KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

SKRIPSI

PENGARUH MANAJEMEN OPERASIONAL KEAGENAN KAPAL TERHADAP EFEKTIVITAS PENANGANAN KEDATANGAN DAN KEBERANGKATAN KAPAL DI PT BENUA INDAH GEMACA

Oleh:

FERNANDO HALOMOAN
NRP. 465221509

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JURUSAN KALK

JAKARTA

2026

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

PENGARUH MANAJEMEN OPERASIONAL KEAGENAN KAPAL TERHADAP EFEKTIVITAS PENANGANAN KEDATANGAN DAN KEBERANGKATAN KAPAL DI PT BENUA INDAH GEMACA

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV

Oleh:

FERNANDO HALOMOAM
NRP. 465221509

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JURUSAN KALK

JAKARTA

2026

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama	:	Fernando Halomoan
NRP	:	465221509
Program Pendidikan	:	Diploma IV
Jurusan	:	Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Judul	:	Pengaruh Manjemen Operasional Keagenan Kapal Terhadap Efektivitas Penanganan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Di PT Benua Indah Gemaca

Jakarta, 18 Juni 2026
Penulis

Fernando Halomoan
465221509

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

STIP
JAKARTA

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama	:	Fernando Halomoan
NRP	:	465221509
Program Pendidikan	:	Diploma IV
Jurusan	:	Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Judul	:	Pengaruh Manjemen Operasional Keagenan Kapal Terhadap Efektivitas Penanganan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Di PT Benua Indah Gemaca

Jakarta, 18 Juni 2026

Pembimbing Utama

Sari Kusumaningrum, S.S., M.Hum.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810106 201503 2 001

Pembimbing Pendamping

Hartaya, M.M.
Penata Tk 1 (III/d)
NIP. 19660310 199903 1 002

Mengetahui;
Ketua Jurusan KALK

Dr. April Gunawan Malau, S.Si., M.M.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19800605 200812 1 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama	:	Fernando Halomoan
NRP	:	465221509
Program Pendidikan	:	Diploma IV
Jurusan	:	Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Judul	:	Pengaruh Manajemen Operasional Keagenan Kapal Terhadap Efektivitas Penanganan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Di PT Benua Indah Gemaca

Ketua Penguji	Anggota Penguji	Anggota Penguji
Dr. Capt. Jaja Suparman, MM	**Suparman, S.Sos., M.M.Tr**	**Sari Kusumaningrum, S.S., M.Hum.**
Pembina Tk.1 (IV/b)	Pembina (IV/a)	Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19670811 199903 1 001	NIP. 19660906 199103 1 001	NIP. 19810106 201503 2 001

Mengetahui;
Ketua Jurusan KALK

Dr. April Gunawan Malau, S.Si., M.M.
Pembina Tk. I (IV/d)
NIP. 19800605 200812 1 001

KATA PENGANTAR

Puji dan Syukur penulis ucapkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena dengan berkat, rahmat, serta karunianya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya sebagai pemenuhan syarat dalam menyelesaikan program studi Diploma IV jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, dengan judul:

"PENGARUH MANAJEMEN OPERASIONAL KEAGENAN KAPAL TERHADAP EFEKTIVITAS PENANGANAN KEDATANGAN DAN KEBERANGKATAN KAPAL DI PT BENUA INDAH GEMACA"

Skripsi ini disusun untuk memenuhi tugas akhir dan persyaratan program Diploma IV (D-IV) yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Penyusunan dan penulisan skripsi ini didasari oleh pengalaman-pengalaman penulis ketika melakukan praktik darat di perusahaan keagenan kapal.

Banyak hambatan dan kesulitan yang dihadapi oleh penulis di dalam pembuatan skripsi ini, namun atas dukungan dan dorongan dari semua pihak akhirnya skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik. Dalam kesempatan yang baik ini, penulis ingin menyampaikan banyak terimakasih kepada semua pihak atas segala dukungan, arahan dan bimbinganya dalam penyusunan skripsi ini, terutama kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Bapak Dr. April Gunawan Malau, S.Si., M.M., selaku Ketua Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Ibu Roma Dormawaty, S.ST., M.M., selaku Sekertaris Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Ibu Sari Kusumaningrum, S.S., M.Hum., sebagai Dosen Pembimbing Utama, yang telah rela meluangkan waktunya untuk membimbing dan memberikan arahan dalam penyusunan skripsi.
5. Bapak Hartaya, M.M., sebagai Dosen Pembimbing II, yang telah memberikan bimbingan tentang penulisan skripsi ini.
6. Seluruh civitas akademika, dosen, karyawan dan karyawati Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

7. Kepada kedua orang tua saya tercinta, Bapak Hitner Sitohang dan Ibu Dosma Rohana Sihotang terima kasih selalu menjadi sumber kekuatan, semangat, dan doa dalam setiap langkah kehidupan penulis. Kasih sayang, pengorbanan, serta dukungan yang tiada henti hingga penulis sampai di titik ini. Segala doa yang terucap dalam diam dan cinta yang selalu tulus tanpa pamrih menjadi pijakan kuat bagi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Kepada adik saya Josua Christian Sitohang, yang senantiasa mendukung, memberi semangat, dan motivasi saya untuk menyelesaikan skripsi ini.
9. Kepada Mama Tua Nanda Sihotang, terima kasih telah dengan penuh kehangatan dan kasih sayang memberikan tempat tinggal selama penulis melaksanakan pesiar.
10. Jajaran direksi dan karyawan PT Benua Indah Gemaca terima kasih atas kesempatan, bimbingan, ilmu, serta pelajaran yang telah diberikan kepada penulis selama program praktik darat. Pengalaman dan pembelajaran yang penulis peroleh selama praktik darat telah banyak membantu dalam proses penyusunan skripsi ini.
11. Teman-teman Angkatan 65 Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, untuk suka dan duka serta waktu yang sudah di lalui bersama-sama dalam menimba ilmu selama kurang-lebih 4 tahun di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
12. Teman-teman Kamar H-206 yang mendukung penulis dalam hal pembelajaran dikelas maupun di luar kelas.
13. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis agar dapat sampai pada titik sekarang ini.
14. Kepada diri saya sendiri yang telah berjuang dan bertahan selama masa pendidikan dari calon taruna hingga saat ini, *proud to be myself*.

Jakarta, Juni 2026

Fernando Halomoan

DAFTAR ISI

COVER ..... **i**
SAMPUL DALAM ..... **ii**
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS ..... **iii**
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI ..... **iv**
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI ..... **v**
KATA PENGANTAR ..... **vi**
DAFTAR ISI ..... **viii**
DAFTAR GAMBAR ..... **x**
DAFTAR TABEL ..... **xi**
DAFTAR SINGKATAN ..... **xii**
DAFTAR ISTILAH ..... **xiii**
DAFTAR LAMPIRAN ..... **xiv**
ABSTRAK ..... **xv**
ABSTRACT ..... **xvi**

BAB I PENDAHULUAN **1**
A. LATAR BELAKANG 1
B. IDENTIFIKASI MASALAH 1
C. BATASAN MASALAH 3
D. RUMUSAN MASALAH 3
F. SISTEMATIKA PENULISAN 4

BAB II LANDASAN TEORI **6**
A. TINJAUAN PUSTAKA 6
B. PENELITIAN TERDAHULU 10
C. KERANGKA PEMIKIRAN 13
D. HIPOTESIS 14

BAB III METODE PENELITIAN **15**
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN 15
B. METODE PENDEKATAN 16
C. SUMBER DATA 16
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA 18
E. POPULASI SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING 21
F. TEKNIK ANALISIS DATA 22

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN 27
A. DESKRIPSI DATA 27
B. ANALISIS DATA 40
C. HASIL ANALISIS DATA 46
D. PEMECAHAN MASALAH 48

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN 53
A. KESIMPULAN 53
B. SARAN 54
DAFTAR PUSTAKA 55
LAMPIRAN 57

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran 13

Gambar 4. 1 Diagram jenis kelamin 31

Gambar 4. 2 Diagram usia 32

Gambar 4. 3 Diagram Jabatan 32

Gambar 4. 4 Hasil Jawaban responden Variabel Manajemen Operasional Keagenan Kapal 34

Gambar 4. 5 Hasil Jawaban responden variabel Efektivitas Penanganan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal 37

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitialn Terdahulu 10
Tabel 3. 1 Skala Likert..... 18
Tabel 3. 2 Kisi kisi instrumen variabel X (Malnaljemen Operalsional Keagenan Kalpal) 19
Tabel 3. 3 Data sampel responden..... 21
Tabel 3. 4 Interpretasi Nilai Korelalsi 24
Tabel 4. 1 Deskripsi Jawaban Responden Variabel Manajemen Operalsional Keagenan Kapal .. 35
Tabel 4. 2 Deskripsi Jawaban Responden Variabel Efektivitas Penanganan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal 38
Tabel 4. 3 Uji Validitas X 41
Tabel 4.4 Uji Validitas Y 41
Tabel 4. 5 Uji Reabilitas 42
Tabel 4. 6 Analisis Koefisien Korelasi 43
Tabel 4. 7 Analisis Koefisien Determinasi 45
Tabel 4. 8 Analisis Regresi Linear Sederhana 46
Tabel 4. 9 Hasil Uji t 47

DAFTAR SINGKATAN

BIG	Benua Indah Gemaca
KSOP	Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
NRP	Nomor Register Pokok
PM	Peraturan Menteri
PT	Perseroan Terbatas
SDM	Sumber Daya Manusia
SOP	Standar Operasional Prosedur
SPSS	Statistical Package for the Social Sciences
UU	Undang-Undang
α (Alpha)	Tingkat Signifikansi dalam Pengujian Statistik
H_0	Hipotesis Nol
H_1	Hipotesis Alternatif
R^2	Koefisien Determinasi
r	Koefisien Korelasi
t hitung	Nilai statistik hasil perhitungan uji t
t tabel	Nilai pembanding pada distribusi t
Sig.	Significance (Nilai Signifikansi)

DAFTAR ISTILAH

Istilah	Pengertian
Clearance In	Proses pengurusan dokumen dan perizinan kapal sebelum kapal memasuki pelabuhan dan melakukan kegiatan operasional.
Clearance Out	Proses penyelesaian dokumen dan perizinan sebelum kapal meninggalkan pelabuhan.
Efektivitas	Tingkat keberhasilan suatu kegiatan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan.
Keagenan Kapal	Perusahaan atau badan usaha yang mewakili kepentingan pemilik atau operator kapal selama kapal berada di pelabuhan.
Koordinasi Operasional	Kegiatan penyelarasan tugas dan komunikasi antar pihak yang terlibat dalam pelayanan kapal.
Manajemen Operasional	Proses perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengawasan sumber daya untuk mencapai tujuan operasional secara efektif dan efisien.
Pelayanan Kapal	Seluruh kegiatan administrasi dan operasional yang diberikan kepada kapal selama berada di pelabuhan.
Pengawasan Operasional	Kegiatan pemantauan dan pengendalian terhadap pelaksanaan operasional agar berjalan sesuai prosedur.
Pengguna Jasa	Pihak yang menggunakan layanan keagenan kapal yang disediakan perusahaan.
Perencanaan Operasional	Kegiatan penyusunan rencana kerja untuk mendukung kelancaran pelayanan kapal.
Regresi Linier Sederhana	Metode statistik yang digunakan untuk mengetahui pengaruh satu variabel bebas terhadap satu variabel terikat.
Sampel Jenuh	Teknik pengambilan sampel yang menggunakan seluruh anggota populasi sebagai responden penelitian.
Sistem Administrasi	Tata cara pengelolaan dokumen dan data yang mendukung kegiatan operasional perusahaan.
Uji Hipotesis	Prosedur statistik untuk menguji kebenaran dugaan sementara dalam penelitian.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Bukti Pengisian Kusioner. 57
Lampiran 2 Hasil Uji Validitas Variabel X. 58
Lampiran 3 Hasil Uji Validitas Variabel Y. 59
Lampiran 4 T – Tabel 60
Lampiran 5 Hasil Uji Normalitas Kolmogorov Smirnov. 61
Lampiran 6 SIUPKK PT Benua Indah Gemaca 62
Lampiran 7 PKKA 63
Lampiran 8 Statement of Fact 64
Lampiran 9 Crewlist 66
Lampiran 10 Stempel Imigrasi 67
Lampiran 11 *Port Health Quarantine Clearance* 68
Lampiran 12 Certificate of Pratique 69
Lampiran 13 *Inward Manifest* 70

ABSTRAK

Halomoan, Fernando. 2026. *"Pengaruh Manajemen Operasional Keagenan Kapal Terhadap Efektivitas Penanganan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal di PT Benua Indah Gemaca"*.

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh pentingnya manajemen operasional keagenan kapal dalam mendukung kelancaran proses kedatangan (*clearance in*) dan keberangkatan (*clearance out*) kapal di pelabuhan. Penerapan manajemen operasional yang kurang optimal dapat menyebabkan keterlambatan pelayanan, kesalahan administrasi, serta menurunkan efektivitas operasional kapal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan manajemen operasional keagenan kapal di PT Benua Indah Gemaca dan menganalisis pengaruhnya terhadap efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif dengan pendekatan survei. Data diperoleh melalui penyebaran kuesioner kepada 30 responden yang terdiri dari pegawai KSOP Kelas I Banten, staf keagenan PT Benua Indah Gemaca, dan pengguna jasa perusahaan. Teknik analisis data yang digunakan meliputi analisis deskriptif, uji validitas, uji reliabilitas, analisis korelasi, regresi linier sederhana, koefisien determinasi, dan uji hipotesis.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa manajemen operasional keagenan kapal di PT Benua Indah Gemaca telah berjalan dengan baik dengan nilai rata-rata sebesar 4,03. Efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal juga berada pada kategori baik dengan nilai rata-rata sebesar 4,10. Hasil uji hipotesis menunjukkan nilai t hitung sebesar 49,711 lebih besar dari t tabel sebesar 2,048 dengan nilai signifikansi 0,000 < 0,05. Dengan demikian, terdapat pengaruh positif dan signifikan antara manajemen operasional keagenan kapal terhadap efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal di PT Benua Indah Gemaca.

Kata Kunci: *efektivitas pelayanan kapal; keagenan kapal; kedatangan dan keberangkatan kapal; manajemen operasional; pelayanan pelabuhan*.

ABSTRACT

Halomoan, Fernando. 2026. *"The Influence of Ship Agency Operational Management on the Effectiveness of Ship Arrival and Departure Handling at PT Benua Indah Gemaca"*.

This study was motivated by the importance of ship agency operational management in supporting the smooth process of ship arrival (*clearance in*) and departure (*clearance out*) at ports. Ineffective operational management may cause service delays, administrative errors, and reduced operational effectiveness. This research aims to determine the implementation of ship agency operational management at PT Benua Indah Gemaca and analyze its influence on the effectiveness of ship arrival and departure handling.

This study employed a quantitative research method with a survey approach. Data were collected through questionnaires distributed to 30 respondents consisting of employees of KSOP Class I Banten, agency staff of PT Benua Indah Gemaca, and service users. Data analysis techniques included descriptive analysis, validity testing, reliability testing, correlation analysis, simple linear regression, coefficient of determination, and hypothesis testing.

The results indicate that ship agency operational management at PT Benua Indah Gemaca has been implemented well, with an average score of 4.03. The effectiveness of ship arrival and departure handling was also categorized as good, with an average score of 4.10. The hypothesis testing result showed a calculated t-value of 49.711, which is greater than the t-table value of 2.048, with a significance value of $0.000 < 0.05$. Therefore, ship agency operational management has a positive and significant influence on the effectiveness of ship arrival and departure handling at PT Benua Indah Gemaca.

Keywords: *operational management; port services; ship agency; ship arrival and departure; vessel service effectiveness*.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Transportasi laut merupakan moda utama dalam mendukung kelancaran perdagangan dan distribusi barang, baik nasional maupun internasional. Menurut Stopford (2023), efisiensi operasional kapal di pelabuhan menjadi faktor kunci dalam menentukan kinerja pelayaran, khususnya yang berkaitan dengan waktu sandar kapal dan ketepatan jadwal keberangkatan. Oleh karena itu, proses kedatangan dan keberangkatan kapal harus dikelola secara efektif agar tidak menimbulkan keterlambatan yang berdampak pada biaya operasional pelayaran.

Dalam kegiatan pelayaran, perusahaan keagenan kapal memiliki peran strategis sebagai perwakilan pemilik kapal selama kapal berada di pelabuhan. Keagenan kapal bertanggung jawab atas penanganan kedatangan (*clearance in*) dan keberangkatan (*clearance out*) kapal melalui pengurusan dokumen kapal serta koordinasi dengan Syahbandar, Otoritas Pelabuhan, Bea dan Cukai, Karantina, dan instansi terkait lainnya (Kementerian Perhubungan RI, 2021). Kompleksitas proses tersebut menuntut perusahaan keagenan kapal untuk memiliki manajemen operasional yang terstruktur dan terkoordinasi dengan baik.

Efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal sangat ditentukan oleh penerapan manajemen operasional keagenan kapal. Heizer, Render, dan Munson (2022) menjelaskan bahwa manajemen operasional berfungsi untuk mengelola sumber daya dan proses kerja agar kegiatan operasional berjalan secara efisien dan tepat waktu. Dalam konteks keagenan kapal, manajemen operasional mencakup perencanaan pelayanan kapal, pembagian tugas personel, pelaksanaan pelayanan di lapangan, serta pengawasan terhadap proses *clearance* kapal.

Manajemen operasional yang tidak berjalan optimal dapat menyebabkan keterlambatan pelayanan kapal, kesalahan administrasi, dan lemahnya koordinasi antarbagian. Menurut Stopford (2023), keterlambatan dalam proses administrasi pelabuhan secara langsung memengaruhi efektivitas penanganan kapal dan berpotensi meningkatkan biaya operasional seperti *demurrage* dan *port charges*. Kondisi ini menunjukkan bahwa kualitas manajemen

operasional keagenan kapal memiliki hubungan langsung dengan efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal.

Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan telah mendorong peningkatan efektivitas pelayanan kapal dengan menerapkan sistem digital kepelabuhanan seperti *Inaportnet*. Sistem ini bertujuan untuk mempercepat proses pelayanan kapal dan meningkatkan transparansi (Kementerian Perhubungan RI, 2022). Namun demikian, efektivitas pemanfaatan sistem tersebut sangat bergantung pada kesiapan manajemen operasional perusahaan keagenan kapal, khususnya dalam hal kompetensi sumber daya manusia dan pengendalian proses kerja.

PT Benua Indah Gemaca sebagai perusahaan yang bergerak di bidang jasa keagenan kapal dituntut untuk mampu menerapkan manajemen operasional yang efektif agar penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal dapat berjalan sesuai dengan jadwal dan ketentuan yang berlaku. Efektivitas pelayanan kapal menjadi indikator kinerja utama perusahaan keagenan kapal karena berpengaruh langsung terhadap kepuasan pengguna jasa dan keberlangsungan operasional pelayaran (Bowersox, Closs, & Cooper, 2020).

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal sangat dipengaruhi oleh penerapan manajemen operasional keagenan kapal. Oleh karena itu, penelitian mengenai pengaruh manajemen operasional keagenan kapal terhadap efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal di PT Benua Indah Gemaca menjadi penting untuk dilakukan guna memperoleh hasil penelitian serta memberikan rekomendasi perbaikan yang berkelanjutan.Berdasarkan permasalahan diatas maka penulis memilih judul :

“PENGARUH MANAJEMEN OPERASIONAL KEAGENAN KAPAL TERHADAP EFEKTIVITAS PENANGANAN KEDATANGAN DAN KEBERANGKATAN KAPAL DI PT BENUA INDAH GEMACA”

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka penulis dapat mengidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut:

1. Belum optimalnya penerapan manajemen operasional dalam kegiatan pelayanan keagenan kapal.
2. Masih terjadi keterlambatan dalam proses kedatangan dan keberangkatan kapal.
3. Kurangnya koordinasi antarbagian dalam sistem kerja keagenan kapal.
4. Belum optimalnya pemanfaatan teknologi informasi dalam mendukung kegiatan operasional.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, penulis membatasi permasalahan agar tidak meluas. Adapun batasan masalahnya adalah:

1. Belum optimalnya penerapan manajemen operasional dalam kegiatan pelayanan keagenan kapal.
2. Masih terjadi keterlambatan dalam proses kedatangan dan keberangkatan kapal.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan pada latar belakang. Maka penulis menentukan bahwa perumusan masalah dalam penelitian ini menitikberatkan pada :

1. Bagaimana penerapan manajemen operasional keagenan kapal di PT Benua Indah Gemaca?
2. Seberapa besar pengaruh manajemen operasional keagenan kapal terhadap efektivitas penanganan kedatangan (*clearance in*) dan keberangkatan (*clearance out*) kapal di PT Benua Indah Gemaca?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

a) Untuk mengetahui dan menganalisis penerapan manajemen operasional keagenan kapal di PT Benua Indah Gemaca.
b) Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh manajemen operasional keagenan kapal terhadap efektivitas penanganan kedatangan (*clearance in*) dan keberangkatan (*clearance out*) kapal di PT Benua Indah Gemaca.

2. Manfaat penelitian

a. Bagi Penulis

Penelitian ini dapat menambah wawasan dan pemahaman penulis mengenai penerapan manajemen operasional keagenan kapal secara nyata di lapangan serta sebagai sarana penerapan teori yang diperoleh selama masa perkuliahan.

b. Bagi PT Benua Indah Gemaca

Penelitian ini dapat menambah wawasan dan pemahaman penulis mengenai penerapan manajemen operasional keagenan kapal secara nyata di lapangan serta sebagai sarana penerapan teori yang diperoleh selama masa perkuliahan.

c. Bagi Akademisi dan Pembaca

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber informasi dan referensi bagi mahasiswa maupun pihak lain yang tertarik untuk mempelajari manajemen operasional dan keagenan kapal di sektor pelayaran.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Skripsi ini disusun dalam lima bab, dimulai dengan pembahasan umum, kemudian dilanjutkan dengan pembahasan yang berhubungan langsung dengan judul. Penyusunan dilakukan secara sistematis agar dapat memudahkan penulis dalam proses penulisan dan pengkajian, serta membantu pembaca memahami isi skripsi ini dengan lebih baik**.**

BAB 1 PENDAHULUAN

Berisi latar belakang penelitian yang menguraikan pentingnya manajemen operasional keagenan kapal dalam menunjang efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal. Selain itu, bab ini juga memuat identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan skripsi.

BAB 2 LANDASAN TEORI

Membahas teori-teori dan konsep yang berkaitan dengan penelitian, meliputi pengertian manajemen, manajemen operasional, keagenan kapal, efektivitas kerja, serta proses penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal. Bab ini juga memuat kerangka pemikiran dan hipotesis penelitian sebagai dasar dalam melakukan analisis.

BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

Menjelaskan metode penelitian yang digunakan, meliputi jenis dan pendekatan penelitian, lokasi dan waktu penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, serta variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini.

BAB 4 ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Menyajikan hasil penelitian yang diperoleh dari pengolahan data serta analisis mengenai pengaruh manajemen operasional keagenan kapal terhadap efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal di PT Benua Indah Gemaca, disertai dengan pembahasan berdasarkan landasan teori yang telah dikemukakan.

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Berisi kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian serta saran-saran yang diharapkan dapat memberikan masukan bagi perusahaan, akademisi, dan pihak-pihak terkait untuk peningkatan manajemen operasional keagenan kapal di masa mendatang

BAB II
LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Manajemen Operasional Keagenan Kapal

a. Manajemen

Manajemen merupakan suatu proses perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengendalian sumber daya organisasi untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan secara efektif dan efisien. Menurut George R. Terry (2019), manajemen adalah suatu proses khas yang terdiri atas tindakan-tindakan perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organizing*), pelaksanaan (*actuating*), dan pengawasan (*controlling*).

Sementara itu, menurut Heizer, Render, dan Munson (2022), manajemen berperan dalam mengintegrasikan berbagai sumber daya seperti manusia, modal, dan teknologi agar kegiatan operasional dapat berjalan optimal. Dalam konteks perusahaan jasa keagenan kapal, manajemen berfungsi sebagai dasar dalam mengatur seluruh aktivitas pelayanan kapal di pelabuhan.

Dengan demikian, manajemen dapat disimpulkan sebagai proses sistematis untuk mengatur dan mengoordinasikan sumber daya guna mencapai tujuan organisasi secara efektif dan efisien.

b. Operasional

Secara umum, istilah operasional berkaitan dengan kegiatan atau aktivitas yang dilaksanakan untuk menjalankan fungsi organisasi sehari-hari. Operasional merupakan bagian dari sistem kerja yang berhubungan langsung dengan proses pelaksanaan kegiatan guna mencapai tujuan organisasi. Menurut Heizer, Render,

dan Munson (2022), operasional adalah seluruh aktivitas yang berkaitan dengan proses transformasi input menjadi *output*, baik dalam bentuk barang maupun jasa. Dalam konteks perusahaan jasa, operasional berfokus pada bagaimana layanan diberikan secara efektif, efisien, dan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.

Sementara itu, menurut Slack dan Brandon-Jones (2019), operasional merupakan fungsi inti organisasi yang bertanggung jawab dalam menghasilkan produk atau jasa melalui pengelolaan sumber daya seperti tenaga kerja, teknologi, informasi, dan fasilitas.

Dalam perusahaan keagenan kapal, kegiatan operasional mencakup:

1) Pengurusan dokumen kapal
2) Koordinasi dengan instansi pelabuhan
3) Penjadwalan pelayanan kapal
4) Pengawasan proses *clearance in* dan *clearance out*
5) Penyelesaian administrasi keberangkatan kapal

Dengan demikian, operasional dalam keagenan kapal dapat diartikan sebagai seluruh kegiatan teknis dan administratif yang dilakukan untuk memastikan proses kedatangan dan keberangkatan kapal berjalan lancar sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Operasional yang berjalan dengan baik akan mendukung tercapainya pelayanan kapal yang tepat waktu, minim kesalahan administrasi, serta mampu mengurangi potensi keterlambatan yang dapat berdampak pada biaya operasional pelayaran.

c. Keagenan Kapal

Menurut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 11 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal, pada Pasal 1 ayat (1) dijelaskan bahwa keagenan kapal adalah usaha yang melakukan pengurusan segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal milik perusahaan angkutan laut asing maupun nasional selama kapal tersebut berada di pelabuhan Indonesia. Selanjutnya, dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 11 ayat (4) dan (5), ditegaskan bahwa perusahaan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan ke dan dari pelabuhan Indonesia wajib menunjuk perusahaan nasional sebagai agen umum.

Ketentuan ini memperkuat posisi keagenan kapal sebagai perwakilan resmi dalam kegiatan operasional kapal asing di Indonesia.

Selain itu, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan Pasal 1 ayat (26) menyatakan bahwa usaha keagenan kapal adalah kegiatan pelayanan untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut selama beroperasi di perairan Indonesia. Dari sudut pandang manajerial, hubungan keagenan dijelaskan sebagai hubungan hukum antara *principal* dan agen, di mana agen bertindak atas nama dan untuk kepentingan *principal* berdasarkan perjanjian yang disepakati. Dalam konteks pelayaran modern, hubungan ini menuntut profesionalisme, akuntabilitas, serta transparansi operasional.

Berdasarkan berbagai ketentuan tersebut, dapat disimpulkan bahwa keagenan kapal adalah badan usaha nasional yang secara resmi ditunjuk untuk mewakili dan mengurus seluruh kepentingan administratif dan operasional kapal selama berada di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Berdasarkan praktik operasional pelayaran dan regulasi terbaru seperti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 74 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, keagenan kapal dibedakan menjadi beberapa jenis, yaitu:

1) *General Agent* (Agen Umum)

   Badan usaha nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk mewakili dan bertindak atas nama perusahaan tersebut dalam mengelola operasional kapal di pelabuhan Indonesia.

2) *Sub Agent* (Agen Cabang/Perwakilan Lokal)

   Badan usaha nasional yang ditunjuk oleh agen umum untuk menjalankan kegiatan keagenan kapal di pelabuhan tertentu atau terminal khusus.

3) Cabang Agent

   Kantor cabang dari agen umum yang berada di pelabuhan tertentu untuk mempermudah pengawasan dan pelayanan operasional kapal.

2. Efektivitas Penanganan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal

a. Efektivitas

Efektivitas adalah tingkat keberhasilan suatu organisasi atau sistem dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan sesuai dengan standar yang diharapkan.

Menurut Heizer, Render, dan Munson (2022), efektivitas dalam manajemen operasional merujuk pada kemampuan organisasi dalam mencapai *output* yang direncanakan sesuai kualitas dan waktu yang ditentukan. Sementara itu, Gunasekaran dan Ngai (2023) menjelaskan bahwa efektivitas adalah ukuran pencapaian hasil akhir yang mencerminkan keberhasilan sistem layanan dalam memenuhi kebutuhan pengguna. Dengan demikian, efektivitas menunjukkan sejauh mana suatu proses mampu mencapai target yang telah ditentukan secara optimal.

b. Penanganan

Penanganan adalah serangkaian tindakan atau proses yang dilakukan secara sistematis untuk mengelola suatu kegiatan agar berjalan sesuai prosedur dan tujuan yang ditetapkan. Menurut Slack dan Brandon-Jones (2019), penanganan dalam konteks operasional merupakan bagian dari aktivitas inti organisasi yang bertujuan memastikan proses berjalan lancar dan terkendali. Dalam konteks keagenan kapal, penanganan berarti seluruh kegiatan administratif dan operasional yang dilakukan untuk mengurus kepentingan kapal selama berada di pelabuhan.

c. Kedatangan Kapal (*Clearance in*)

Kedatangan kapal atau *clearance in* adalah proses administrasi dan operasional yang harus diselesaikan sebelum kapal melakukan kegiatan sandar dan bongkar muat di pelabuhan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 11 Tahun 2016, keagenan kapal bertanggung jawab atas pengurusan seluruh dokumen kapal selama berada di pelabuhan Indonesia.

Menurut Notteboom dan Haralambides (2021), efektivitas proses kedatangan kapal ditentukan oleh kecepatan verifikasi dokumen, koordinasi antarinstansi, serta minimnya waktu tunggu kapal. Dengan demikian, kedatangan kapal adalah proses awal pelayanan kapal yang mencakup pengajuan dokumen, pemeriksaan administrasi, dan pemberian izin sandar oleh otoritas pelabuhan.

d. Keberangkatan Kapal (*Clearance out*)

Keberangkatan kapal atau *clearance out* adalah proses penyelesaian administrasi dan perizinan sebelum kapal meninggalkan pelabuhan. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, kapal wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan administrasi sebelum diberikan izin berlayar oleh Syahbandar. Penelitian Tseng et al. (2024) menyatakan bahwa efektivitas keberangkatan kapal diukur dari ketepatan waktu penerbitan izin berlayar dan penyelesaian seluruh kewajiban administrasi. Dengan demikian, keberangkatan kapal merupakan tahap akhir pelayanan kapal yang memastikan seluruh kewajiban administratif dan operasional telah dipenuhi sebelum kapal berlayar.

B. PENELITIAN TERDAHULU

Penelitian terdahulu berisi ringkasan dari beberapa penelitian yang telah dilakukan sebelumnya dengan tema penelitian selaras dan relevan dengan penelitian yang sedang dilakukan. Berikut dijelaskan secara singkat terkait hasil penelitian terdahulu dan perbedaan ataupun *gap* dengan penelitian yang sedang berlangsung. Penelitian terdahulu dituliskan dalam tabel 2.1.

Tabel 2.1

Penelitian Terdahulu

No	Nama	Judul	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1	Rosariasanti (2023)	Sistem Manajemen Operasional Keagenan Kapal pada PT Anugerah Mahadaya Nusantara	Penerapan fungsi manajemen (perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengawasan) mampu meningkatkan kelancaran pelayanan kapal serta mengurangi keterlambatan administrasi.	Penelitian ini memiliki fokus pada manajemen operasional keagenan kapal serta kaitannya dengan peningkatan pelayanan kapal.	Penelitian terdahulu bersifat deskriptif kualitatif, sedangkan penelitian ini menganalisis pengaruh secara kuantitatif terhadap efektivitas kedatangan dan

					keberangkatan kapal.
2	Siregar & Ridho (2025)	Efektivitas Sistem INSW dalam Sinkronisasi Data Antarinstansi pada Proses Keagenan Kapal	Digitalisasi melalui sistem INSW terbukti mempercepat proses administrasi dan meningkatkan efisiensi *clearance* kapal.	Kedua penelitian menyoroti efektivitas proses administrasi kapal serta faktor operasional yang mempengaruhinya..	Penelitian terdahulu berfokus pada sistem digital, sedangkan penelitian ini meneliti manajemen operasional secara menyeluruh.
3	Irwansyah dkk. (2023)	Prosedur Pengelolaan Dokumen Kedatangan dan Keberangkatan Kapal pada PT Seroja Jaya Agency	Prosedur pengelolaan dokumen yang sistematis memperlancar proses *clearance in* dan *clearance out* kapal.	Terdapat kesamaan dalam pembahasan mengenai proses kedatangan dan keberangkatan kapal.	Penelitian terdahulu hanya membahas prosedur dokumen tanpa menguji pengaruh manajemen operasional terhadap efektivitas pelayanan.
4	Nur Jalilah (2023)	Pengaruh Efisiensi Operasional terhadap Kepuasan Pelanggan pada Perusahaan Keagenan Kapal	Efisiensi operasional berpengaruh signifikan terhadap kepuasan pelanggan dan kualitas layanan.	Kedua penelitian mengkaji variabel operasional yang berpengaruh terhadap kinerja pelayanan.	Penelitian terdahulu mengukur kepuasan pelanggan, sedangkan penelitian ini mengukur efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal.

5	Prasetyo & Hidayat (2024)	Pengaruh Efisiensi Operasional Pelabuhan terhadap Kinerja Waktu Kedatangan dan Keberangkatan Kapal	Efisiensi operasional berpengaruh signifikan terhadap pengurangan waktu tunggu kapal dan peningkatan ketepatan jadwal keberangkatan.	Penelitian ini memiliki kesamaan dalam mengkaji hubungan antara operasional dengan efektivitas kedatangan dan keberangkatan kapal.	Penelitian terdahulu dilakukan pada level manajemen pelabuhan, sedangkan penelitian ini fokus pada perusahaan keagenan kapal sebagai pelaksana operasional administrasi kapal.

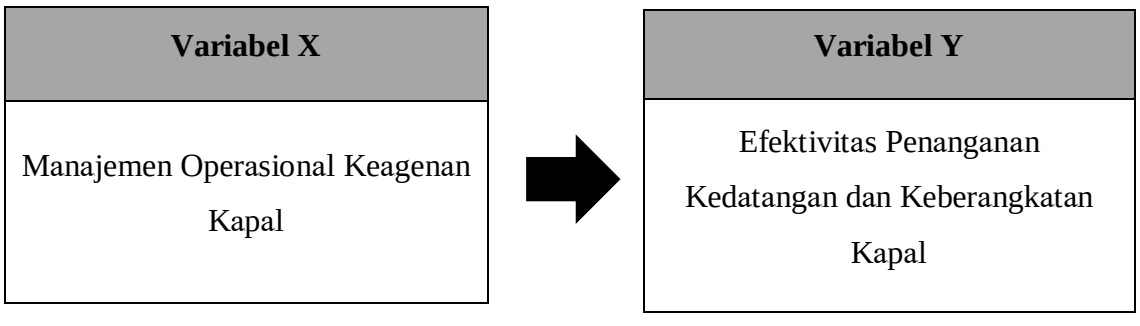
Berdasarkan hasil kajian dari beberapa penelitian terdahulu, dapat disimpulkan bahwa aspek manajemen operasional dan efisiensi proses administrasi memiliki peranan penting dalam meningkatkan kinerja pelayanan keagenan kapal. Penelitian Rosariasanti (2023) menunjukkan bahwa penerapan fungsi manajemen yang meliputi perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengawasan mampu meningkatkan kelancaran pelayanan kapal serta meminimalisir keterlambatan administrasi. Sejalan dengan itu, Siregar dan Ridho (2025) menegaskan bahwa pemanfaatan sistem digital seperti INSW dapat mempercepat proses administrasi dan meningkatkan efisiensi dalam kegiatan *clearance* kapal.

Selanjutnya, Irwansyah dkk. (2023) mengungkapkan bahwa pengelolaan dokumen yang sistematis berkontribusi terhadap kelancaran proses kedatangan dan keberangkatan kapal. Sementara itu, Nur Jalilah (2023) menyatakan bahwa efisiensi operasional berpengaruh signifikan terhadap peningkatan kepuasan pelanggan dan kualitas layanan perusahaan keagenan kapal. Hal ini diperkuat oleh penelitian Prasetyo dan Hidayat (2024) yang menunjukkan bahwa efisiensi operasional juga berdampak pada peningkatan ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan kapal serta pengurangan waktu tunggu. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal sangat dipengaruhi oleh penerapan manajemen operasional yang baik, efisiensi proses administrasi, serta dukungan sistem yang terintegrasi.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Menurut Creswell dan Creswell (2023) dalam *Research Design*, kerangka pemikiran (*conceptual framework*) merupakan struktur konseptual yang dibangun dari teori-teori dan hasil penelitian terdahulu untuk menjelaskan hubungan antarvariabel yang akan diteliti. Kerangka ini berfungsi sebagai landasan logis dalam merumuskan hipotesis serta menentukan arah analisis penelitian kuantitatif. Dalam konteks penelitian manajemen operasional, Heizer, Render, dan Munson (2022) menegaskan bahwa keberhasilan suatu sistem operasional sangat ditentukan oleh kualitas perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengendalian. Apabila fungsi-fungsi manajemen tersebut berjalan optimal, maka *output* operasional akan lebih efektif dan efisien.

Manajemen operasional keagenan kapal mencakup proses perencanaan pelayanan kapal, pengorganisasian sumber daya manusia, pelaksanaan *clearance in* dan *clearance out*, pengawasan administrasi, serta pemanfaatan sistem digital kepelabuhanan seperti *Inaportnet* yang dikelola oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Sementara itu, efektivitas penanganan kapal diukur melalui ketepatan waktu *clearance*, kecepatan penyelesaian dokumen, minimnya kesalahan administrasi, serta kelancaran koordinasi antarinstansi pelabuhan. Hal ini sejalan dengan penelitian Tseng et al. (2024) yang menyatakan bahwa efektivitas pelayanan pelabuhan sangat dipengaruhi oleh kualitas manajemen operasional dan koordinasi sistem administrasi. Dalam skripsi ini, penulis menyusun sebuah kerangka pemikiran yang mengambarkan aspek utama terkait pengaruh manajemen operasional keagenan kapal terhadap efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal.



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

Dengan demikian, kerangka pemikiran dalam penelitian ini menggambarkan dugaan logis bahwa semakin baik penerapan manajemen operasional keagenan kapal, maka semakin tinggi tingkat efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal. Kerangka ini menjadi dasar dalam penyusunan hipotesis, penyusunan instrumen penelitian, serta analisis data kuantitatif untuk menguji pengaruh antarvariabel.

D. HIPOTESIS

Menurut Creswell dan Creswell (2023), hipotesis dalam penelitian kuantitatif merupakan pernyataan sementara yang menyatakan hubungan atau pengaruh antarvariabel yang akan diuji secara empiris melalui analisis statistik. Hipotesis dirumuskan berdasarkan teori yang relevan dan kerangka pemikiran yang telah dibangun sebelumnya. Berdasarkan landasan teori yang telah dijelaskan pada Bab II, manajemen operasional yang meliputi perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengawasan yang baik akan meningkatkan kualitas pelayanan kapal. Hal ini sejalan dengan teori Jay Heizer, Barry Render, dan Chuck Munson (2022) yang menyatakan bahwa efektivitas *output* operasional sangat dipengaruhi oleh kualitas pengelolaan proses dan sumber daya.

Dengan demikian, hipotesis dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut:

1. Hipotesis Nol (H_0)

   Tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara manajemen operasional keagenan kapal terhadap efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal di PT Benua Indah Gemaca.

2. Hipotesis Alternatif (H_1)

   Terdapat pengaruh yang signifikan antara manajemen operasional keagenan kapal terhadap efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal di PT Benua Indah Gemaca.

BAB V
KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai "Pengaruh Manajemen Operasional Keagenan Kapal terhadap Efektivitas Penanganan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal di PT Benua Indah Gemaca", serta berdasarkan hasil pengolahan data, analisis, dan pembahasan yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, maka penulis menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Manajemen operasional keagenan kapal di PT Benua Indah Gemaca telah dilaksanakan dengan baik. Hal ini ditunjukkan oleh hasil analisis deskriptif yang memperoleh nilai rata-rata sebesar 4,03 dan termasuk dalam kategori baik. Penerapan fungsi manajemen operasional yang meliputi perencanaan pelayanan kapal, koordinasi antarbagian, pengawasan operasional, pengelolaan sumber daya manusia, serta sistem administrasi pelayanan kapal telah berjalan secara terstruktur. Kondisi tersebut mampu mendukung kelancaran proses pelayanan kapal, khususnya dalam kegiatan pengurusan dokumen, pelaksanaan *clearance in* dan *clearance out*, serta koordinasi dengan instansi terkait di Pelabuhan. Efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal di PT Benua Indah Gemaca berada dalam kategori baik dan dipengaruhi oleh penerapan manajemen operasional yang baik. Hal ini ditunjukkan oleh nilai rata-rata variabel efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal sebesar 4,10. Proses pelayanan kapal dinilai telah berjalan sesuai prosedur, cukup tepat waktu, responsif terhadap kebutuhan kapal, serta mampu mendukung kelancaran kegiatan operasional di pelabuhan.
2. Berdasarkan hasil uji hipotesis diperoleh nilai t hitung sebesar 49,711 yang lebih besar dari table sebesar 2,048 dengan nilai signifikansi sebesar 0,000 < 0,05. Dengan demikian H0 ditolak dan Ha diterima, yang berarti terdapat pengaruh positif dan signifikan antara Manajemen Operasional Keagenan Kapal terhadap Efektivitas Penanganan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal di PT Benua Indah Gemaca. Hasil analisis koefisien determinasi (R^2) menunjukkan nilai sebesar 0,989 atau 98,9%. Hal ini berarti bahwa efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal dipengaruhi oleh manajemen operasional keagenan kapal sebesar 98,9%, sedangkan

sisanya sebesar 1,1% dipengaruhi oleh factor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka penulis memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi PT Benua Indah Gemaca maupun pihak terkait lainnya, yaitu sebagai berikut:

1. PT Benua Indah Gemaca perlu meningkatkan kualitas manajemen operasional keagenan kapal, terutama dalam aspek penanganan kendala operasional dan peningkatan kompetensi sumber daya manusia. Upaya tersebut dapat dilakukan melalui pelatihan secara berkala, peningkatan kemampuan penggunaan sistem administrasi dan digital kepelabuhanan, serta penguatan koordinasi antarbagian agar setiap permasalahan operasional dapat ditangani dengan lebih cepat dan tepat.
2. PT Benua Indah Gemaca perlu terus meningkatkan efektivitas pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal dengan memperkuat koordinasi dengan instansi terkait, mempercepat proses administrasi pelayanan kapal, serta melakukan evaluasi secara berkala terhadap pelaksanaan *clearance in* dan *clearance out*. Dengan adanya perbaikan berkelanjutan, diharapkan pelayanan kapal dapat berjalan lebih efektif, meminimalkan keterlambatan administrasi, serta meningkatkan kepuasan pengguna jasa dan kinerja operasional perusahaan secara keseluruhan.
3. Bagi akademis dan peneliti selanjutnya, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dan bahan kajian dalam pengembangan ilmu pengetahuan di bidang manajemen operasional keagenan kapal, khususnya yang berkaitan dengan efektivitas penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal. Peneliti selanjutnya disarankan untuk mengembangkan penelitian ini dengan menambahkan variabel lain yang berpotensi memengaruhi efektivitas pelayanan kapal, seperti pemanfaatan sistem digital kepelabuhanan (*Inaportnet*), kualitas pelayanan, kompetensi sumber daya manusia, koordinasi antarinstansi, serta faktor sarana dan prasarana pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

Bowersox, D. J., Closs, D. J., & Cooper, M. B. (2021). Supply Chain Logistics Management (6th ed.). New York: McGraw-Hill Education.

Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2023). Research Design (6th ed.). Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Field, A. (2020). Discovering Statistics Using IBM SPSS Statistics (5th ed.). London: Sage Publications.

Ghozali, I. (2021). Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 26. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Gunasekaran, A., & Ngai, E. W. T. (2023). Operational Effectiveness and Service Performance in Maritime Logistics. International Journal of Production Economics, 258, 108756.

Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., & Anderson, R. E. (2021). Multivariate Data Analysis (9th ed.). Boston: Cengage Learning.

Hair, J. F., Hult, G. T. M., Ringle, C. M., & Sarstedt, M. (2022). A Primer on Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM) (3rd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Heizer, J., Render, B., & Munson, C. (2022). Operations Management: Sustainability and Supply Chain Management (14th ed.). New York: Pearson Education.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). Pedoman Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan melalui Sistem Inaportnet. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). Laporan Implementasi Inaportnet Nasional Tahun 2022. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Notteboom, T., & Haralambides, H. (2021). Port Management and Port Performance in the Digital Era. Maritime Economics & Logistics, 23(4), 567–583

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 11 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 74 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

Saunders, M., Lewis, P., & Thornhill, A. (2019). Research Methods for Business Students (8th ed.). Harlow: Pearson Education.

Sekaran, U., & Bougie, R. (2021). Research Methods for Business: A Skill Building Approach (9th ed.). Chichester: John Wiley & Sons.

Slack, N., & Brandon-Jones, A. (2019). Operations and Process Management (6th ed.). Harlow: Pearson Education.

Stopford, M. (2023). Maritime Economics (4th ed.). London: Routledge.

Tseng, P. H., Pilcher, N., & Chen, Y. H. (2024). Factors Influencing Port Service Effectiveness and Vessel Clearance Performance. Maritime Policy & Management, 51(2), 145–162.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Hidayat, A., & Nugroho, R. (2024). Pengaruh Digitalisasi Pelayanan Pelabuhan terhadap Efisiensi Proses Clearance Kapal di Pelabuhan Indonesia. Jurnal Manajemen Transportasi dan Logistik, 11(2), 112–124.

Kurniawan, D., & Pratama, F. (2023). Analisis Kinerja Operasional Keagenan Kapal dalam Mendukung Kelancaran Pelayanan Kapal di Pelabuhan Banten. Jurnal Sains Maritim Indonesia, 8(1), 45–57

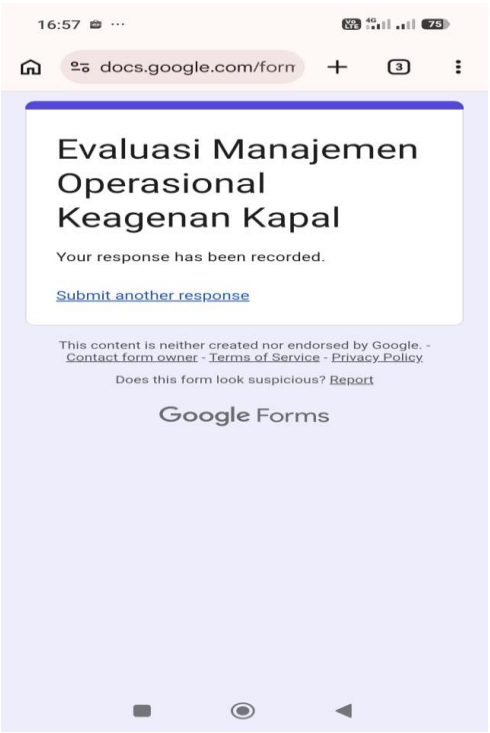
Lestari, N., & Wahyudi, S. (2024). Hubungan Koordinasi Antarinstansi terhadap Efektivitas Pelayanan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal. Jurnal Transportasi Laut Nasional, 16(3), 201–214.

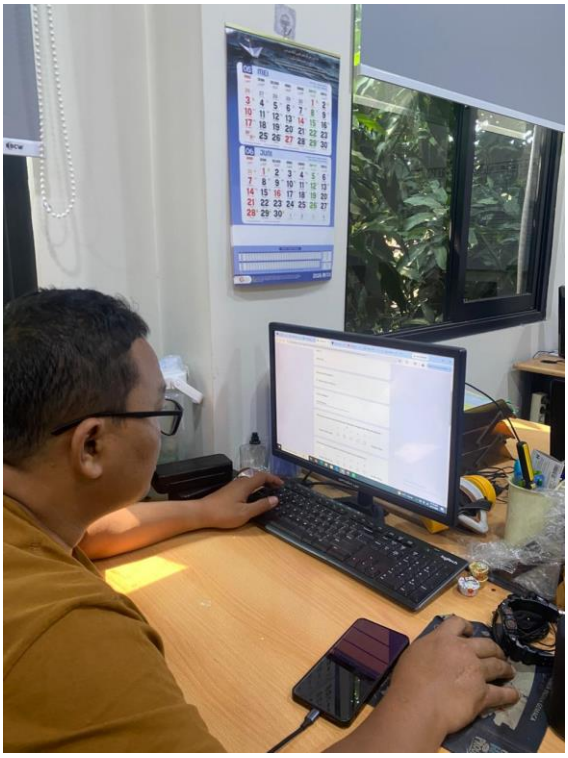
Ramadhan, M., & Setiawan, H. (2025). Implementasi Sistem Inaportnet dalam Meningkatkan Efektivitas Administrasi Kapal pada Pelabuhan Utama Indonesia. Jurnal Kebijakan Transportasi Maritim, 12(1), 33–47.

Yusuf, M., Rahman, A., & Putri, D. (2023). Pengaruh Manajemen Operasional terhadap Kinerja Pelayanan Kapal pada Perusahaan Keagenan Kapal. Jurnal Riset Manajemen dan Bisnis Maritim, 5(2), 89–102.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Bukti Pengisian Kusioner.





Lampiran 2 Hasil Uji Validitas Variabel X.

Correlations

		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	VariabelX
X1	Pearson Correlation	1	.713**	.671**	.860**	.728**	.781**	.821**	.742**	.689**	.838**	.953**
	Sig. (2-tailed)		<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X2	Pearson Correlation	.713**	1	.318	.776**	.799**	.494**	.710**	.707**	.604**	.621**	.813**
	Sig. (2-tailed)	<,001		.087	<,001	<,001	.005	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X3	Pearson Correlation	.671**	.318	1	.357	.548**	.831**	.377*	.760**	.595**	.577**	.734**
	Sig. (2-tailed)	<,001	.087		.053	.002	<,001	.040	<,001	<,001	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X4	Pearson Correlation	.860**	.776**	.357	1	.597**	.569**	.895**	.573**	.643**	.752**	.849**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	.053		<,001	.001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X5	Pearson Correlation	.728**	.799**	.548**	.597**	1	.468**	.629**	.885**	.363*	.824**	.837**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	.002	<,001		.009	<,001	<,001	.048	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X6	Pearson Correlation	.781**	.494**	.831**	.569**	.468**	1	.449*	.670**	.737**	.538**	.792**
	Sig. (2-tailed)	<,001	.005	<,001	.001	.009		.013	<,001	<,001	.002	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X7	Pearson Correlation	.821**	.710**	.377*	.895**	.629**	.449*	1	.559**	.540**	.793**	.820**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	.040	<,001	<,001	.013		.001	.002	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X8	Pearson Correlation	.742**	.707**	.760**	.573**	.885**	.670**	.559**	1	.404*	.763**	.866**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	.001		.027	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X9	Pearson Correlation	.689**	.604**	.595**	.643**	.363*	.737**	.540**	.404*	1	.367*	.704**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	<,001	.048	<,001	.002	.027		.046	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X10	Pearson Correlation	.838**	.621**	.577**	.752**	.824**	.538**	.793**	.763**	.367*	1	.867**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	.002	<,001	<,001	.046		<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
VariabelX	Pearson Correlation	.953**	.813**	.734**	.849**	.837**	.792**	.820**	.866**	.704**	.867**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

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

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

Lampiran 3 Hasil Uji Validitas Variabel Y

Correlations

		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	VariabelY
Y1	Pearson Correlation	1	.675**	.790**	.892**	.733**	.743**	.849**	.800**	.679**	.914**	.963**
	Sig. (2-tailed)		<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y2	Pearson Correlation	.675**	1	.386*	.699**	.840**	.483**	.699**	.769**	.500**	.627**	.791**
	Sig. (2-tailed)	<,001		.035	<,001	<,001	.007	<,001	<,001	.005	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y3	Pearson Correlation	.790**	.386*	1	.616**	.483**	.861**	.616**	.593**	.820**	.715**	.816**
	Sig. (2-tailed)	<,001	.035		<,001	.007	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y4	Pearson Correlation	.892**	.699**	.616**	1	.585**	.690**	.897**	.634**	.704**	.828**	.897**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001		<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y5	Pearson Correlation	.733**	.840**	.483**	.585**	1	.357	.636**	.907**	.330	.756**	.791**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	.007	<,001		.053	<,001	<,001	.075	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y6	Pearson Correlation	.743**	.483**	.861**	.690**	.357	1	.586**	.489**	.894**	.590**	.790**
	Sig. (2-tailed)	<,001	.007	<,001	<,001	.053		<,001	.006	<,001	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y7	Pearson Correlation	.849**	.699**	.616**	.897**	.636**	.586**	1	.585**	.649**	.873**	.879**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001		<,001	<,001	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y8	Pearson Correlation	.800**	.769**	.593**	.634**	.907**	.489**	.585**	1	.374*	.733**	.822**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	.006	<,001		.042	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y9	Pearson Correlation	.679**	.500**	.820**	.704**	.330	.894**	.649**	.374*	1	.522**	.760**
	Sig. (2-tailed)	<,001	.005	<,001	<,001	.075	<,001	<,001	.042		.003	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y10	Pearson Correlation	.914**	.627**	.715**	.828**	.756**	.590**	.873**	.733**	.522**	1	.904**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	.003		<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
VariabelY	Pearson Correlation	.963**	.791**	.816**	.897**	.791**	.790**	.879**	.822**	.760**	.904**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

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

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

Lampiran 4 T – Tabel

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	-.413	.834		-.495	.624
	VariabelX	1.020	.021	.994	49.711	<,001

a. Dependent Variable: VariabelY

Lampiran 5 Hasil Uji Normalitas Kolmogorov Smirnov.

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

			Unstandardized Residual
N			30
Normal Parameters[a,b]	Mean		.0000000
	Std. Deviation		.75702369
Most Extreme Differences	Absolute		.233
	Positive		.233
	Negative		-.204
Test Statistic			.233
Asymp. Sig. (2-tailed)[c]			<,001
Monte Carlo Sig. (2-tailed)[d]	Sig.		<,001
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.000
		Upper Bound	.001

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 2000000.

Lampiran 6 SIUPKK PT Benua Indah Gemaca

000334

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

PERSETUJUAN KEAGENAN KAPAL (SIUPKK)
Nomor : AL.310/161/DA-2018

Berdasarkan surat permohonan Saudara Nomor 002/BIG-UM/XI/2018 tanggal 06 November 2018 diberikan persetujuan untuk melakukan kegiatan usaha keagenan kapal kepada :

Nama Perusahaan	: PT. BENUA INDAH GEMACA
Alamat Perusahaan	: WISMA MITRA SUNTER BLOK C-2 LANTAI 01 RUANG 006 JALAN YOS SUDARSO KAV. 89 BOULEVARD MITRA SUNTER RT/RW. 000/000 KELURAHAN SUNTER JAYA KECAMATAN TANJUNG PRIOK, KOTA JAKARTA UTARA, PROVINSI DKI JAKARTA - 14350
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab	: MEITARIA TASWIN
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	: JALAN KLP NIAS III BLK PB-7/2 RT/RW. 004/017 KELURAHAN PEGANGSAAN DUA KECAMATAN KELAPA GADING JAKARTA UTARA PROVINSI DKI JAKARTA
Nomor Pokok Wajib Pajak	: 839657681048000

Kewajiban Pemegang SIUPKK :

a. Melaksanakan ketentuan yang telah ditetapkan dalam izin usahanya;
b. Perusahaan keagenan wajib melakukan kegiatan operasional paling lama 3 (tiga) bulan setelah izin usaha diterbitkan;
c. Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran dan ketentuan peraturan perundangan-undangan lainnya;
d. Menyampaikan laporan bulanan secara tertulis kepada pemberi izin;
e. Melaporkan secara tertulis apabila terjadi perubahan penanggung jawab dan / atau pemilik perusahaan dan / atau domisili perusahaan kepada pemberi izin.

SIUPKK ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan lain yang membahayakan keamanan Negara, mengageni 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 Perusahaan Keagenan Kapal ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.

Dikeluarkan di : JAKARTA
Pada Tanggal : 21 NOV 2018

AN.DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT

Ir. Capt. WISNU HANDOKO, M.Sc.
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19751031199903100 2

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 7 PKKA

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 18 S.D. 21

JL. MEDAN MERDEKA BARAT NO.8
JAKARTA 10110
TELP : 3813008, 3505006, 3813269, 3447017, 3842440
PST : 4213, 4227, 4209, 4135
TELP : 3844492, 3458540
FAX : 3811786, 3845430, 3507576

Nomor : AL.203/2000/10338/6112/25
Klasifikasi : Biasa
Lampiran :
Perihal : Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA)

Jakarta, 29 Maret 2025

Yth. Kepada
Direktur Utama
PT. IDT TRANS AGENCY
Jl. Melayu Besar 1 A RT. 011 RW. 001 Kelurahan Bidara Cina Kecamatan Jatinegara
di
Jakarta Timur - 13330

1. Menunjuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut dan Surat Saudara No. 114/PKKA/IDT/III/2025 tanggal 28 Maret 2025 bersama ini disampaikan rencana kedatangan kapal yang Saudara ageni dengan data sebagai berikut :

a.	Nama Kapal / Voyage	: MV. BLUE STAR / VOY. 04/25
b.	Bendera / IMO Number	: Viet Nam / 9543304
c.	Ukuran (DWT/GT/HP)	: 22704.83 / 14851.00 / 6230.00
d.	Owner / Principal	: VIET NAM OCEAN SHIPPING JOINT STOCK COMPANY / DE CHENG MARITIME PTE LTD
e.	Nomor dan Tanggal	: AL.310/100/DA-2021 / 26 Mei 2021
f.	Status	: Tramper
g.	Pelabuhan Singgah / Terminal	: Sangatta Via Cigading
h.	Port Agent / Sub Agent	: PT IDT TRANS AGENCY / PT IDT TRANS AGENCY
i.	ETA / ETD	: 2 April 2025 s/d 12 April 2025 (Call)
j.	Kegiatan	:
k.	B/M	: M: Clinker in Bulk 19800 MTON /Call (Total : 19800 MTON)
l.	Pelabuhan Asal / Tujuan	: Labuan/Sabah / Kinabalu
m.	Crew List / Kebangsaan	: 22 / VIETNAM
n.	Keterangan	: -

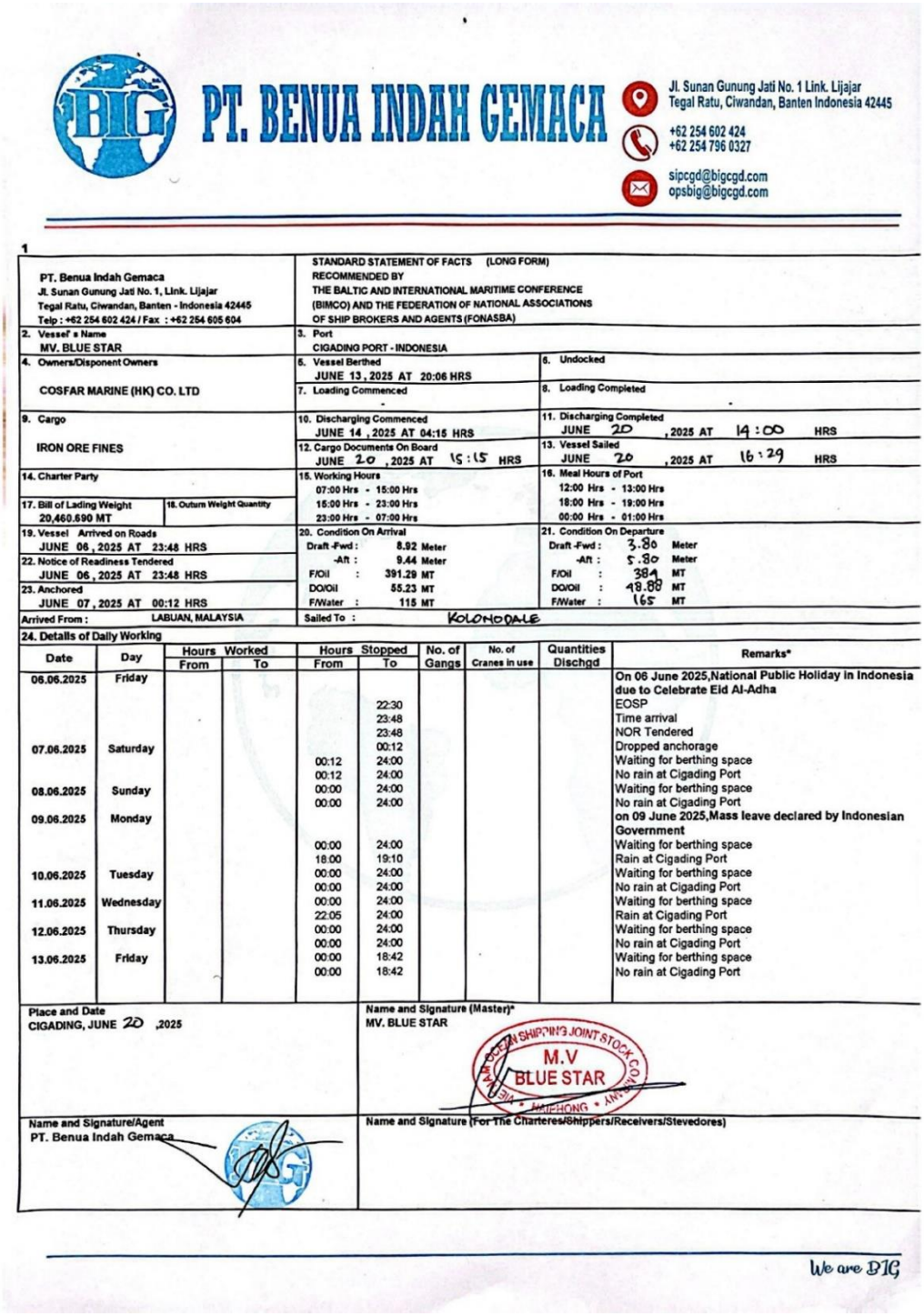
2. Sehubungan dengan butir 1 (satu) di atas, dengan ini diberitahukan bahwa perusahaan Saudara telah sah dicatat di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai agen kapal asing tersebut dengan ketentuan sebagai :
   a. Saudara wajib mematuhi segala peraturan perundang-undangan yang berlaku baik nasional maupun internasional
   b. Saudara wajib mengurus kepentingan kapal asing yang diageni dan bertanggung jawab atas biaya yang timbul atas pengoperasian kapal asing tersebut selama berada di perairan Indonesia.
   c. Saudara dilarang untuk mengangkut / bermufakat mengangkut muatan dan/atau penumpang antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia (azas cabotage) serta melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk mengangkut penumpang dan/atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 beserta perubahannya.
   d. Saudara wajib mematuhi ketentuan :
      1). Surat Menteri Perhubungan Nomor AL.306/1/1 PHB 2005, tanggal 30 September 2005, perihal Penegasan Pemerintah tentang Pelaksanaan Terminal Handling Charge (THC);
      2). Surat Menteri Perhubungan Nomor PR.302/1/14 PHB 2005 tanggal 28 Oktober 2005 perihal Penurunan Tarif Pelayanan Peti Kemas;
      3). Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/16 Phb-2005 tanggal 31 Oktober 2005 perihal Penetapan Tarif Terminal Handling Charge (THC) serta tidak mengenakan biaya administrasi lainnya;
      4). Surat Menteri Perhubungan Nomor PR.302/3/18/ PHB 2008, tanggal 21 Oktober 2008, perihal Pelaksanaan THC, CHC, dan Surcharge di Pelabuhan.
   e. Surat ini hanya berlaku sebagai Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) bagi perusahaan angkutan laut nasional dan/atau perusahaan nasional keagenan kapal dari kapal asing yang melakukan kegiatan di pelabuhan Republik Indonesia.
   f. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dilakukan pemilik barang dengan pengangkut.
   g. Melaporkan realisasi kegiatan kapal asing yang Saudara ageni setiap 3 (tiga) bulan kepada Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut.
   h. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melakukan verifikasi berdasarkan dokumen yang disampaikan pengguna jasa, adapun keabsahan dokumen sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengguna jasa.
3. Surat Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) ini dapat digunakan menjadi acuan oleh Kementerian/Lembaga/Instansi terkait.

A.N. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b
KASUBDIT ANGKUTAN LAUT LUAR NEGERI

RIFANIE KOMARA, S.T., M.Sc
NIP. 19770703200212100 1

Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan **sertifikat elektronik** yang diterbitkan **BSrE**

Lampiran 8 *Statement of Fact*



PT. BENUA INDAH CEMACA

Jl. Sunan Gunung Jati No. 1 Link. Lijajar
Tegal Ratu, Ciwandan, Banten Indonesia 42445
+62 254 602 424
+62 254 796 0327
sipcgd@bigcgd.com
opsbig@bigcgd.com

1

PT. Benua Indah Gemaca Jl. Sunan Gunung Jati No. 1, Link. Lijajar Tegal Ratu, Ciwandan, Banten - Indonesia 42445 Telp : +62 254 602 424 / Fax : +62 254 605 604	STANDARD STATEMENT OF FACTS (LONG FORM) RECOMMENDED BY THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (BIMCO) AND THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND AGENTS (FONASBA)
2. Vessel' s Name MV. BLUE STAR	3. Port CIGADING PORT - INDONESIA
4. Owners/Disponent Owners COSFAR MARINE (HK) CO. LTD	5. Vessel Berthed JUNE 13, 2025 AT 20:06 HRS 6. Undocked 7. Loading Commenced 8. Loading Completed
9. Cargo IRON ORE FINES	10. Discharging Commenced JUNE 14, 2025 AT 04:15 HRS 11. Discharging Completed JUNE 20, 2025 AT 14:00 HRS
14. Charter Party	12. Cargo Documents On Board JUNE 20, 2025 AT 15:15 HRS 13. Vessel Sailed JUNE 20, 2025 AT 16:29 HRS
17. Bill of Lading Weight 20,460.690 MT 18. Outurn Weight Quantity	15. Working Hours 07:00 Hrs - 15:00 Hrs 15:00 Hrs - 23:00 Hrs 23:00 Hrs - 07:00 Hrs 16. Meal Hours of Port 12:00 Hrs - 13:00 Hrs 18:00 Hrs - 19:00 Hrs 00:00 Hrs - 01:00 Hrs
19. Vessel Arrived on Roads JUNE 06, 2025 AT 23:48 HRS 22. Notice of Readiness Tendered JUNE 06, 2025 AT 23:48 HRS 23. Anchored JUNE 07, 2025 AT 00:12 HRS	20. Condition On Arrival Draft -Fwd : 8.92 Meter -Aft : 9.44 Meter F/Oil : 391.29 MT DO/Oil 55.23 MT F/Water : 115 MT 21. Condition On Departure Draft -Fwd : 3.80 Meter -Aft : 5.80 Meter F/Oil : 384 MT DO/Oil : 48.80 MT F/Water : 165 MT
Arrived From : LABUAN, MALAYSIA	Sailed To : KOLONODALE

24. Details of Daily Working

Date	Day	Hours Worked From	Hours Worked To	Hours Stopped From	Hours Stopped To	No. of Gangs	No. of Cranes in use	Quantities Dischgd	Remarks*
06.06.2025	Friday								On 06 June 2025,National Public Holiday in Indonesia due to Celebrate Eid Al-Adha
					22:30				EOSP
					23:48				Time arrival
					23:48				NOR Tendered
07.06.2025	Saturday				00:12				Dropped anchorage
				00:12	24:00				Waiting for berthing space
				00:12	24:00				No rain at Cigading Port
08.06.2025	Sunday			00:00	24:00				Waiting for berthing space
				00:00	24:00				No rain at Cigading Port
09.06.2025	Monday								on 09 June 2025,Mass leave declared by Indonesian Government
				00:00	24:00				Waiting for berthing space
				18:00	19:10				Rain at Cigading Port
10.06.2025	Tuesday			00:00	24:00				Waiting for berthing space
				00:00	24:00				No rain at Cigading Port
11.06.2025	Wednesday			00:00	24:00				Waiting for berthing space
				22:05	24:00				Rain at Cigading Port
12.06.2025	Thursday			00:00	24:00				Waiting for berthing space
				00:00	24:00				No rain at Cigading Port
13.06.2025	Friday			00:00	18:42				Waiting for berthing space
				00:00	18:42				No rain at Cigading Port

Place and Date CIGADING, JUNE 20, 2025	Name and Signature (Master)* MV. BLUE STAR M.V BLUE STAR
Name and Signature/Agent PT. Benua Indah Gemaca	Name and Signature (For The Charterers/Shippers/Receivers/Stevedores)

We are BIG

PT. BENUA INDAH GEMACA

Jl. Sunan Gunung Jati No. 1 Link. Lijajar
Tegal Ratu, Ciwandan, Banten Indonesia 42445
+62 254 602 424
+62 254 796 0327
sipcgd@bigcgd.com
opsbig@bigcgd.com

24. Details of Daily Working

Date	Day	Hours Worked From	Hours Worked To	Hours Stopped From	Hours Stopped To	No. of Gangs	No of Cranes in use	Quantities Dischgd	Remarks*
		14:00	22:00					1,216.016 MT	
			14:35						Resummed discharge H 3,5 by ship's crane no 2,4
					14:50	1	1		Finished discharge cargo at H 5
				14:50	15:10				Lift off loader from H 5
				15:45	15:55				Lift on loader to H 3
			15:55						Resummed discharge H 3 by ship's crane no 2
				16:30	17:30				Stopped discharge due to heavy swell
			17:30						Resummed discharge H 3 by ship's crane no 2
				18:00	19:00				Rest time
			19:00						Resummed discharge H 3 by ship's crane no 2
				19:25	22:30				Stopped discharge due to rain
		22:00	06:00			1	1	637.500 MT	
				22:30	23:00				Change labours
		23:00	24:00						Resummed discharge H 3 by ship's crane no 2
20.06.2025	Friday			00:00	01:00				Rest time
			01:00						Resummed discharge H 3 by ship's crane no 2
				01:10	04:10				Stopped discharge due to rain
			04:10		*				Resummed discharge H 3 by ship's crane no 2
					06:00				Change of shift
		06:00	14:00			1	1	504.840 MT	
				06:00	10:30				Stopped discharge due to rain
			10:30						Resummed discharge H 3 by ship's crane no 2
				12:00	13:00				Stopped discharge due to Friday moslem prayer
			13:00						Resummed discharge H 3 by ship's crane no 2
					14:00				COMPLETED DISCHARGE
				14:00	14:10				Lift off loader from H 3 to on shore
				14:00	15:30				Final draft survey
					14:20				Hatch closed
					15:15				Ship's docs on board
					15:15				Cargo docs on board
					15:50				Completted All docs
					15:57				POB
					16:18				Gangway up
					16:28				Last line
					16:29				Vessel Sailed
					16:38				Pilot Off
					17:30				COSP

Place and Date
CIGADING, JUNE 20 ,2025

Name and Signature (Master)*
MV. BLUE STAR

VIETNAM OCEAN SHIPPING JOINT STOCK CO. M.V BLUE STAR HAIPHONG

Name and Signature/Agent
PT. Benua Indah Gemaca

Name and Signature (For The Charterer/Shippers/Receivers/Stevedores)

Lampiran 9 *Crewlist*

CREW LIST
(IMO FAL Form 5)

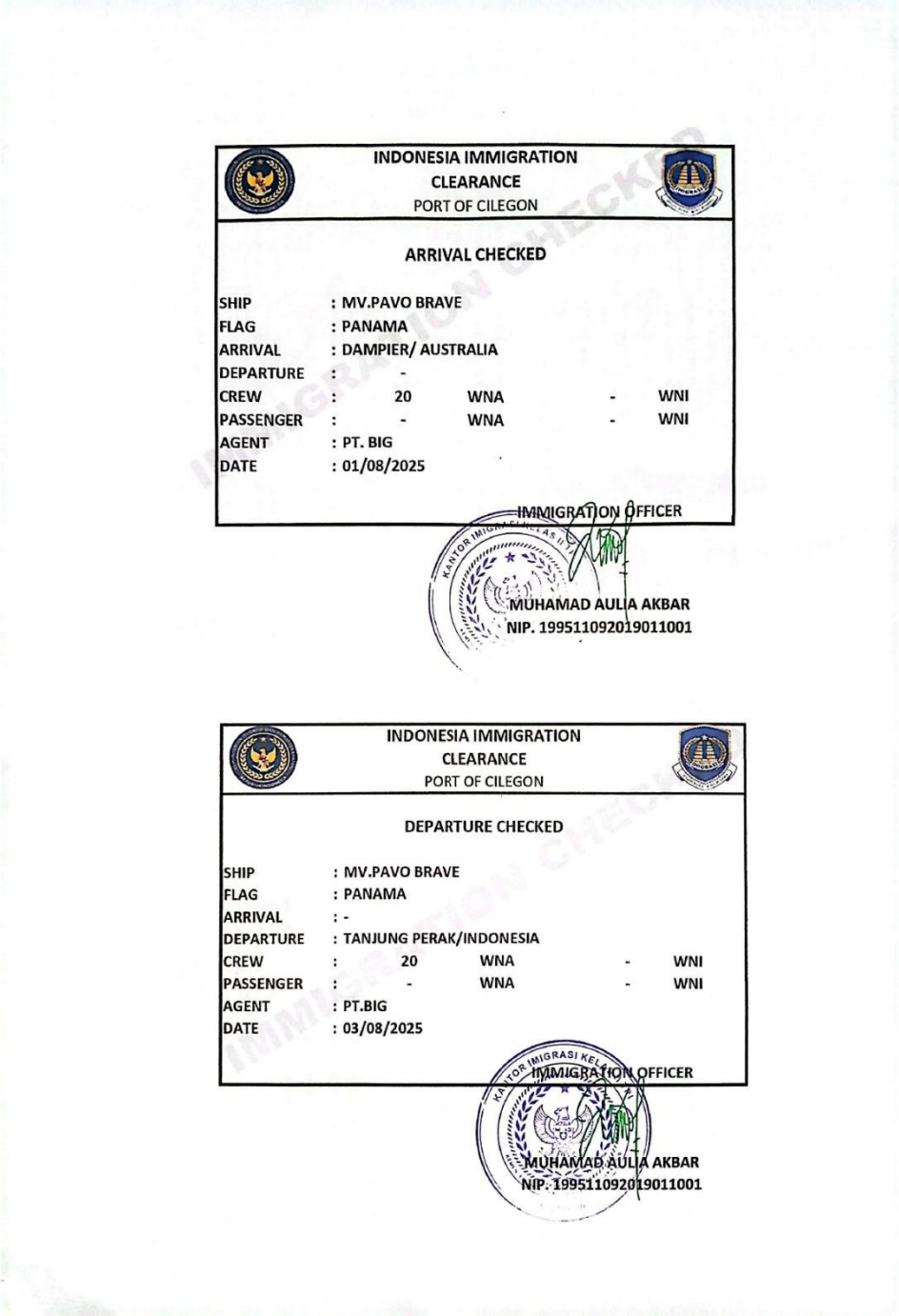
√ Arrival ☐ Departure ☐ Page Number

1.1 Name of ship. MV PAVO BRAVE	1.2 IMO number: 9694480	1.3 Call sign 3FRU8	1.4 Voyage number : 030L
'2. Port of arrival/departure: CIGADING, INDONESIA	3. Date of arrival/departure:	4. Flag State of ship PANAMA	5. Last port of call: DAMPIER AUSTRALIA

6. No.	7. Family name	8. Given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date of birth	12. Place of birth	13. Gender	14. Nature of identity document	15. Number of identity document	16. Issuing State of identity document	17. Expiry date of identity document
01	AMION	WALTER JERUSALEM	MASTER	FILIPINO	31-Dec-1961	LAPULAPU CITY	M	PASSPORT	P6660216B	PHILIPPINES	16- APR- 2031
02	MAMON	MARK ANTHONY JAYME	C/OFF	FILIPINO	13-MAR-1983	TAGIG MM	M	PASSPORT	P3204420B	PHILIPPINES	13- SEP- 2029
03	DATILES	RICHARD GRAJO	2/OFF	FILIPINO	24-AUG-1982	PASAY CITY	M	PASSPORT	P3975971B	PHILIPPINES	25-NOV-2029
04	MARIOT	JUNNEL BALDADO	3/OFF	FILIPINO	08-JUN-1995	BACOOR CAVITE	M	PASSPORT	P2892423B	PHILIPPINES	31- JUL- 2029
05	LUANG	BENJAMIN JR. BILLONES	C/E	FILIPINO	23 SEP 1987	SIAY ZAM. DEL SUR	M	PASSPORT	P5586354A	PHILIPPINES	10 -JAN-2028
06	MAGLANTAY	RODEL SUNICO	1/AE	FILIPINO	02 -JUL- 1969	LA CARLOTA CITY	M	PASSPORT	P5583137A	PHILIPPINES	15- NOV- 2028
07	PALAROAN	EDWARD BINONGCAL	2/AE	FILIPINO	27-OCT-1986	DAGUPAN CITY	M	PASSPORT	P8315780B	PHILIPPINES	26-NOV-2031
08	DOBLADO	JOHN DEXTER CABALQUINTO	3/AE	FILIPINO	09- FEB- 1998	QUEZON CITY	M	PASSPORT	P0050186B	PHILIPPINES	27- DEC- 2028
09	TABANIAG	RAYMOND JAMES INDOZO	D/CDT	FILIPINO	08- JUL- 2002	MAKATI CITY	M	PASSPORT	P2782967C	PHILIPPINES	03- JAN- 2033
10	BORROMEO	ROMMEL BAUTISTA	BSN	FILIPINO	30- MAR- 1983	LIBMANAN CAM SUR	M	PASSPORT	P2023181B	PHILIPPINES	19- JUN- 2029
11	CASPE	RONALDO CAYETANO	AB 1	FILIPINO	02- JUL- 1981	MALABON MM	M	PASSPORT	P7032373B	PHILIPPINES	19- OCT- 2031
12	BUMATAY	DAVID BRYAN AMYOTE	AB 2	FILIPINO	19- OCT- 1995	QUEZON CITY	M	PASSPORT	P6383030A	PHILIPPINES	11- MAR- 2028
13	MUÑOZ	GELACIO III GUTIERREZ	AB 3	FILIPINO	19- OCT- 1992	BAUAN BATANGAS	M	PASSPORT	P9510033A	PHILIPPINES	18- NOV- 2028
14	GALLANO	LOESTER NAVARRO	OS 1	FILIPINO	10- OCT- 1996	SAN JOSE ANTIQUE	M	PASSPORT	P6174499B	PHILIPPINES	25- JAN- 2031
15	YNOT	ARCHIE MADEJA	OS 2	FILIPINO	07- AUG- 1987	LOOC ROMBLON	M	PASSPORT	P8072835B	PHILIPPINES	03- NOV- 2031
16	SABELA	MAC KEVIN BALDESCO	OLR 1	FILIPINO	13- JUN- 1993	ALANGALANG LEYTE	M	PASSPORT	P7297668B	PHILIPPINES	28- JUL- 2031
17	ELIPEN	ALFREDO JR ZARRAGOZA	OLR 2	FILIPINO	02- SEP- 1997	ILOILO CITY	M	PASSPORT	P8477022B	PHILIPPINES	15- DEC- 2031
18	DIANTON	MARK VIÑARTA	OLR 3	FILIPINO	21- MAR- 1997	BACOLOD CITY	M	PASSPORT	P0767591A	PHILIPPINES	29- NOV- 2028
19	LEE	RONALD ALLAN MAGALLONES	CCK	FILIPINO	22- NOV- 1980	MANILA	M	PASSPORT	P0776214C	PHILIPPINES	03- JUL- 2032
20	ORCULLO	ANGEL BERT ALVAREZ	MSM	FILIPINO	12- SEP- 1999	CAWAYAN MASBATE	M	PASSPORT	P8291060B	PHILIPPINES	24- NOV- 2031

18. Date and signature by master, authorized agent or officer

Lampiran 10 Stempel Imigrasi



INDONESIA IMMIGRATION
CLEARANCE
PORT OF CILEGON

ARRIVAL CHECKED

SHIP	: MV.PAVO BRAVE				
FLAG	: PANAMA				
ARRIVAL	: DAMPIER/ AUSTRALIA				
DEPARTURE	: -				
CREW	:	20	WNA	-	WNI
PASSENGER	:	-	WNA	-	WNI
AGENT	: PT. BIG				
DATE	: 01/08/2025				

IMMIGRATION OFFICER

MUHAMAD AULIA AKBAR
NIP. 199511092019011001

INDONESIA IMMIGRATION
CLEARANCE
PORT OF CILEGON

DEPARTURE CHECKED

SHIP	: MV.PAVO BRAVE				
FLAG	: PANAMA				
ARRIVAL	: -				
DEPARTURE	: TANJUNG PERAK/INDONESIA				
CREW	:	20	WNA	-	WNI
PASSENGER	:	-	WNA	-	WNI
AGENT	: PT.BIG				
DATE	: 03/08/2025				

IMMIGRATION OFFICER

MUHAMAD AULIA AKBAR
NIP. 199511092019011001

Lampiran 11 *Port Health Quarantine Clearance*

Kementerian Kesehatan
Republik Indonesia

Ministry Of Health
Republic Of Indonesia

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR KARANTINA KESEHATAN
PORT HEALTH QUARANTINE CLEARANCE

BALAI KEKARANTINAAN KESEHATAN / *HEALTH QUARANTINE OFFICE* : BANTEN / PELABUHAN LAUT ANYER

Dengan ini menyatakan bahwa
Hereby declare that

Nama Kapal / *Name of Vessel*	: MV. HATTHAYA NAREE
Nomor Registrasi/IMO No / *Registration Number/IMO No*	: 9700017
Bendera Kapal / *Flag Of Vessel*	: SINGAPORE
Berat(GT)/ *Gross tonnage*	: 24868
Pelabuhan Kedatangan/ *Port of Arrival*	: CIWANDAN
Pelabuhan Berikutnya/ *Next Port*	: ZHENJIANG

Bebas dari Kedaruratan Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya dan diberi persetujuan berlayar karantina kesehatan.
Free from Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor and given health quarantine clearance to proceed.

DG4BFJFABFFB4CACFAGACEHAAICB

Diterbitkan di / *Issued in*	: ANYER - BANTEN		
Diterbitkan tanggal / *Issued on (dd-mm-yy)*	: 24-06-25	Berlaku sampai tanggal / *Valid Until(dd-mm-yy)*	: 25-06-25
Jam diterbitkan / *Time (hours:minute)*	: 8:20		

Berlaku untuk satu kali keberangkatan / *valid for one departure*
Atau berlaku 24 jam apabila tidak berangkat
Or valid for 24 hours if not departure

Petugas BKK / *Health Quarantine Officer* : RISMAYANTI, SKM

NIP / *Id Number* : 197509031998032002

Ditandatangani secara elektronik oleh:

Budiman, SKM, MKM

Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan BSrE, Badan Siber dan Sandi Negara

Balai Besar Sertifikasi Elektronik

Lampiran 12 *Certificate of Pratique*

Kementerian Kesehatan
Republik Indonesia

Ministry Of Health
Republic Of Indonesia

SERTIFIKAT IZIN KARANTINA
CERTIFICATE OF PRATIQUE

BALAI KEKARANTINAAN KESEHATAN
HEALTH QUARANTINE OFFICE : BANTEN/PELABUHAN LAUT ANYER

Dengan ini menyatakan bahwa
Hereby certify that

Nama Kapal *Name of Vessel*	: MV. HATTHAYA NAREE			
Nomor Registrasi/IMO No. *Registration Number/IMO No*	: 9700017			
Bendera Kapal *Flag of Vessel*	: SINGAPORE	Berat(GT) *Gross tonnage*	:	24868
Datang Dari Pelabuhan *Last Port*	: GERALDTON	Tanggal *Date (dd-mm-yy)*	:	16-06-2025
Tiba Di Pelabuhan *Port Of Arrival*	: CIGADING			

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

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

Diterbitkan di *Issued in*	: ANYER - BANTEN		
Diterbitkan tanggal *Issued on (dd-mm-yy)*	: 23-06-2025	Jam *Time (hh:mm)*	: 15:45
Petugas Balai Karkes *Health Quarantine Officer*	: SAEPUDIN, SKM		
NIP	: 196905041994031003		

BC4BGAIIACBB3CACFAGAAAHHBHAF

*) Beri Penjelasan
Please specify

Ditandatangani secara elektronik oleh:

Budiman, SKM, MKM

Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan BSrE, Badan Siber dan Sandi Negara

Balai Besar Sertifikasi Elektronik

BC 1.1

INWARD MANIFEST

Kantor Pabean	: **050400 / KPPBC TMP MERAK**	No.Pengajuan	: 1010195429B45	Tgl. : 17-04-2025	BENUA INDAH GEMACA / 839657681048000
Kelompok	: **Barang Impor yang Kewajiban Pabeannya Diselesaikan di Kantor Pabean Setempat (1)**	No.BC 1.0	: 001343	Tgl. : 23-04-2025	WISMA MITRA SUNTER BLOK C-2 LANTAI 01 RUANG 06, JL. YOS SUDARSO KAV.89 BOULEVARD MITRA SUNTER, KOTA ADM. JAKARTA UTARA
		No.BC 1.1	: 001343	Tgl. : 23-04-2025	

Nama Sarana Pengangkut	: MV. NORD DRACO	Pelabuhan Asal - Transit	: Rio Grande - Rio Grande	Jml. MBL/MAWB	: 2	Bruto	: 36,026,147.0000 Kgm
No. Voy/Flight	: 81	Pelabuhan Tujuan - Selanjutnya	: Cigading-	Jml. HBL/HAWB	: 2	Volume	: 0.0000 M3
Bendera	: MH / MARSHALL ISLANDS	Perkiraan Waktu Tiba/Brgkt	: 28-04-2025 08:00/01-05-2025 07:00	Jml. Peti Kemas	: -	GRT/LO	: 45,229.00 / 228.95
No.IMO/MMSI/Reg./Pol.	: 9713911/538006000/-	Waktu Tiba/Bongkar/Muat	: 28-04-2025 08:00/28-04-2025 13:00/-	Jml. Kemasan	: 2	Draft	: 12.45 / 12.45

No. Pos	Nomor & Tgl BL/AWB/Lain, Nomor & Tgl PEB	Nama, NPWP, & Alamat Shipper Nama, NPWP, & Alamat Consignee Nama, NPWP, & Alamat Notify Party	Merek, Jumlah & Jenis Kemasan, Nomor Peti Kemas	Uraian Barang, Bruto/Volume	Keterangan, Pelabuhan Asal/Transit/ Bongkar/Akhir
0001 0000 0000	Master : - NDB-01 - 27-03-2025 House : - NDB-01 - 27-03-2025 Dokumen PEB : - - - - - - Mother Vessel : - MV. NORD DRACO	Shipper : - TRES TENTOS AGROINDUSTRIAL S/A (-) - ROD BR 285 KM 461,5 S/N IJUI-RS 98700-000 BRAZIL Consignee : - TO ORDER (010001725092000) - - Notify Party : - PT. CHAROEN POKPHAND INDONESIA, TBK (010001725092000) - JL. ANCOL BARAT VIII NO.1, ANCOL, PADEMANGAN JAKARTA UTARA 14430 TAX ID: 001.000.172.5-092.000	- 1 VY ** 0 Kontainer **	2304 BRAZILIAN SOYABEAN MEAL (FEED GRADE) PACKING IN BULK Bruto Total : 16,561,147.0000 Kgm Volume Total : 0.0000 M3	BRRIG/Rio Grande BRRIG/Rio Grande IDCIG/Cigading IDCIG/Cigading
0002 0000 0000	Master : - NDB-02 - 27-03-2025 House : - NDB-02 - 27-03-2025 Dokumen PEB : - - - - - - Mother Vessel : - MV. NORD DRACO	Shipper : - CARGILL AGRICOLA S A (-) - AVENIDA DR. CHUCRI ZAIDAN, 1240, TORRE DIAMOND - 6 ANDAR - VILA SAO FRANCISCO - SAO PAULO - SP - BRASIL Consignee : - TO ORDER (010001725092000) - - Notify Party : - PT. CHAROEN POKPHAND INDONESIA, TBK (010001725092000) - JL. ANCOL BARAT VIII NO.1, ANCOL, PADEMANGAN JAKARTA UTARA 14430 TAX ID: 001.000.172.5-092.000	- 1 VY ** 0 Kontainer **	2304 BRAZILIAN SOYABEAN MEAL (FEED GRADE) PACKING IN BULK Bruto Total : 19,465,000.0000 Kgm Volume Total : 0.0000 M3	BRRIG/Rio Grande BRRIG/Rio Grande IDCIG/Cigading IDCIG/Cigading

Keterangan: (B) Pembatalan; (P) Pecah Pos; (E) Partial; (C) Konsolidasi; (*) Kontainer Tertinggal

BENUA INDAH GEMACA

-

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 13 *Inward Manifest*