

Dampak Kegiatan Bongkar Muat, Ketepatan Distribusi dan Produktivitas Peralatan Bongkar Muat *General Cargo* dalam Meminimalisasi Biaya Logistik pada PT XYZ

Purbanuara Parlindungan Sitorus^{1)*}, Olghatra Putra Yohanes²⁾, Sri Handayani³⁾

^{1),2)}Logistik, Fakultas Sistem Transportasi & Logistik, Institut Transportasi dan Logistik Trisakti

³⁾Manajemen Transportasi, Direktorat Pascasarjana, Institut Transportasi dan Logistik Trisakti

Correspondence Author: purbanuara.trisakti@gmail.com, Jakarta, Indonesia

DOI: <https://doi.org/10.37012/ileka.v4i1.1473>

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak kegiatan bongkar muat, ketepatan distribusi, produktivitas peralatan bongkar muat dan biaya logistik. Metode penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif. Metode kuantitatif yang digunakan adalah dengan melakukan pengambilan data yang dilakukan melalui penyebaran kuesioner penelitian kepada pegawai jasa pada perusahaan logistik XYZ. Responden yang diperoleh pada penelitian ini adalah 65 responden. Data yang diperoleh peneliti selanjutnya dianalisis dengan menggunakan *Structural Equation Modeling (SEM) Partial Least Square (PLS)*, dan diolah menggunakan perangkat lunak Smart PLS. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa pada uji pengaruh langsung menghasilkan hipotesis penelitian yang diterima. Sedangkan pada uji hipotesis pengaruh tidak langsung terdapat satu hipotesis yang diterima yaitu pada uji hipotesis pengaruh kegiatan bongkar muat terhadap produktivitas peralatan melalui ketepatan distribusi muatan.

Kata Kunci: Biaya Logistik, Distribusi, Produktivitas, Bongkar Muat

Abstract

This study aims to analyze the impact of loading and unloading activities, accuracy of distribution, productivity of loading and unloading equipment and logistics costs. This research method uses a quantitative descriptive approach. The quantitative method used was to collect data by distributing research questionnaires to service employees at the XYZ logistics company. Respondents obtained in this study were 65 respondents. The data obtained by the researchers were then analyzed using Partial Least Square (PLS) Structural Equation Modeling (SEM), and processed using the Smart PLS software. The results of this study stated that the direct effect test resulted in an accepted research hypothesis. Whereas in the indirect effect hypothesis test, there is one hypothesis that is accepted, namely in the hypothesis test the effect of loading and unloading activities on the productivity of equipment through the accuracy of the distribution of loads.

Keywords: Logistics Cost, Distribution, Productivity, Loading and Unloading

PENDAHULUAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh kegiatan bongkar muat, ketepatan distribusi, produktivitas peralatan bongkar muat dan biaya logistik terhadap kegiatan bongkar muat barang *general cargo* pada perusahaan *fright forwarder*. Pelabuhan merupakan jembatan transportasi laut yang menjadi fasilitas penghubung dengan daerah lain dan memiliki peranan penting dalam perekonomian negara, tak terkecuali pelaksanaan bongkar muat kapal pada pelabuhan. Menurut (Undang-Undang Pelayaran No 17, 2008) dalam pasal 31 terdapat kegiatan usaha jasa di pelabuhan sebagai penunjang kegiatan angkutan laut salah satunya yaitu kegiatan bongkar muat barang. Menurut pasal 1 ayat 14 (2010, 2010) tentang angkutan di perairan, kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring*, *Receiving/Delivery*.

Dalam jasa pelayanan bongkar muat sering terjadi hambatan-hambatan dalam pengoperasian diantaranya cuaca buruk, alat yang kurang memadai, dan keterlambatan kapal yang akan sandar atau lepas. Proses penerimaan barang *receiving* dan pengiriman barang *delivery* Perusahaan Bongkar Muat (PBM) menggunakan alat bantu baik itu secara mekanis maupun non mekanis. Alat mekanis dibutuhkan karena barang-barang yang dibongkar merupakan barang-barang yang berat dapat mencapai puluhan hingga ratusan ton. Adapun jenis barang yang sering dibongkar oleh PT XYZ adalah barang-barang besi baja (*steel product*) seperti *steel coil*, *steel flate*, *round bar*, *unit excavator*, *sparepart*, dan juga barang-barang yang sering dikemas bentuk peti.

Setiap barang dibongkar dan diangkut lalu dimasukan dan disusun pada gudang (*receiving*) tentu akan diambil dan dikirim kepada pemilik barang (*delivery*). Pada umumnya barang tersebut akan diambil oleh pemiliknya atau melalui Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yang ditunjuk untuk membawa sejumlah berkas-berkas (dokumen), berkas-berkas yang harus dibawa yaitu: Delivery Order (D/O), Ongkos Penimbunan Pelabuhan atau Tujuan (OPP/OPT), Surat Perintah

Pengeluaran Barang (SPPB) dan Surat Pengeluaran Barang (SPB). Barang tidak dapat dikeluarkan dari gudang apabila tidak membawa lengkap berkas-berkas atau dokumen tersebut.

Proses bongkar muat barang baik pada sisi kapal ke dermaga atau sebaliknya tak jarang kecelakaan kerja terjadi, hal ini biasanya dapat terjadi karena alat mengangkut beban yang melebihi kapasitas daya angkutnya atau kurangnya peremajaan pada alat mekanis dan non mekanis bongkar muat dan faktor lain seperti buruh yang terburu-buru untuk mengatur *slings* sehingga mengabaikan keselamatan, kesehatan, dan keamanan (K3) kerja. Selain dapat mengakibatkan korban jiwa hal ini juga dapat merusak barang-barang yang sedang diangkut, yang dimana tentu hal ini akan berpengaruh pada biaya logistik karena akan ada biaya tambahan yang dikeluarkan untuk menangani hal tersebut dan jika hal ini sering terjadi bukan tidak mungkin perusahaan akan kehilangan pelanggan mengingat persaingan yang semakin ketat.

Dampak dari kegiatan bongkar muat yang optimal tentu memiliki pengaruh dalam hal ketepatan durasi kegiatan bongkar muat dengan pengeluaran biaya seminimal mungkin sehingga target produktivitas dapat tercapai. Produktivitas dapat digambarkan pada dua pengertian yaitu secara teknis dan finansial. Pengertian produktivitas secara teknis adalah pengefisienan produksi terutama dalam pemakaian ilmu dan teknologi. Sedangkan produktivitas secara finansial adalah pengukuran produktivitas di pelabuhan. Salah satu penyelesaian masalah tersebut bukanlah dengan membangun lebih panjang dermaga atau membangun pelabuhan-pelabuhan dibanyak tempat. Tapi yang dibutuhkan adalah alat kerja, crane, dan pendukung lainnya supaya dapat membongkar-muat barang dengan cepat. Hambatan-hambatan dari faktor alam, sumber daya manusia (SDM), angkutan, kondisi barang dan keamanan pada pelabuhan, dan untuk mengatasi hambatan-hambatan tersebut maka perusahaan sebaiknya memiliki tenaga kerja terampil dan menyediakan peralatan yang memadai sehingga dapat memperlancar kegiatan bongkar muat.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang dilakukan menggunakan metode deskriptif kuantitatif. (Sugiyono, 2016) Data penelitian diperoleh berdasarkan kuesioner yang diberikan kepada responden. Selanjutnya dilakukan pengolahan data menggunakan teknik analisis *Structural Equation Modeling* (SEM) SmartPLS. (Ghozali & Latan, 2014; Hair Jr et al., 2017). Sampel penelitian ini merupakan sampel jenuh yang berasal dari karyawan PT XYZ sebanyak 65 responden. Pengumpulan data menggunakan skala Likert. Variabel penelitian penelitian ini terdiri dari kegiatan bongkar muat (KBM), ketepatan distribusi muatan (KDM), produktivitas peralatan (PP) serta Total Biaya Logistik (TBL) dengan hipotesis pengaruh langsung antara lain:

H1: terdapat pengaruh antara KBM terhadap KDM pada perusahaan bongkar muat.

H2: terdapat pengaruh antara KBM terhadap PP pada perusahaan bongkar muat.

H3: terdapat pengaruh antara KBM terhadap TBL pada perusahaan bongkar muat.

H4: terdapat pengaruh antara KDM terhadap PP pada perusahaan bongkar muat.

H5: terdapat pengaruh antara KDM terhadap TBL pada perusahaan bongkar muat.

H6: terdapat pengaruh antara PP terhadap TBL pada perusahaan bongkar muat.

Selanjutnya hipotesis pengaruh tidak langsung pada variabel penelitian terdiri dari:

H7: terdapat pengaruh tidak langsung antara KBM terhadap TBL yang dimediasi oleh PP.

H8: terdapat pengaruh tidak langsung antara KBM terhadap PP yang dimediasi oleh KDM.

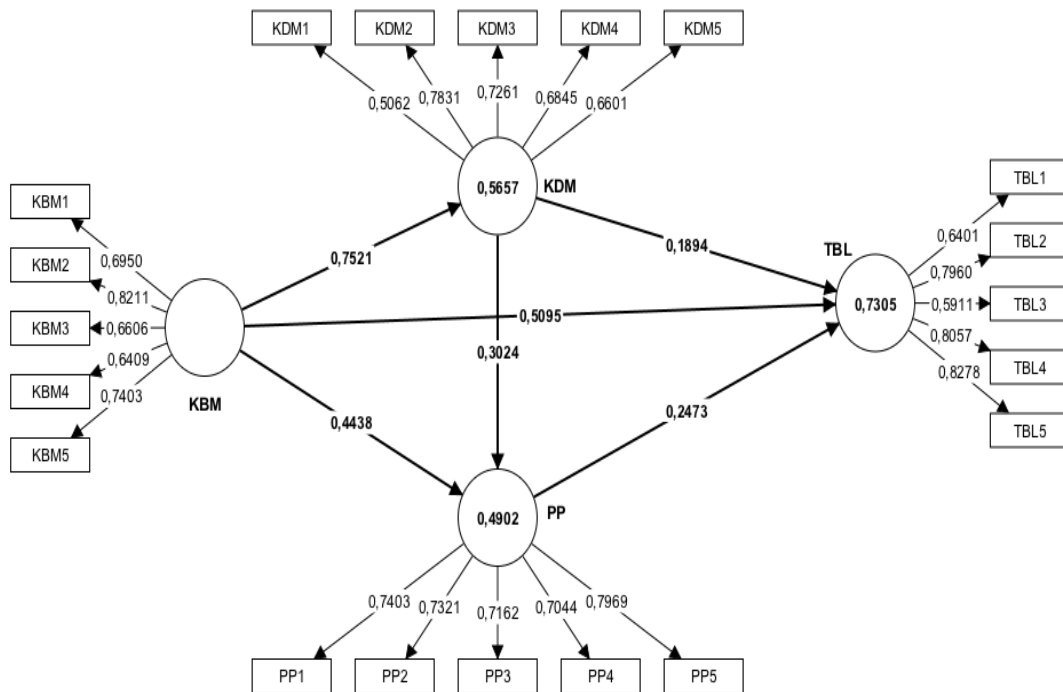
H9: terdapat pengaruh tidak langsung antara KBM terhadap TBL yang dimediasi oleh KDM.

H10: terdapat pengaruh tidak langsung antara KBM terhadap TBL yang dimediasi oleh KDM dan PP.

H11: terdapat pengaruh tidak langsung antara KDM terhadap TBL yang dimediasi oleh PP.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Evaluasi model pengukuran atau *outer* model dilakukan untuk menilai validitas dan reliabilitas model. *Outer* model dengan indikator refleksif dievaluasi melalui *convergent validity* dan *discriminant validity* dari indikatornya dan *composite reliability* untuk blok indikator (Ghozali dan Latan, 2015).



Gambar 1. Struktur *Outer* Model

Gambar 1 merupakan hasil perhitungan Algorithm pada SmartPLS untuk mengetahui nilai *outer loading*, dan Cronbach's alpha serta *Average Variance Extracted* (AVE), yang dapat dijelaskan pada Tabel 1.

Berdasarkan Tabel-1 dapat dijelaskan masing-masing indikator pada variabel penelitian memiliki nilai *outer loading* diatas 0,5 yang memiliki pengertian bahwa masing-masing indikator memiliki kontribusi membentuk *construct* dalam penelitian ini yaitu variabel kegiatan bongkar muat (KBM), ketepatan distribusi muatan (KDM), produktivitas peralatan (PP) dan total biaya logistik (TBM).

Tabel 1. *Convergent Validity dan Internal Consistency Reliability*

Construct	Item	Outer Loading	Cronbach's alpha	AVE
Kegiatan Bongkar Muat (KBM)	KBM1	0,6950	0,7574	0,5105
	KBM2	0,8211		
	KBM3	0,6606		
	KBM4	0,6409		
	KBM5	0,7403		
Ketepatan Distribusi Muata (KDM)	KDM1	0,5062	0,7087	0,4602
	KDM2	0,7831		
	KDM3	0,7261		
	KDM4	0,6845		
	KDM5	0,6601		
Produktivitas Peralatan (PP)	PP1	0,7403	0,7920	0,5456
	PP2	0,7321		
	PP3	0,7162		
	PP4	0,7044		
	PP5	0,7969		
Total Biaya Logistik (TBM)	TBL1	0,6401	0,7850	0,5454
	TBL2	0,7960		
	TBL3	0,5911		
	TBL4	0,8057		
	TBL5	0,8278		

Hasil pengolahan data pada *cronbach's alpha* menunjukkan bahwa masing-masing *construct* penelitian ini memiliki nilai diatas 0,7 yang mengandung pengertian bahwa penelitian ini dapat dilanjutkan.

Hasil *Average Variance Extracted* (AVE), menunjukkan nilai yang rendah, terutama pada ketepatan distribusi muatan yang memiliki nilai 0,4602, namun karena hasil *cronbach's alpha* pada ketepatan distribusi muatan (KBM) memiliki nilai 0,7087, maka penelitian ini dapat dilanjutkan karena memnuhi salah satu syarat untuk mempengaruhi total biaya muatan (TBM) pada proses bongkar muat di pelabuhan. Disamping itu berdasarkan gambar 1, dapat dijelaskan *Discriminant Validity: Heterotrait-Monotrait Ratio (HTMT) Statistics* hasil olah data pada Tabel 2.

Tabel 2. *Convergent Validity dan Internal Consistency Reliability*

	KBM	KDM	PP
KBM			
KDM	0,9781		
PP	0,8615	0,8199	
TBL	1,0538	0,9446	0,8832

Berdasarkan Tabel 2, diketahui bahwa nilai HTMT pada penelitian ini memiliki nilai HTMT value $< 0.90 \rightarrow HTMT_{.90}$, kecuali pada KDM \rightarrow KBM dengan nilai 0,9781 dan TBL \rightarrow KBM sebesar 1,0538 serta TBL \rightarrow KDM sebesar 0,9446.

Sedangkan hasil perhitungan *Discriminant Validity: Fornell and Larcker Criterion*, menunjukkan nilai setiap konstraknya lebih besar dari pada nilai korelasi dengan konstruk lainnya seperti pada Tabel 3.

Tabel 3. *Discriminant Validity: Fornell and Larcker Criterion*

	KBM	KDM	PP	TBL
KBM	0,7145			
KDM	0,7021	0,6784		
PP	0,6712	0,6361	0,7387	
TBL	0,6179	0,6299	0,7098	0,7385

Koefisien determinasi R-Square seperti pada Tabel 4, diperoleh sebesar 0,5657 untuk variabel laten *endogenous* ketepatan distribusi muatan (KDM). Hal tersebut menyatakan bahwa suatu variabel laten KDM secara moderat menjelaskan 56,5% memiliki kontribusi pada total biaya logistik (TBL) pada penelitian ini.

Tabel 4. Hasil R-Square

	R-square	R-square adjusted
KDM	0,5657	0,5588
PP	0,4902	0,4738
TBL	0,7305	0,7173

Berdasarkan Tabel 4, bahwa hasil R-square termasuk kedalam kategori moderate. Sehingga dapat disimpulkan bahwa KDM, PP dan TBL memberikan dampak yang *moderate* terhadap TBL.

Tabel 5. Hasil f-Square

	KBM	KDM	PP	TBL
KBM		1,3023	0,1678	0,3583
KDM			0,0779	0,0537
PP				0,1157
TBL				

Berdasarkan Tabel 5 dapat disimpulkan bahwa nilai *effect size* pada variabel KDM sebesar 1,3023, dimana variabel KBM memiliki pengaruh yang besar terhadap KDM. Sedangkan KBM, KDM yang masing-masing memiliki nilai *effect size* sebesar 0,1678 dan 0,0779, memiliki makna bahwa kedua variabel tersebut memiliki pengaruh yang kecil terhadap PP. Selanjutnya KBM, KDM dan PP memiliki nilai *effect size* masing-masing sebesar 0,3583, 0,0537 dan 0,1157, cenderung memiliki pengaruh yang sedang terhadap TBL.

Proses pengujian hipotesis dilakukan melalui proses *bootstrapping* dimana nilai t-statistik diatas 1,96 (t-tabel) atau p-value dibawah 0,5 akan menunjukkan pengaruh signifikan antar variabel.

Tabel 6. Hasil Uji Pengaruh Langsung

Hipotesis	Uji Pengaruh Langsung	Original sample (O)	Standard deviation (STDEV)	T statistics (O/STDEV)	P values	Kesimpulan
H1	KBM → KDM	0,7521	0,0692	10,8657	0,0000	Diterima
H2	KBM → PP	0,6712	0,0855	7,8489	0,0000	Diterima
H3	KBM → TBL	0,8179	0,0407	20,0767	0,0000	Diterima
H4	KDM → PP	0,3024	0,1351	2,2379	0,0253	Diterima
H5	KDM → TBL	0,2642	0,1141	2,3164	0,0206	Diterima
H6	PP → TBL	0,2473	0,1092	2,2652	0,0235	Diterima

Berdasarkan Tabel 6, dapat dijelaskan bahwa seluruh hipotesis pada uji pengaruh langsung pada penelitian ini yaitu H1 sampai dengan H6, menghasilkan hipotesis yang diterima karena menghasilkan nilai p-values dibawah 0,05 dan t-statistik berada diatas 0,05.

Tabel 7. Hasil Uji Pengaruh Tidak Langsung

Hipotesis	Uji Pengaruh Tidak Langsung	Original sample (O)	Standard deviation (STDEV)	T statistics (O/STDEV)	P values	Kesimpulan
H7	KBM → PP → TBL	0,1097	0,0722	1,5206	0,1284	Ditolak
H8	KBM → KDM → PP	0,2274	0,1039	2,1893	0,0286	Diterima
H9	KBM → KDM → TBL	0,1425	0,0905	1,5739	0,1156	Ditolak
H10	KBM → KDM → PP → TBL	0,0562	0,0340	1,6533	0,0983	Ditolak
H11	KDM → PP → TBL	0,0748	0,0441	1,6941	0,0903	Ditolak

Berdasarkan Tabel 7, dapat dijelaskan bahwa terdapat tiga hipotesis yang ditolak yaitu:

- H7: Kegiatan bongkar muat (KBM) memiliki pengaruh yang tidak signifikan namun memiliki nilai yang positif terhadap total biaya logistik (TBL) yang dimediasi oleh produktivitas peralatan (PP), dengan nilai *p-values* > 0,05 (0,1284) dan t-statistik > 0,05 (1,5206); sehingga hipotesis penelitian ini ditolak.
- H9: Kegiatan bongkar muat (KBM) memiliki pengaruh yang tidak signifikan namun memiliki nilai yang positif terhadap total biaya logistik (TBL) melalui ketepatan distribusi muatan (KDM), dengan nilai *p-values* > 0,05 (0,1156) dan t-statistik > 0,05 (1,5739); sehingga hipotesis penelitian ini ditolak.
- H10: Ketepatan distribusi muat (KBM) memiliki pengaruh yang tidak signifikan namun memiliki nilai yang positif terhadap total biaya logistik (TBL) melalui ketepatan distribusi muatan (KDM) dan produktivitas peralatan (PP), dengan nilai *p-values* > 0,05 (0,0983) dan t-statistik > 0,05 (1,6533); sehingga hipotesis penelitian ini ditolak.
- H11: Kegiatan bongkar muat (KBM) memiliki pengaruh yang tidak signifikan namun memiliki nilai yang positif terhadap total biaya logistik (TBL) melalui ketepatan distribusi muatan (KDM) dan produktivitas peralatan (PP); dengan nilai *p-values* > 0,05 (0,0903) dan t-statistik > 0,05 (1,6941); sehingga hipotesis penelitian ini ditolak.

Disamping itu terdapat uji hipotesis pengaruh tidak yang memiliki pengaruh yang signifikan yaitu H11: pengaruh kegiatan bongkar (KBM) yang memiliki pengaruh signifikan dan positif terhadap produktivitas peralatan melalui ketepatan distribusi muatan (KDM); dengan nilai *p-values* < 0,05 (0,0286) dan t-statistik > 0,05 (2,1893); sehingga hipotesis penelitian ini diterima. (Glas et al., 2013).

Kegiatan bongkar muat yang efektif dan efisien akan berdampak positif terhadap biaya logistik, dengan meningkatnya kegiatan bongkar muat secara optimal tentu dengan memperhatikan sistem prosedur bongkar muat yang baik dan ketepatan

menangani distribusi barang baik di lapangan maupun distribusi barang sampai ke titik akhir pengguna jasa. (Parlindungan et al., 2022; Siahaan, 2015)

Proses pendistribusian di pelabuhan yang tepat akan memiliki pengaruh yang menjadikan biaya logistik lebih efisien. (Roh et al., 2016) Di dalam pendistribusian muatan general cargo untuk waktu bongkar muat, jumlah, dan kesesuaian muatan menjadi faktor yang cukup berpengaruh terhadap biaya logistik. (Irenita et al., 2022) Jika proses bongkar muat tidak sesuai dengan estimasi waktu bongkar muat yang sudah direncanakan hal ini akan menyebabkan adanya penambahan masa tambat, yang mempengaruhi meningkatnya biaya operasional. (Notiasari et al., 2018) Begitu juga dengan jumlah dan kesesuaian muatan, jika terjadi kesalahan dalam pengiriman dalam bentuk jumlah atau kesesuaian kepemilikan barang hal tersebut dapat menyebabkan peningkatan biaya *trucking*.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan hasil pembahasan, dapat disimpulkan pada uji pengaruh langsung pada penelitian ini bahwa seluruh pengaruh langsung penelitian dapat diterima. Sedangkan pada uji pengaruh tidak langsung, disimpulkan bahwa terdapat satu pengaruh tidak langsung yang diterima yaitu pada hipotesis penelitian dapat diterima yaitu pengaruh kegiatan bongkar (KBM) yang memiliki pengaruh signifikan dan positif terhadap produktivitas peralatan melalui ketepatan distribusi muatan (KDM) sehingga hipotesis penelitian ini diterima.

Dalam kegiatan operasional bongkar muat yang paling berpengaruh terhadap biaya tentu adalah waktu, ketepatan, dan keamanan barang. Pengoptimalan waktu bongkar muat tentu tidak hanya dipandang dari sudut kecepatan melainkan juga keamanan barang harus diprioritaskan. Karena terkadang waktu bongkar muat sudah berjalan sesuai estimasi dari rencana (*planner*) namun barang yang dibongkar muat mengalami beberapa kerusakan. Perawatan terhadap peralatan bongkar muat sebaiknya dilakukan secara rutin dalam satuan bulan atau minggu. Selain itu perusahaan sebaiknya menyediakan pelatihan atau sertifikasi terhadap setiap operator operasional bongkar muat di lapangan agar memenuhi standar pengoperasian kegiatan bongkar muat.

REFERENSI

- Peraturan Pemerintah, P. P. N. 20 T. (2010). Peraturan Pemerintah No 20 Tahun 2010. *Interagir: Pensando a Extensão*, 0(15), 1–9.
- Ghozali, I., & Latan, H. (2014). *Partial Least Squares Konsep, Teknik dan Aplikasi Menggunakan Program SmartPLS 3.0 (Untuk Penelitian Empiris)* (2nd ed.). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Glas, A., Hofmann, E., & Eßig, M. (2013). Performance-based logistics: A portfolio for contracting military supply. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, 43(2), 97–115. <https://doi.org/10.1108/IJPDLM-12-2011-0229>
- Hair Jr, J. F., Hult, G. T. M., Ringle, C. M., & Sarstedt, M. (2017). *A Primer on Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM)* (Second Edition). Sage Publications, Inc.
- Irenita, N., Sholihah, S. A., Raga, P., & Samosir, F. (2022). The Application Of Queuing Theory In Optimizing Ship Service Performance By Increasing The Number Of Port Dock Units. *GrostLog 2022*, 96–115. <http://proceedings.itltrisakti.ac.id/index.php/altr>
- Notiasari, G. M., Nabilah, F., Didiet, R., Hidayat3, R., Parlindungan, P. P., & Gultom, S. (2018). The Promotion Strategy To Increase Public Awareness of Halal Logistics In Indonesia. *Advances in Transportation and Logistics Research*, 1224–1232. <https://proceedings.itltrisakti.ac.id/index.php/atlr/article/view/110>
- Parlindungan, P., Mardhiani, S., Puspita, R., Firmansyah, I., & Risaldi, A. (2022). Inventory Material Control with Economic Order Quantity (EOQ) Method On Production Sharing Contract Mallaca Strait Field Area. *GrostLog Tahun 2022*, 12–24. <http://proceedings.itltrisakti.ac.id/index.php/altr>
- Roh, S., Thai, V. V., & Wong, Y. D. (2016). Towards Sustainable ASEAN Port Development: Challenges and Opportunities for Vietnamese Ports. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 32(2), 107–118. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2016.05.004>

- Siahaan, W. J. (2015). Kualitas Pelayanan Kapal dan Kecepatan Bongkar Muat Kapal terhadap Produktivitas Dermaga Petikemas Pelabuhan Makassar. *Warta Penelitian Perhubungan* - Sekretariat Badan Penelitian Dan Pengembangan Perhubungan, 27(5), 369–380.
- Sugiyono, Prof. Dr. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*.
- Undang-Undang Pelayaran No 17. (2008). *Undang-Undang 17 tahun 2008 tentang pelayaran*.