5	5	4	5
26	5	5	5	4	4	4	5	5
27	5	5	5	4	5	5	5	4
28	4	4	4	4	5	5	4	4
29	5	5	5	5	4	5	5	4
30	5	4	5	4	5	5	4	4
31	3	5	4	3	3	5	4	3
32	5	5	4	3	4	4	4	3
33	3	5	5	3	3	4	4	4
34	4	5	5	3	4	5	5	3
35	3	5	4	4	5	4	4	3

Lampiran 11

Rekapitulasi Hasil Responden Variabel Y

Responden	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8
1	4	5	5	4	4	5	5	5
2	5	5	5	5	4	4	5	5
3	4	5	4	4	5	4	4	4
4	3	4	3	3	3	3	3	3
5	5	4	5	5	5	4	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5	5
7	4	3	4	3	3	3	3	4
8	3	5	4	3	3	4	3	4
9	4	3	3	4	3	4	3	5
10	4	5	5	5	5	5	5	5
11	4	4	4	4	4	5	4	4
12	4	3	3	3	3	3	2	4
13	4	3	4	3	3	3	3	4
14	3	3	4	4	4	3	3	4
15	5	5	4	5	5	5	5	5
16	5	5	4	5	4	5	4	5
17	5	5	4	4	5	5	4	4
18	4	5	5	4	5	5	5	5
19	2	3	3	2	3	3	3	4
20	4	4	5	4	4	4	4	5
21	4	5	5	5	5	5	4	5
22	4	5	4	4	4	4	5	5
23	5	5	5	5	5	4	5	5
24	5	5	4	5	5	4	5	5
25	5	5	5	5	5	5	5	5
26	5	4	4	5	5	4	5	5
27	4	5	5	4	5	5	5	5
28	4	5	4	4	4	5	4	4
29	4	4	5	4	5	5	5	4
30	4	4	5	4	5	4	5	5
31	2	5	4	3	3	5	4	5
32	4	5	5	3	5	5	4	5
33	2	5	5	3	5	2	5	5
34	5	4	4	4	4	5	4	5
35	3	5	4	5	3	4	3	5

Lampiran 12

Tabel Uji Validitas Variabel X

		Correlations								
		X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1.7	X1.8	TOTALX
X1.1	Pearson Correlation	1	.466**	.448**	.565**	.589**	.615**	.636**	.559**	.786**
	Sig. (2-tailed)		.005	.007	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X1.2	Pearson Correlation	.466**	1	.607**	.509**	.536**	.677**	.689**	.465**	.782**
	Sig. (2-tailed)	.005		<.001	.002	<.001	<.001	<.001	.005	<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X1.3	Pearson Correlation	.448**	.607**	1	.451**	.501**	.505**	.621**	.471**	.720**
	Sig. (2-tailed)	.007	<.001		.007	.002	.002	<.001	.004	<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X1.4	Pearson Correlation	.565**	.509**	.451**	1	.616**	.580**	.638**	.772**	.823**
	Sig. (2-tailed)	<.001	.002	.007		<.001	<.001	<.001	<.001	<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X1.5	Pearson Correlation	.589**	.536**	.501**	.616**	1	.471**	.496**	.517**	.766**
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	.002	<.001		.004	.002	.001	<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X1.6	Pearson Correlation	.615**	.677**	.505**	.580**	.471**	1	.643**	.494**	.788**
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	.002	<.001	.004		<.001	.003	<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X1.7	Pearson Correlation	.636**	.689**	.621**	.638**	.496**	.643**	1	.556**	.832**
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	.002	<.001		<.001	<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X1.8	Pearson Correlation	.559**	.465**	.471**	.772**	.517**	.494**	.556**	1	.776**
	Sig. (2-tailed)	<.001	.005	.004	<.001	.001	.003	<.001		<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
TOTALX	Pearson Correlation	.786**	.782**	.720**	.823**	.766**	.788**	.832**	.776**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35

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

Lampiran 13
Tabel Uji Validitas Variabel Y

		Correlations								
		Y1.1	Y1.2	Y1.3	Y1.4	Y1.5	Y1.6	Y1.7	Y1.8	TOTALY
Y1.1	Pearson Correlation	1	.232	.331	.653**	.564**	.404*	.499**	.368*	.685**
	Sig. (2-tailed)		.180	.052	<.001	<.001	.016	.002	.029	<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y1.2	Pearson Correlation	.232	1	.519**	.466**	.519**	.545**	.613**	.454**	.716**
	Sig. (2-tailed)	.180		.001	.005	.001	<.001	<.001	.006	<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y1.3	Pearson Correlation	.331	.519**	1	.441**	.696**	.407*	.738**	.564**	.762**
	Sig. (2-tailed)	.052	.001		.008	<.001	.015	<.001	<.001	<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y1.4	Pearson Correlation	.653**	.466**	.441**	1	.561**	.445**	.571**	.525**	.779**
	Sig. (2-tailed)	<.001	.005	.008		<.001	.007	<.001	.001	<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y1.5	Pearson Correlation	.564**	.519**	.696**	.561**	1	.435**	.808**	.445**	.840**
	Sig. (2-tailed)	<.001	.001	<.001	<.001		.009	<.001	.007	<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y1.6	Pearson Correlation	.404*	.545**	.407*	.445**	.435**	1	.468**	.426*	.687**
	Sig. (2-tailed)	.016	<.001	.015	.007	.009		.005	.011	<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y1.7	Pearson Correlation	.499**	.613**	.738**	.571**	.808**	.468**	1	.618**	.879**
	Sig. (2-tailed)	.002	<.001	<.001	<.001	<.001	.005		<.001	<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y1.8	Pearson Correlation	.368*	.454**	.564**	.525**	.445**	.426*	.618**	1	.698**
	Sig. (2-tailed)	.029	.006	<.001	.001	.007	.011	<.001		<.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35
TOTALY	Pearson Correlation	.685**	.716**	.762**	.779**	.840**	.687**	.879**	.698**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35

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

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

Lampiran 14

Tabel Analisis *Loading Factor*

Communalities		
	Initial	Extraction
X1.1	1.000	.682
X1.2	1.000	.796
X1.3	1.000	.692
X1.4	1.000	.604
X1.5	1.000	.561
X1.6	1.000	.660
X1.7	1.000	.645
X1.8	1.000	.502
Y1.1	1.000	.552
Y1.2	1.000	.631
Y1.3	1.000	.484
Y1.4	1.000	.731
Y1.5	1.000	.560
Y1.6	1.000	.663
Y1.7	1.000	.677
Y1.8	1.000	.624

Extraction Method: Principal
Component Analysis.