

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



**SKRIPSI
PENGARUH JUMLAH CLEARANCE KAPAL TERHADAP
WAKTU PELAYANAN INAPORTNET SAMPAI KAPAL
SANDAR PADA PT. SAMUDERA AGENCIES INDONESIA
CABANG PALEMBANG**

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

Oleh :

MUFLIKH DWIKURNIA SUSILO

NRP: 4 61 18 9638

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

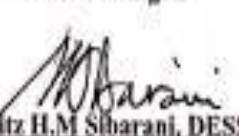
Nama : MUFLIKH DWIKURNIA SUSILO
NRP : 4 61 18 9638
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH JUMLAH CLEARANCE KAPAL
TERHADAP WAKTU PELAYANAN
INAPORTNET SAMPAI KAPAL SANDAR
PADA PT. SAMUDERA AGENCIES
INDONESIA CABANG PALEMBANG

Jakarta, 31 Agustus 2022


Pembimbing II

Pembimbing I


M. Nurdin, SE. MM.
Pembina(IV/a)
NIP. 19590814 198302 1 001


Ir. Maunitz H.M. Siharani, DESS., ME
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19681129 199403 1 002

Mengetahui,
Ketua Jurusan KAL K


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

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



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : MUFLIKH DWIKURNIA SUSILO
NRP : 4 61 18 9638
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH JUMLAH CLEARANCE KAPAL
TERHADAP WAKTU PELAYANAN
INAPORTNET SAMPAI KAPAL SANDAR
PADA PT. SAMUDERA AGENCIES
INDONESIA CABANG PALEMBANG

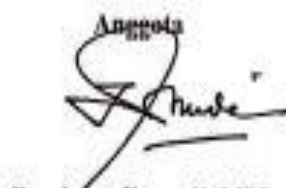
Jakarta, 31 Agustus 2022

Ketua Penguji


Yudhiyono, S.SI, M.T
Penata TK. I (III/c)

NIP. 19820130 200912 1 004

Anggota

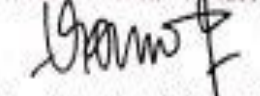

Bambang Ruwadi, MM

Anggota


M. Nurdin, SE, MM,
Pembina (IV/a)

NIP. 19590814 198302 1 001

Mengetahui
Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidya Selasdjini, S.Si, M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT atas berkah, rahmat dan hidayah-Nya yang telah memberikan pengetahuan, pengalaman dan kesempatan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul:

“PENGARUH JUMLAH CLEARANCE KAPAL TERHADAP WAKTU PELAYANAN INAPORTNET SAMPAI KAPAL SANDAR PADA PT. SAMUDERA AGENCIES INDONESIA CABANG PALEMBANG”

Skripsi ini disusun bertujuan untuk memenuhi persyaratan wajib bagi taruna agar dapat menyelesaikan program studi Diploma IV program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Penyusunan dan penulisan skripsi ini didasari oleh pengalaman penulis ketika melakukan praktek darat di PT. Samudra Agencies Indonesia Cabang Palembang.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat beberapa kekurangan, baik ditinjau dari cara penyajian penulisan, materi, serta dalam penggunaan bahasa, mengingat akan keterbatasan kemampuan yang dimiliki oleh penulis. Akan tetapi dalam penyusunan skripsi ini penulis mencoba merangkai skripsi ini dengan sebaik-baiknya. Pada kesempatan ini penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu sehingga skripsi dapat disusun. Terutama kepada, Yth:

1. Capt. Sudiono, M. Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selas dini, S.Si.T., M.M.Tr. selaku Ketua Jurusan KALK.
3. Bapak M. Nurdin, SE. MM. selaku dosen pembimbing materi yang telah memberikan waktu untuk membimbing materi skripsi ini.
4. Bapak Ir. Mauritz H.M Sibarani, DESS., ME selaku dosen pembimbing penulisan yang telah memberikan waktu untuk membimbing proses penulisan skripsi ini.
5. Kepada Seluruh Dosen, Staf Pengajar, Perwira, Instruktur Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah membimbing dan mendidik penulis selama dalam masa perkuliahan.

6. Kepada seluruh Pemimpin dan Staf PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang dalam memberikan ilmu dan data sewaktu Penulis melaksanakan praktek darat.
7. Kepada seluruh keluarga besar yang selalu menjadi penyemangat dan inspirasi penulis. Orang tua penulis, Bapak Susilo S.Ip dan Ibu Sukesih Irsyadi S.Ag, terimakasih atas kasih sayang, doa, dan dukungan baik secara moral maupun materil yang diberikan sampai saat ini, yang telah mendidik saya dari saya lahir hingga saat ini terimakasih atas semua kesabaran dan kasih sayang yang diberikan kepada penulis.
8. Kepada Kakak Dira Dahtiarani, S.Psi yang telah membantu penulis memberikan motivasi untuk terus melanjutkan pendidikan.
9. Seluruh teman anak kamar L102 yang telah memberikan semangat dan bantuan kepada penulis.
10. Kepada seluruh angkatan 61 Taruna/i yang selalu hadir di saat susah dan senang, yang selalu tetap semangat di segala keadaan. Kepada taruna–taruni 61 terima kasih kalian sudah menjadi saudara, sahabat, kakak, dan adik yang selalu hadir untuk menyemangati dan menghibur penulis hingga akhir.
11. Kepada seluruh teman – teman KALK VIII DELTA terima kasih atas kerjasama dan bantuannya kepada penulis.
12. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu terima kasih atas bantuannya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Penulis menyadari bahwa setiap manusia tidak lepas dari kesalahan dan kekurangan. Maka dari itu, penulis mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun agar dimasa mendatang penulis dapat menjadi lebih baik lagi. Akhir kata semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan pengetahuan di bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Jakarta, Agustus 2022

Penulis,

Muflikh Dwikurnia Susilo

NRP. 461189638/K

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR BAGAN	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah.....	4
C. Batasan Masalah	4
D. Rumusan Masalah	4
E. Tujuan dan Manfaat Penyusunan Skripsi.....	5
F. Sistematika Penulisan Skripsi	5
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Pengertian/Definisi Operasional	8
B. Teori.....	11
C. Kerangka Pemikiran	14
D. Hipotesis.....	16
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	17
B. Metode Pendekatan.....	17
C. Sumber Data	18
D. Teknik Pengumpulan Data.....	18
E. Populasi Sampel dan Teknik Sampling	19
F. Teknik Analisis Data	20

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data.....	24
B. Analisis Data.....	32
C. Pemecahan Masalah.....	41

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	43
B. Saran	44

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran.....	14
Bagan 2.2 Alur Pemikiran.....	15

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1 Kategori Koefisien Korelasi	21
Tabel 4.1 Daftar Susunan Pengurus PT. SAI Cabang Palembang	29
Tabel 4.2 Data Kunjungan Kapal Yang Di Agensi PT. SAI.....	29
Tabel 4.3 Jumlah Dan Waktu Pelayanan Kedatangan Kapal PT. SAI.....	32
Tabel 4.4 Analisa Waktu Pelayanan Kapal Pada Inaportnet.....	33
Tabel 4.5 Analisa Data Jumlah Kunjungan Kapal Pada Inaportnet.....	34
Tabel 4.6 Analisa Jumlah Kapal Dan Jumlah Waktu Pada Inaportnet.....	35
Tabel 4.7 Korelasi Hubungan Variabel X Dan Y	35
Tabel 4.8 Perhitungan Korelasi X Dan Y Dengan SPSS.....	37
Tabel 4.9 Perhitungan SPSS Koefisien Determinasi	38
Tabel 4.10 Perhitungan SPSS Regresi Linear Sederhana.....	39
Tabel 4.11 Perhitungan Uji Hipotesis	40

DAFTAR SINGKATAN

PPKB	Permintaan Pelayanan Kapal Dan Barang
PKKA	Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing
PKK	Pelabuhan Kedatangan Kapal
LALA	Lalu Lintas Laut
SPM	Surat Perintah Masuk
KBPP	Keselamatan Berlayar Patroli dan Pengawasan
PPKB	Permintaan Pelayanan Kapal Barang
VMS	<i>Vessel Monitoring System</i>
SPOG	Surat Persetujuan Olah Gerak
SPK	Surat Perintah Kerja
Prada	Praktek darat
PNBP	Penerimaan Negara Bukan Pajak
LK3	Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal
SPB	Surat Persetujuan Berlayar
PKK	Peberitahuan Kedatangan Kapal
SPSS	<i>Statistical Package for the Social Sciences</i>
B/L	<i>Bill Of Lading</i>

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	: Daftar Kunjungan Kapal Bulan Januari 2021
Lampiran 2	: Daftar Kunjungan Kapal Bulan Februari 2021
Lampiran 3	: Daftar Kunjungan Kapal Bulan Maret 2021
Lampiran 4	: Daftar Kunjungan Kapal Bulan April 2021
Lampiran 5	: Daftar Kunjungan Kapal Bulan Mei 2021
Lampiran 6	: Daftar Kunjungan Kapal Bulan Juni 2021
Lampiran 7	: Daftar Kunjungan Kapal Bulan Juli 2021
Lampiran 8	: Daftar Kunjungan Kapal Bulan Agustus 2021
Lampiran 9	: Data Karyawan PT. Samudera Agencies Indonesia
Lampiran 10	: Distribusi Nilai t_{tabel}
Lampiran 11	: <i>Safety Management Certificate</i>
Lampiran 12	: <i>Cargo Ship Safety Radio Certificate</i>
Lampiran 13	: <i>Record Of Equipment For The Cargo Ship Safety Radio Certificate</i>
Lampiran 14	: <i>Minimum Safe Manning Document</i>
Lampiran 15	: <i>Cargo Ship Safety Equipment Certificate</i>
Lampiran 16	: <i>International Load Line Certificate</i>
Lampiran 17	: <i>Cargo Ship Safety Construction Certificate</i>

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Indonesia merupakan salah satu Negara Maritim terbesar di dunia, karenanya, memiliki konsekuensi tersendiri mengenai fakta tersebut. Konsekuensi itu sendiri mengarah pada terwujudnya aktifitas yang sangat tinggi di wilayah perairan Indonesia, dalam melakukan aktifitas – aktifitas ekonomi secara garis besar akan selalu dilandasi oleh aktifitas pelayaran. Secara tidak langsung, letak geografis Indonesia yang sangat strategis membuatnya memiliki potensi yang sangat besar untuk mengembangkan sektor kelautan, karena laut akan memberikan manfaat yang sangat besar bagi pertumbuhan dan perkembangan ekonomi Indonesia. Potensi angkutan Sungai juga memiliki potensi yang sangat besar di Sumatera dan Kalimantan sebagai daerah penghasil pertambangan (batu bara, timah) dan perkebunan (karet, kelapa sawit dll) yang dapat dikirim ke berbagai daerah dan negara.

Sungai-sungai besar seperti Sungai Siak, Sungai Indragiri, Sungai Musi, Sungai Lematang, Sungai Kapuas dapat ditingkatkan sebagai salah satu moda transportasi alternatif terhadap moda transportasi lainnya yang sudah ada selama ini. Operasinya pun didominasi oleh angkutan *cargo* dalam *barges* yang dirangkai hingga mencapai panjang ratusan meter dan ditarik dengan *tug boat*.

Sungai Musi adalah sebuah sungai yang terletak di Provinsi Sumatera Selatan, Indonesia. Dengan panjang 750 km, sungai ini merupakan yang terpanjang di pulau Sumatera dan membelah Kota Palembang menjadi dua bagian, seberang ulu dan seberang ilir. Sungai ini terkenal sebagai sarana transportasi utama bagi masyarakat. Di tepi Sungai Musi terdapat Pelabuhan Boom Baru yang saat ini bisa digunakan kegiatan bongkar muat dan museum Sultan Mahmud Badarudin II.

Indonesia *National Single Window* (INSW) merupakan suatu sistem yang terintegrasi dengan perdagangan dan lalu lintas barang ekspor-impor, Sistem Nasional Indonesia yang melakukan suatu penyampaian data dan informasi secara tunggal (*single submission of data and information*) pemerosesan data dan informasi secara tunggal dan sinkron (*single and synchronous processing of data and information*) dan pembuatan keputusan secara tunggal. Indonesia *Port Integration System* (*Inaportnet*) adalah subsistem INSW dimana *Inaportnet* menangani pelayanan dan perizinan (*in/out clearance*) dari seluruh instansi terkait yang melakukan kegiatan di pelabuhan dalam proses Kepabeanan dan Kepelabuhanan. Oleh sebab itu *Indonesian Portnet* (*Inaportnet*) dibangun untuk mempercepat proses pelayanan dari instansi terkait di pelabuhan dan memudahkan pengurusan perizinan proses *Port Clearance*. Dalam hal ini dapat menghemat waktu dan biaya dalam proses pengurusannya.

Portnet disediakan dalam suatu wadah (*portal*) yang dapat diakses oleh seluruh pengguna jasa pelabuhan, dengan demikian memungkinkan pengiriman dokumen melalui satu *gateway-portal* dan dari lokasi atau entitas mereka yang terkoneksi dalam Sistem *Inaportnet* ini Sesuai Surat Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KM 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional, dalam Bab III Pasal 7 angka 2 disebutkan bahwa untuk mewujudkan peran pelabuhan, suatu pelabuhan harus melaksanakan beberapa fungsi yaitu : Pelaksana Fungsi Keselamatan Pelayaran, Fungsi Bea Cukai, Fungsi Imigrasi, Fungsi Karantina, Fungsi Keamanan dan Ketertiban. Untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan. Agar semua fungsi tersebut berjalan maka Indonesia *National Single Window* (INSW) mengintegrasikan semuanya menjadi satu.

Penerapan *Inaportnet* untuk pelayanan kapal dan barang pelabuhan tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015 Tentang Penerapan *Inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan. Sistem *Inaportnet* sendiri sudah dilaksanakan secara bertahap dan diterapkan pertama kali di Pelabuhan Makasar sejak Maret 2016. Untuk menunjang kegiatan tersebut maka dari itu peranan perusahaan pelayaran sangatlah penting bagi dunia pelayaran di Indonesia. Salah satunya PT. Samudera *Agencies* Indonesia yang merupakan Perusahaan Swasta yang

bergerak di bidang pelayanan jasa keagenan kapal. Diketahui bahwa keagenan kapal memiliki tugas mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya, baik kapal milik perusahaan dan kapal *charter* yang telah dimudahkan dengan sistem *Inaportnet* saat ini.

Berdasarkan hal-hal diatas, penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut ke dalam Penulisan Skripsi. Dengan demikian judul yang penulis pilih dan tetapkan adalah :

“PENGARUH JUMLAH CLEARANCE KAPAL TERHADAP WAKTU PELAYANAN INAPORTNET SAMPAI KAPAL SANDAR PADA PT. SAMUDERA AGENCIES INDONESIA CABANG PALEMBANG”

B. IDENTIFIKASI MASALAH

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

1. Keterlambatan proses pengurusan kegiatan kapal pada sistem inaportnet.
2. Pemberitahuan jadwal kedatangan yang tidak sesuai dengan perkiraan.
3. Kurangnya pemahaman petugas operasional terhadap penggunaan sistem inaportnet.
4. Kurangnya sosialisasi dan pengetahuan teknologi yang kurang dikuasai karyawan.

C. BATASAN MASALAH

Dari judul skripsi ini akan ditemukan adanya permasalahan yang mungkin dapat diangkat dan dibahas, namun diperlukan suatu batasan masalah agar materi yang dibahas nantinya tidak meluas, sehingga penulis tidak keluar dari topik yang telah dibatasi dan memudahkan penulisan untuk mengambil penyelesaian masalah. Adapun batasan masalah pada skripsi ini adalah :

Keterlambatan proses pengurusan kegiatan kapal pada sistem inaportnet.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan, ditemukan berbagai masalah yang menjadi bahasan dalam pengaruh jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia cabang palembang.

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

Seberapa besar pengaruh keterlambatan proses pengurusan kegiatan kapal pada sistem inaportnet terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang ?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENYUSUNAN SKRIPSI

1. Tujuan penelitian

Adapun tujuan penelitian dari penulisan skripsi ini adalah :

- a. Untuk mengetahui adanya hubungan antara jumlah clearance kapal dengan waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.
- b. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

2. Manfaat penelitian

Manfaat penelitian terbagi menjadi dua yaitu secara praktis dimana manfaat ini ditujukan untuk orang yang bersangkutan sedangkan manfaat teoritis ditujukan untuk halayak ramai. Manfaat penelitian ini adalah :

a. Manfaat teoritis

Menambah pengetahuan dan wawasan pembaca terkait berbagai masalah yang di hadapi. Dapat memberi informasi kepada halayak ramai bagaimana cara mengatasi apa bila terjadi kendala atau masalah terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar.

b. Manfaat praktis

Bagi perusahaan yaitu untuk dapat mengatasi kendala pada saat terjadi masalah terhadap waktu pelayanan inaportnet pada kapal. Dan bagi instansi pemerintahan yaitu kementerian perhubungan khususnya perhubungan laut dapat terus meningkatkan atau memperbaiki sistem inaportnet sehingga menjadi lebih mudah untuk digunakan.

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Sebagai upaya untuk memudahkan pembaca dalam memahami skripsi maka di buat sistematika materi berdasarkan bab yang di organisir sebagai suatu kesatuan yang utuh. Sehubungan dengan pemikiran ini maka penulisan skripsi terdiri dari 5 (lima) bab, dimana bab yang satu ini dan bab yang lainnya saling terkait dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan referensi oleh penulis dan didukung pula dengan lampiran – lampiran. Untuk gambar lebih jelasnya mengenai skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi disusun sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab pendahuluan menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang pengertian/definisi operasional, teori dan kerangka pemikiran yang membuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan yang termasuk didalamnya mengenai pengertian dan hal – hal yang berkaitan dengan permasalahan serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertautan antara variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini diuraikan mengenai metode metode yang digunakan oleh penulis dalam hal penulisan skripsi ini. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan, sumber data dan teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data juga menguraikan tentang populasi, sampel dan teknik sampling serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas pokok masalah penelitian. Penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data dari masalah yang ada, dan diakhiri dengan pemecahan masalah.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini merupakan bab penutup dimana akan disampaikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian, dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL

Agar tidak terjadi kesalahan makna dalam setiap variabel maka perlu didefinisikan tiap variabel yang digunakan dalam penelitian ini adapun operasional variabel tersebut, yaitu :

1. Pengertian Pengaruh

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2015:1045), Pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari suatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan, atau perbuatan seseorang.

Menurut Surakhmad (2012: 1), Pengaruh adalah kekuatan yang muncul dari sesuatu benda atau orang dan juga gejala yang dapat memberikan perubahan yang dapat membentuk kepercayaan atau perubahan.

Dapat disimpulkan pengaruh merupakan suatu daya atau kekuatan yang dapat timbul dari sesuatu, baik itu watak, orang, benda, kepercayaan dan perbuatan seseorang yang dapat mempengaruhi lingkungan yang ada di sekitarnya.

2. Pengertian Pelayanan

Menurut Moenir (2008) Pelayanan adalah serangkaian kegiatan yang berlangsung secara rutin dan berkesinambungan melalui seluruh kehidupan orang dalam masyarakat.

Menurut Sinambela (2008) Mengemukakan bahwa pelayanan adalah setiap kegiatan yang menguntungkan dalam suatu kumpulan atau kesatuan, dan menawarkan kepuasan meskipun hasilnya tidak terikat pada suatu produk secara fisik.

3. Pengertian Inaportnet

Inaportnet adalah sistem yang berbasis jaringan internet/*web service* terkait dalam pelayanan kedatangan maupun keberangkatan kapal serta kegiatan bongkar muatnya. Sistem yang dibuat agar pengguna jasa (perusahaan pelayaran maupun perusahaan bongkar muat) dalam melakukan permohonan pelayanan atau yang sering kita dengar di dunia pelayaran *clearance in* dan *clearance out* untuk melakukan kegiatan kedatangan dan keberangkatan kapal maupun terkait rencana kegiatan bongkar muat untuk muatan di kapal tidak harus datang ke instansi pemerintah untuk melakukan *clearance*, atau dengan kata lain meminimalisir pengguna jasa bertatap muka dengan petugas pemerintah yang berwenang.

4. Prosedur dan Proses Clearance In dan Out

a. Pengertian Prosedur

Menurut Mulyadi (2005), Pengertian prosedur adalah suatu urutan kegiatan klerikal, biasanya melibatkan beberapa orang dalam satu departemen atau lebih, yang dibuat untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi perusahaan yang terjadi berulang ulang.

b. Pengertian Proses

Menurut S. Handyaningrat (2011), Proses adalah serangkaian langkah sistematis atau tahapan yang jelas dan dapat ditempuh berulang kali, untuk mencapai hasil yang diinginkan. Proses merupakan suatu kegiatan yang direncanakan.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia pengertian proses merupakan tindakan, pembuatan atau pengolahan yang menghasilkan produk. Dari pendapat yang dikemukakan para ahli di atas penulis menyimpulkan bahwa proses adalah serangkaian aktivitas atau kegiatan yang dilakukan secara terus menerus untuk mencapai suatu sasaran atau tujuan.

Dari uraian diatas, dapat disimpulkan bahwa proses merupakan suatu aktivitas atau kegiatan dari awal sampai akhir atau masih berjalan yang memberikan nafas bagi organisasi sampai dengan tercapainya tujuan.

c. Pengertian *Clearance In*

Clearance In kapal merupakan kegiatan masuknya kapal ke dalam pelabuhan tambat untuk melakukan kegiatan bongkar muatnya, namun muatan kapal dapat berupa barang atau orang. Prosedur masuknya kapal ke dalam pelabuhan yang melayani perdagangan internasional. Nahkoda atau pemimpin kapal wajib memberitahukan rencana kedatangan dengan telegram nahkoda (*master cable*) kepada agen dalam waktu 1x24 jam, Setelah dikirim agen mengajukan permintaan pelayanan kapal dan barang (PPKB) kepada bea cukai, imigrasi karantina, dengan melampirkan salinan manifest atau dokumen muatan kapal serta formulir dan salinan pemberitahuan keagenan kapal asing (PKKA), Selanjutnya agen menyusun rencana pelayanan serta menyiapkan fasilitas pelayanan jasa kepelabuhanan. Kemudian, agen melakukan koordinasi dengan instansi pemerintah terkait di pelabuhan (bea cukai, imigrasi, karantina) dan pengguna jasa pelabuhan pada FKBP dan memberikan *clearance in* serta menetapkan penyandaran bagi kapal keagenan berbendera asing.

d. Pengertian *Clearance Out*

Clearance Out kapal merupakan kegiatan berlayarnya sebuah kapal port *clearance* atau surat persetujuan berlayar. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun (2014), Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Setiap kapal yang hendak berlayar harus memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar atau Syahbandar di pelabuhan perikanan kecuali kapal perang dan/atau kapal Negara/kapal pemerintah sepanjang tidak dipergunakan untuk kegiatan niaga.

Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan syahbandar hanya berlaku selama 1x24 jam dan untuk sekali pelayaran. Permohonan Surat Persetujuan Berlayar diajukan oleh pemilik atau operator kapal secara tertulis kepada syahbandar (kop surat perusahaan). Permohonan tersebut dilengkapi dengan surat pernyataan Nahkoda (*Master Sailing Declaration*) dan bukti – bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya sesuai dengan tujuan kapal tersebut berlayar.

Setelah permohonan diajukan Syahbandar melakukan pemeriksaan kelengkapan dan validitas dari surat dan dokumen kapal. Apabila ada laporan mengenai kapal yang tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan kapal syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kapal. Jika terdapat hal hal yang bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat ijin berlayar tidak dapat diberikan. Dan kepada nahkoda atau perusahaan pelayaran diperintahkan untuk melengkapi kekurangan, menurunkan muatan atau penumpang apabila jumlah penumpang kapal berlebih, atau menyelesaikan dokumen.

B. TEORI

1. Prosedur pengajuan warta kedatangan dan keberangkatan kapal melalui inaportnet.

berikut akan dijelaskan mengenai prosedur pengajuan warta kedatangan dan keberangkatan kapal :

- a. Prosedur pengajuan warta kedatangan kapal melalui inaportnet
 - 1) Mempersiapkan dokumen-dokumen kapal yang diperlukan Aplikasi Inaportnet dalam bentuk PDF maksimal 2 Mb selama 5 menit.
 - 2) Mengajukan Permintaan Keagenan Kedatangan Kapal
 - 3) Mengajukan Layanan warta kedatangan kapal melalui Inaportnet di Link <https://inaportnet.dephub.go.id>
 - 4) Kirim seluruh dokumen yang telah di Input dan menunggu *Approve* petugas Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan Kedatangan Kapal (PKK) Oleh Bagian Lalu Lintas Laut (LALA) dan Persetujuan Surat Perintah Masuk (SPM) oleh bagian Keselamatan Berlayar Patroli dan Pengawasan (KBPP) selama 15 menit.
 - 5) Mengajukan Permintaan Pelayanan Kapal Barang (PPKB) kedatangan dan penyandaran kapal di sistem *Vessel Monitoring System* (VMS) di PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Palembang (PT.Pelindo) selama 5 menit dan menunggu *Approve* oleh Koordinator Pandu dan bagian Rencana Pengendalian (Rendal).
 - 6) Penetapan Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) oleh petugas Keselamatan Berlayar Patroli dan Pengawasan (KBPP) Kantor

Syahbandar Otoritas Pelabuhan Kelas II Palembang agar dapat menetapkan Surat Perintah Kerja (SPK) Pandu.

- b. Prosedur pengajuan warta keberangkatan kapal melalui Inaportnet
 - 1) Mengajukan Permintaan Keagenan Keberangkatan Kapal
 - 2) Mengisi warta keberangkatan kapal melalui sistem Inaportnet Link <https://inaportnet.dephub.go.id>
 - 3) Mengajukan Permintaan Pelayanan Kapal Barang (PPKB) keberangkatan di sistem *Vessel Monitoring System* (VMS) di PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Palembang (PT.Pelindo) selama 5 menit dan menunggu Approve oleh Koordinator Pandu dan bagian Rencana Pengendalian (Rendal).
 - 4) Pengecekan dokumen – dokumen Daftar Awak Kapal (*Crew List*) dan buku pelaut untuk penetapan Kepelautan oleh petugas bagian Keselamatan Berlayar Penjagaan Laut Dan Patroli (KBPP) selama 15 menit.
 - 5) Melakukan pembayaran jasa labuh di Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) agar dapat menetapkan Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3)
 - 6) Setelah Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3) di Approve oleh petugas, Agent mengajukan Permintaan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di bagian Lalu Lintas Laut (LALA) Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan Kelas II Palembang selama 20 menit.
 - 7) Pencetakan Surat Perintah Kerja (SPK) oleh Koordinator Kepnadsan di PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Palembang (PT. Pelindo).

2. Dokumen – Dokumen Kapal yang diperlukan dalam melakukan clearance melalui Inaportnet.

- a. Dokumen Kedatangan Kapal
 - 1) Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA)
 - 2) Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK)
 - 3) Surat Persetujuan Berlayar Pelabuhan Asal (*Port Clearance*)
 - 4) Daftar Awak Kapal (*Crew List*)
 - 5) Dokumen muatan masuk (*Manifest Impor*)

- 6) Bill of Lading (*B/L*)
- 7) Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Contruction Certifcate*)
- 8) Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Barang (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*)
- 9) Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*)
- 10) Sertifikat Keselamatan Pengawakan Minimum (*Minimum Safe Manning Certificate*)
- 11) Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran dari Kapal (*National Prevrention Certificate*)
- 12) Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document Of Compliance*)
- 13) Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate*)
- 14) Sertifikat Klasifikasi Lambung (*Certificate Of Classification For Hull*)
- 15) Sertifikat Klasifikasi Mesin (*Certificate Of Classification For Manchinerry*)
- 16) Sertifikat Garis Muat Internasional (*National Load Line Certificate*)

b. Dokumen Keberangkatan Kapal

- 1) Surat Permohonan *Clearance*
- 2) Surat Pernyataan Nakhoda (*Master Sailing Declaration*)
- 3) Dokumen Muatan Keluar (*Manifest Ekspor*)
- 4) Rambu
- 5) Jasa Labuh
- 6) Surat Persetujuan Imigrasi (*Immigration Clearance*)
- 7) Sertifikat Keselamatan Kotruksi Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Contruction Certificate*)
- 8) Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Barang (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*)
- 9) Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*)

- 10) Sertifikat Keselamatan Pengawakan Minimum (*Minimum Safe Manning Certificate*)
- 11) Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran dari Kapal (*National Prevrention Certificate*)
- 12) Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance*)
- 13) Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate*)
- 14) Sertifikat Klasifikasi Lambung (*Certificate of Classification For Hull*)
- 15) Sertifikat Klasifikasi Mesin (*Certificate of Classification For Manchinerry*)
- 16) Sertifikat Garis Muat Internasional (*National Load Line Certificate*)

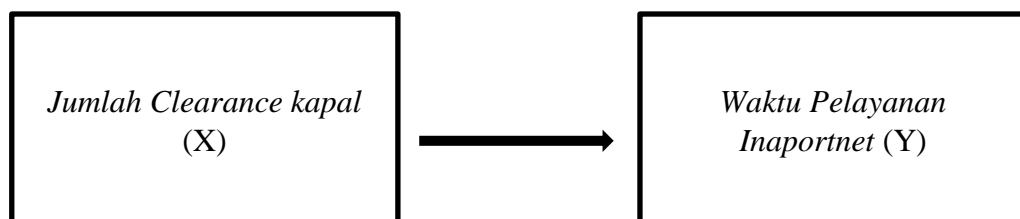
C. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran adalah suatu konsep dari penelitian yang menyajikan hubungan antara variabel yang akan terjadi dan diperoleh dari penjabaran tinjauan pustaka. Untuk dapat memaparkan pembahasan dari skripsi ini, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal – hal yang menjadi pembahasan pokok yaitu mengenai “Pengaruh Jumlah Clearance Kapal Terhadap Waktu Pelayanan Inaportnet Sampai Kapal Sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang”.

Berdasarkan uraian teori dan penjelasan istilah – istilah dari para ahli pada landasan teori sebelumnya, untuk mendukung pemaparan pada bab – bab yang akan dibahas selanjutnya, maka perlu ditulis kerangka pemikiran. Dari uraian diatas maka dapat dilihat suatu bagian alur pemikiran secara garis besar sebagai berikut :

Bagan 2.1

Kerangka Pemikiran Antar variabel Jumlah Clearance Kapal (X) Terhadap Waktu Pelayanan Inaportnet (Y)



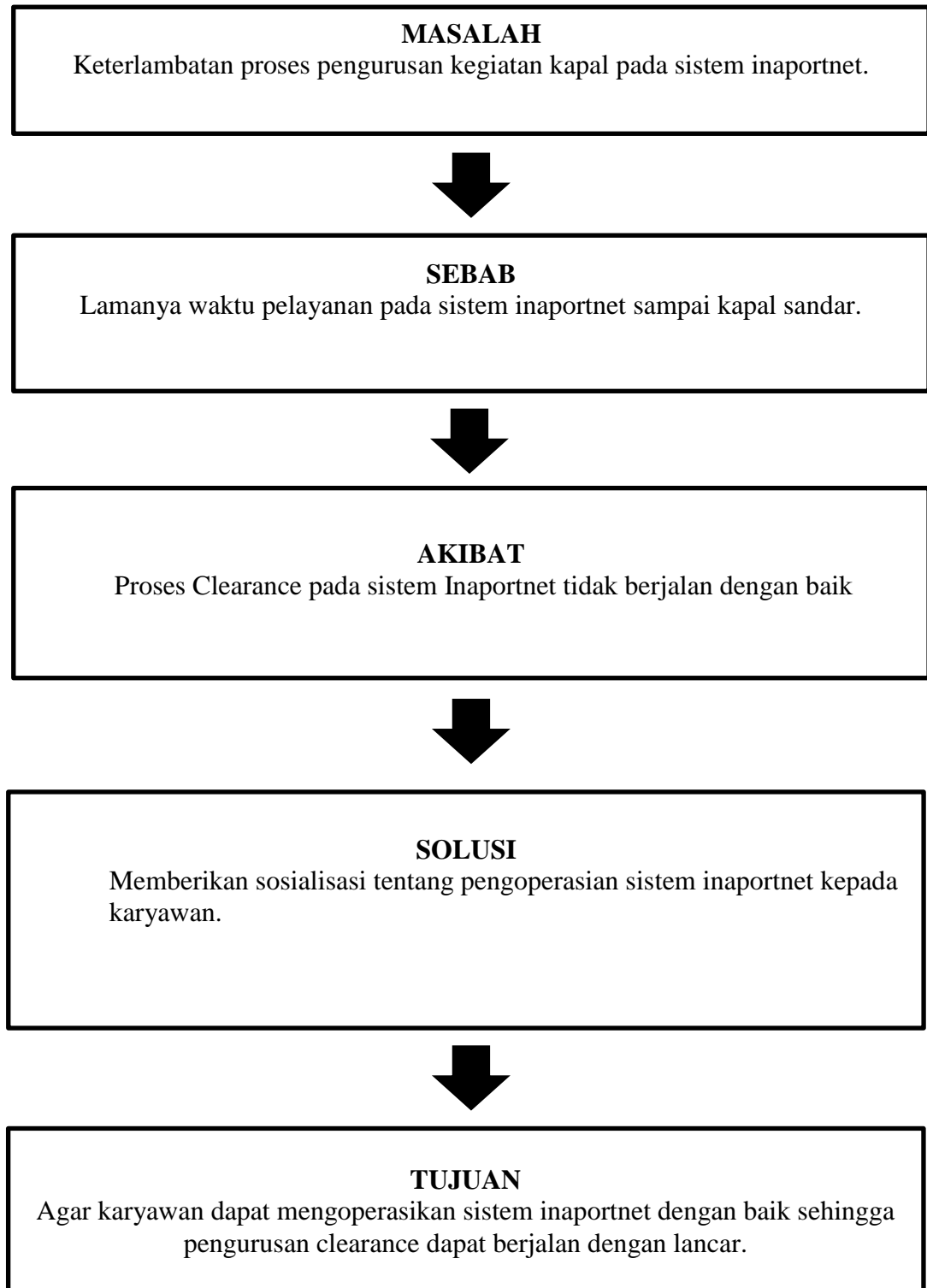
Keterangan :

X = Jumlah Clearance Kapal

Y = Waktu Pelayanan Inaportnet

Bagan 2.2

Alur Pemikiran



D. HIPOTESIS

Berdasarkan kerangka pemikiran diatas, maka penulis membuat hipotesis untuk topik yang disajikan dimana untuk memberikan jawaban sementara atau perkiraan pemecahan masalah adalah sebagai berikut :

Ho : Tidak ada Pengaruh antara jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

Ha : Terdapat pengaruh antara jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulis melakukan penelitian pada saat melakukan prada (Praktek Darat) di PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang, terhitung mulai tanggal 02 Januari 2021 sampai dengan tanggal 06 Agustus 2021.

2. Tempat dan Profil Penelitian

Penelitian dilaksanakan pada :

- a. Nama Perusahaan : PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang
- b. Alamat : Jl. Jend. Sudirman No. 3528/2083 Km. 3,5 Kota Palembang, Sumatera Selatan
- c. Telepon : (62-711) 313616
- d. Fax : (62-711) 311288, 310175, 369285.
- e. Jenis usaha : Bidang Jasa Keagenan Kapal
- f. Badan usaha : PT. Samudera Indonesia

B. METODE PENDEKATAN

Menurut Darmadi (2013:153), Metode penelitian adalah suatu cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan kegunaan tertentu. Sedangkan menurut Arikunto (2019:136) Metode penelitian adalah cara utama yang digunakan peneliti untuk mencapai tujuan dan menentukan jawaban atas masalah yang diajukan.

Pada penelitian ini, penulis akan membahas tentang pengaruh jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang. Sehingga Penelitian ini penulis menggunakan pendekatan dalam penulisan penelitian ini adalah metode kuantitatif. Metode kuantitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data berupa angka – angka dan umumnya di analisis dengan menggunakan statistik deskriptif atau inferensial Silaen (2018:18).

C. SUMBER DATA

1. Data Primer

Menurut Sugiyono (2015) data Primer merupakan data yang langsung diberikan kepada pengumpul data. Data primer yang dikumpulkan yaitu data seluruh kegiatan bagian operasional pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2015) data sekunder merupakan sumber daya yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, seperti melalui orang lain atau lewat dokumen. Data sekunder penelitian ini adalah data pengurusan clearance oleh operator inaportnet dalam kurun waktu 8 bulan pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Penyusunan sebuah skripsi memerlukan suatu penelitian dan teknik pengumpulan data tertentu agar diperoleh suatu kebenaran yang kongkret dan dapat dibuktikan, sehingga penelitian tersebut dapat bermanfaat untuk memecahkan masalah yang timbul pada suatu laporan tugas. Pada penelitian ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data antara lain :

1. Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data melalui pengamatan langsung. Teknik pengumpulan data yang umum dilaksanakan yaitu melakukan observasi objektif, yaitu dengan melakukan pengamatan secara langsung terhadap proses sistem inaportnet dalam menyelesaikan kegiatan clearance kapal selama melaksanakan praktek kerja nyata yang dilaksanakan

selama kurang lebih 8 bulan di PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

2. Dokumentasi

Dokumentasi adalah teknik pengumpulan data dengan meneliti dokumentasi yang sudah menjadi arsip perusahaan. Hal tersebut dapat berupa data- data fasilitas yang dimiliki, dan data – data lainnya yang terkait dengan kelancaran dalam pelayanan jasa keagenan dalam pengurusan inaportnet yang terdapat dibagian operasional PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

3. Studi Pustaka

Membaca, melihat, meneliti, mengutip dari buku atau refrensi yang ditawarkan, masukan atau pertimbangan, dan perbandingan dari apa yang dapat dilihat dari teori-teori yang sudah ada merupakan contoh dari studi pustaka. Studi pustaka ini memiliki tujuan untuk mendapatkan dasar-dasar teori dengan masalah yang akan dibahas.

E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPELING

1. Populasi

Sugiyono (2015:117) mengemukakan bahwa populasi merupakan suatu generalisasi yang terdiri dari berbagai hal objek dan subjek dengan memiliki karakteristik dan kualitas tertentu yang peneliti pilih untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya. Jadi populasi dalam penelitian ini adalah data waktu pelayanan pengurusan Clearance kapal melalui sistem inaportnet pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

2. Sampel

Menurut Arikunto (2006:131) sampel adalah sebagian atau sebagai wakil populasi yang akan diteliti. Apabila penelitian yang dilakukan sebagian dari populasi maka bisa dibilang penelitian tersebut penelitian sampel. Jadi sampel yang diambil dalam penelitian ini yaitu data waktu pelayanan pengurusan clearance kapal melalui sistem inaportnet dalam kurun waktu 8 bulan pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

3. Teknik Sampling

Menurut Sugiyono (2017), Teknik Sampling merupakan teknik pengambilan sampel. Untuk menentukan sampel dalam penelitian, terdapat berbagai teknik sampling yang digunakan.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Setelah merumuskan persoalan dan tujuan penelitian dengan jelas serta menetapkan hipotesis, dilakukan pengumpulan data. Data yang masuk masih merupakan data mentah yang selanjutnya perlu diolah sebelum dilakukan analisis terhadap data tersebut. Oleh karena itu, penulis mengambil langkah teknik analisis statistik kuantitatif yaitu teknik menganalisis data dengan mengidentifikasi dua variabel yang saling berhubungan. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan variabel bebas yaitu Pengaruh Jumlah Clearance Kapal (X) dan variabel terikat Yaitu waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar (Y). Penelitian ini didasarkan pada kekuatan hubungan antara kedua variabel yang sedang dianalisis sehingga dapat diketahui besarnya hubungan antara kedua variabel tersebut, uraian teknik analisis statistik yang dilakukan penulis adalah sebagai berikut:

1. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi r berdasarkan sekumpulan data (x dan y) berukuran n dapat digunakan rumus:

$$r = \frac{n (\sum X.Y) - (\sum X).(\sum Y)}{\sqrt{n\sum X^2 - (\sum X)^2 \cdot n\sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

Dimana:

- r : koefisien korelasi, besarnya hubungan antara variabel x dan y
- X : variabel bebas yaitu pengaruh *Jumlah Clearance Kapal*
- Y : variabel terikat yaitu *Waktu Pelayanan Inaportnet*

Korelasi yaitu hubungan dimana ada dua kejadian yang berhubungan. Analisis ini digunakan untuk mencari korelasi antara variabel bebas dan variabel terikat. Jika dua variabel ini berkorelasi maka variabel tersebut dapat mempengaruhi baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap variabel lainnya. Maka, jika variabel X berkorelasi dengan variabel Y , nilai variabel X dapat diketahui untuk memperkirakan atau memperhitungan

nilai variabel Y, karena adanya perubahan variabel X akan mempengaruhi variabel Y. Kuat atau tidaknya hubungan antara variabel X dan Y dinyatakan dalam nilai yang besarnya berkisar antara $-1 < r < 1$:

- a. Bila $r = -1$ atau mendekati -1 , ada hubungan antara variabel X dan variabel Y, dimana hubungan sangat kuat dan negatif.
- b. Bila $r = +1$ atau mendekati 1 , ada hubungan antara variabel X dan variabel Y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- c. Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel X dan variabel Y dengan kata lain hubungan sangat lemah.

Penafsirannya akan besarnya koefisien korelasi yang umum digunakan data dilihat dalam tabel interpretasi nilai r.

Tabel 3.1

Kategori Koefisien Korelasi

Internal Koefien	Tingkat Hubungan
Antara 0.00 – 1.99	Korelasi Sangat Rendah
Antara 0.20 – 0.399	Korelasi Rendah
Antara 0.40 – 0.599	Korelasi Sedang
Antara 0.60 – 0.799	Korelasi Kuat
Antara 0.80 – 1.00	Korelasi Sangat Kuat

2. Analisis Koefisien Determinasi

Untuk mengetahui seberapa besar kontribusi atau pengaruh dari variabel X terhadap naik turunnya variabel Y.

Rumus yang digunakan dalam koefisien determinasi ialah :

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

Keterangan :

K_p = Koefisien positif

r = Koefisien korelasi X dan Y

fungsi dari koefisien determinasi adalah :

- a. Menentukan kelayakan penelitian menggunakan model regresi linier.

Jika mendekati 1 maka layak digunakan, sedangkan apabila mendekati 0, maka tidak layak digunakan.

- b. Menentukan peranan variabel tak terikat dan mempengaruhi variabel terikat (%).

3. Analisis Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi linier sederhana digunakan untuk mengetahui ada tidaknya kelinieran pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Pengujian ini menggunakan regresi linier (Riduwan, 2005:145) sebagai berikut:

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

Dimana:

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

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

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

X = Subyek pada variabel independen yang mempunyai nilai tertentu.

Selain itu harga a dan b dapat dicari dengan rumus sebagai berikut:

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

4. Uji Hipotesis

Analisis uji hipotesis bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh hipotesis penelitian yang telah disusun semula dapat diterima berdasarkan data yang telah dikumpulkan. Analisis uji hipotesis tidak menguji kebenaran, tetapi menguji dapat diterima atau ditolaknya hipotesis yang bersangkutan (Gulo, 2002 : 153)

Persamaannya adalah :

$t_o = t$ hitung

$$t_o = \frac{r \sqrt{n - 2}}{\sqrt{1 - (r)^2}}$$

dapat diambil kesimpulan :jika $t_{hitung} < t_{tabel}$, maka $H_0 =$ diterima dan H_a ditolak, artinya tidakada hubungan yang signifikan antara X dan Y.

jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya ada hubungan signifikan antara X dan Y.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan yang terjadi dan menguraikan sebagian dari peristiwa yang penulis alami pada saat melaksanakan praktek darat. Untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi data, antara lain:

1. Informasi Mengenai Perusahaan

A. Sejarah Singkat PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang

Palembang

Pada tanggal 13 November 1964, berdirinya PT. Perusahaan Pelayaran Samudera “Samudera Indonesia” yang dibentuk oleh Soedarpo Sastrosatomo dan berkembang hingga saat ini membentuk banyak cabang perusahaan. Salah satunya yaitu PT. Samudera Agencies Indonesia yang telah mendapatkan Surat Izin Usaha Perusahaan Keagenan Kapal (SIUPKK) yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan Nomor : BX-79/AL203,

Nama Perusahaan : Samudera Agencies Indonesia, Alamat : Gedung Samudera Indonesia Lt. 3, Jl. Letjen. S. Parman Kav. 35, RT. 004 RW. 003, Kel. Palmerah, Jakarta Barat, Direktur Utama / Penanggung Jawab : Bani Maulana Mulia, Nomor Pokok Wajib Pajak : 80.187.326.5-031.000 pada tanggal 14 Maret 2017.

PT. Samudera Indonesia Tbk merupakan perusahaan transportasi kargo dan logistik terpadu yang didirikan Tahun 1964. Awal mula perusahaan dimulai dari tahun 1950 an dengan bisnis keagenan kapal yang dirilis oleh perusahaan, Bapak Soedarpo Sastrosatomo. Sejak tahun 1999, perusahaan telah mencatat sahamnya di Bursa Efek Indonesia. Dengan pengalaman lebih dari 50 tahun, Samudera Indonesia telah mengembangkan *brand* “Samudera” yang dikenal dengan baik. Samudera Indonesia memiliki 5 lini bisnis yaitu Samudera *Shipping*, Samudera *Logistics*, Samudera *Ports*, Samudera *Property*, dan Samudera *Services* untuk menyediakan layanan berkualitas tinggi pada pelanggan. Didukung oleh 4.000 karyawan, lebih dari 40 anak perusahaan kantor di berbagai wilayah Indonesia dan Asia, Samudera berkomitmen untuk memberikan solusi terbaik dalam pengangkutan kargo dan logistik.

Bisnis keagenan merupakan awal bisnis Samudera Indonesia dan telah digeluti sejak tahun 1953. Selama lebih dari lima tahun, bisnis keagenan perusahaan tidak hanya mengelola bisnis untuk memenuhi kebutuhan pasar domestik tetapi agen dari perusahaan pelayaran asing termuka di Indonesia. Samudera *Agencies* Indonesia memiliki layanan yang luas dan terintegritas mulai dari pengangkutan darat, depo *container*, pergudangan dan *feeder* baik untuk rute domestik maupun internasional serta layanan di terminal. Saat ini, Samudera *Agencies* Indonesia mewakili beberapa perusahaan yang merupakan perusahaan pelayaran global antara lain Korea *Marine Transport Co Ltd*, NYK *Bulk & Projects Carrier*, *Rickmers Line*, *NileDutch* dan *Hapag-Lloyd AG*. Samudera *Agencies* Indonesia didukung oleh kantor-kantor cabang yang terletak di pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia.

B. Visi dan Misi PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang

1. VISI

Menjadi perusahaan pelayaran yang tumbuh, berkembang dan profesional dengan mengutamakan kualitas pelayanan terbaik dan dapat diandalkan oleh pengguna jasa.

2. MISI

Menyediakan jasa pelayaran yang berkualitas dan profesional sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan karyawan, mencapai pertumbuhan perusahaan dan mampu memberikan keuntungan maksimal bagi *stakeholder*.

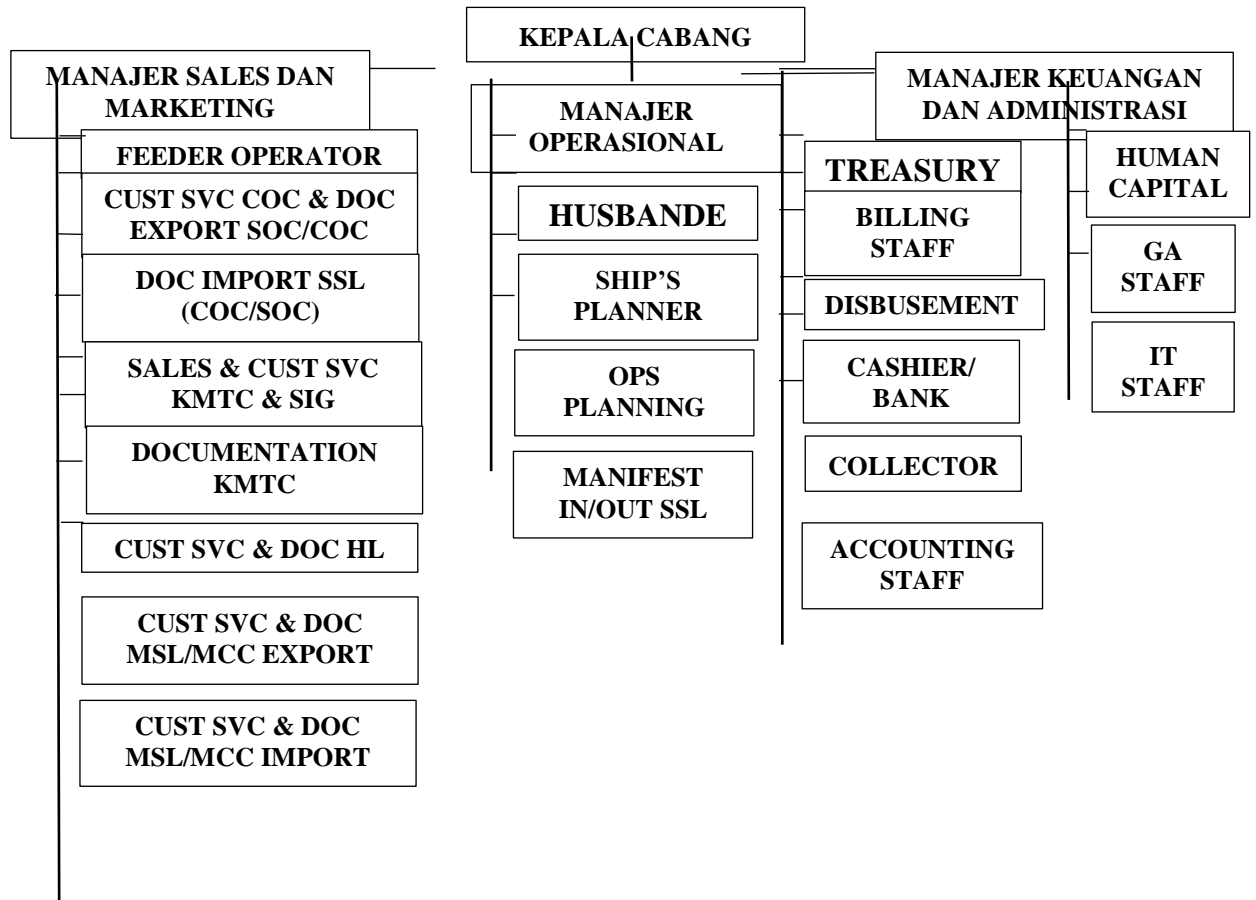
C. Struktur Organisasi PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang

1. Struktur Organisasi

Struktur Organisasi adalah suatu susunan dan hubungan kerja antara tiap bagian yang ada dalam perusahaan dalam menjalin kegiatan operasional untuk mencapai tujuan bersama. Suatu perusahaan dapat berjalan baik, lancar dan terorganisasi apabila masing – masing karyawannya telah mengetahui tugas dan wewenang masing-masing bagian yang ada di perusahaan.

Struktur Organisasi PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang adalah bertipe garis, dimana masing-masing bagian yang terdapat pada struktur organisasi ini saling melengkapi dalam menjalin kerja sama untuk mencapai tujuan organisasi, serta seluruh bagian yang bertanggung jawab sepenuhnya terhadap kelangsungan hidup dan perkembangan perusahaan. Untuk lebih jelasnya struktur organisasi PT. Samudera Agencies Indonesia dapat dilihat pada gambar berikut. : (Terlampir)

STRUKTUR ORGANISASI PT. SAMUDERA AGENCIES INDONESIA



D. Uraian Tugas Dan Daftar Pengurus Pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang

Uraian mengenai pembagian tugas, wewenang dari masing – masing bagian adalah sebagai berikut :

a. Kepala Cabang (*Branch Head*)

1. Memimpin kegiatan marketing atau pemasaran pada kantor cabang.
2. Melakukan Pengawasan, Koordinasi dan Monitoring atas kegiatan Operasional.
3. Memantau dan melakukan manajemen resiko terhadap prosedur Operasional.
4. Memberikan solusi dan keputusan mengenai Permasalahan di kantor cabang.

b. Manajer Operasional (*Operation Department Head*)

PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang memiliki Manajer Operasional yang mana memiliki tugas :

1. Melaksanakan penyusunan rencana kerja dan anggaran operasional perusahaan.
2. Memeriksa laporan bulanan setiap pekerjaan.
3. Membuat laporan bulanan atas kegiatan operasional.
4. Mengawasi dan mengevaluasi kegiatan operasional.

c. Husbandary (*Operasional*)

1. Mempersiapkan seluruh dokumen yang diperlukan untuk kedatangan dan keberangkatan kapal.
2. Memenuhi kebutuhan kapal selama labuh/sandar.
3. Mengurus proses perizinan masuk (Clearance In) atau keluar (Clearance Out) kapal.

Adapun Daftar Susunan Pengurus PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang sebagai Berikut :

Tabel 4.1
Daftar Susunan Pengurus PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang

No	Nama	Jenis Kelamin	Usia	Pendidikan Terakhir	Bagian
1.	Iwan Roswa M Simangunsong	Pria	38	Sarjana	Branch Manager – General Manager
2.	Yudhy Afrianto	Pria	43	Sarjana	Operation Department. Head
3.	Jhon Frizal Hamzah	Pria	44	SMA	Operation Staff
4.	Junaidi	Pria	34	Diploma	Operation Staff
5.	Sumari	Pria	27	Diploma	Operation Staff
6.	Masmudi	Pria	53	SMA	Operation Staff
7.	Wahyudi Setiawan	Pria	50	Sarjana	Operation Staff

E. Data jumlah kapal yang diageni melalui sistem online Inaportnet

Berikut ini data mengenai jumlah kapal yang menggunakan jasa PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang Periode bulan Januari 2021 sampai dengan Periode bulan Agustus 2021.

Tabel 4.2
Data kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Samudera Agencies Indonesia
Cabang Palembang Periode Januari – Agustus 2021

No	Month	Vassel	ETA	ETD	B/M	VOY
1.	Jun'21	TB Belini IX	29-12-20	02-01-21	B/M	351
2.	Jun'21	TB Belini VII	01-01-21	07-01-21	B/M	367
3.	Jun'21	MV. Pac Cergas	03-01-21	05-01-21	B/M	232
4.	Jun'21	MV. Intan Daya 9	05-01-21	08-01-21	B/M	057
5.	Jun'21	TB Belini IX	06-01-21	10-01-21	B/M	352
6.	Jun'21	MV. Pac Cergas	10-01-21	13-01-21	B/M	233
7.	Jun'21	MV. Intan Daya 9	12-01-21	15-01-21	B/M	058
8.	Jun'21	MT. Gas Pioneer	16-01-21	19-01-21	B/M	132
9.	Jun'21	MV. Pac Cergas	16-01-21	19-01-21	B/M	234
10.	Jun'21	TB Belini IX	16-01-21	25-01-21	B/M	353
11.	Jun'21	MT Mini Star	18-01-21	21-01-21	B/M	493
12.	Jun'21	TB Belini VII	21-01-21	27-01-21	B/M	369
13.	Jun'21	MV. Charlotte	24-01-21	28-01-21	B/M	069
14.	Jun'21	MV. Pac Cergas	24-01-21	26-01-21	B/M	235
15.	Jun'21	MT. Mini Star	29-01-21	01-02-21	B/M	493
16.	Feb'21	MV. Pac Cergas	31-01-21	02-02-21	B/M	236
17.	Feb'21	TB Belini VII	01-02-21	08-02-21	B/M	370
18.	Feb'21	MV. Charlotte	06-02-21	16-02-21	B/M	070
19.	Feb'21	MV. Pac Cergas	07-02-21	09-02-21	B/M	237
20.	Feb'21	MV. Pac Cergas	15-02-21	17-02-21	B/M	238
21.	Feb'21	MV. Pac Cergas	21-02-21	24-02-21	B/M	239
22.	Feb'21	MV. Charlotte	22-02-21	25-02-21	B/M	071
23.	Feb'21	MT. Gas Pioneer	22-02-21	25-02-21	B/M	134
24.	Mar'21	MV. Pac Cergas	01-03-21	03-03-21	B/M	240
25.	Mar'21	MV. Homanzan	04-03-21	07-03-21	B/M	010
26.	Mar'21	MV. Charlotte	07-03-21	10-03-21	B/M	073
27.	Mar'21	MV. Pac Cergas	10-03-21	13-03-21	B/M	241
28.	Mar'21	MV. Homanzan	13-03-21	16-03-21	B/M	012
29.	Mar'21	MV. Pac Cergas	16-03-21	18-03-21	B/M	242
30.	Mar'21	MT. Gas Pioneer	17-03-21	20-03-21	B/M	135
31.	Mar'21	LPG Gas Dollart	21-03-21	25-03-21	B/M	004
32.	Mar'21	MV. Pac Cergas	22-03-21	24-03-21	B/M	243
33.	Mar'21	MV. Charlotte	22-03-21	25-03-21	B/M	076
34.	Mar'21	MV. Pac Cergas	28-03-21	30-03-21	B/M	244
35.	Mar'21	MT Sinar Bontang	29-03-21	31-03-21	B/M	005
36.	Mar'21	MV Charlotte	30-03-21	01-04-21	B/M	077
37.	Apr'21	MT Gas Pioneer	01-04-21	04-04-21	B/M	136
38.	Apr'21	MV Pac Cergas	04-04-21	07-04-21	B/M	245

39.	Apr'21	MV Homanzan	06-04-21	09-04-21	B/M	016
40.	Apr'21	MV Pac Cergas	11-04-21	13-04-21	B/M	246
41.	Apr'21	LPG Gas Dollart	11-04-21	16-04-21	B/M	005
42.	Apr'21	MV Charlotte	12-04-21	14-04-21	B/M	079
43.	Apr'21	MV Homanzan	12-04-21	15-04-21	B/M	017
44.	Apr'21	MV Charlotte	17-04-21	20-04-21	B/M	080
45.	Apr'21	MT Sinar Bontang	17-04-21	20-04-21	B/M	006
46.	Apr'21	MV Pac Cergas	18-04-21	21-04-21	B/M	247
47.	Apr'21	MV Homanzan	18-04-21	21-04-21	B/M	018
48.	Apr'21	MT Sinar Maluku	21-04-21	27-04-21	B/M	006
49.	Apr'21	MV Pac Cergas	25-04-21	27-04-21	B/M	248
50.	Apr'21	MV Homanzan	25-04-21	29-04-21	B/M	019
51.	Mei'21	MV Pac Cergas	02-05-21	04-05-21	B/M	249
52.	Mei'21	LPG Gass Dollart	01-05-21	04-05-21	B/M	006
53.	Mei'21	MV Pac Cergas	11-05-21	14-05-21	B/M	250
54.	Mei'21	MV Homanzan	08-05-21	11-05-21	B/M	021
55.	Mei'21	MV Charlotte	13-05-21	20-05-21	B/M	084
56.	Mei'21	MV Homanzan	17-05-21	21-05-21	B/M	022
57.	Mei'21	MV Pac Cergas	20-05-21	23-05-21	B/M	251
58.	Mei'21	MT Sinar Labuan	22-05-21	26-05-21	B/M	007
59.	Mei'21	MV Sinar Penida	29-05-21	01-06-21	B/M	048
60.	Mei'21	MT Mini Star	29-05-21	31-05-21	B/M	498
61.	Jun'21	MV Charlotte	31-05-21	03-06-21	B/M	086
62.	Jun'21	LPG Gas Dollart	05-06-21	09-06-21	B/M	008
63.	Jun'21	MV Sinar Penida	06-06-21	08-06-21	B/M	049
64.	Jun'21	MV Charlotte	06-06-21	09-06-21	B/M	087
65.	Jun'21	TB Belini VII/BG	11-06-21	17-06-21	B/M	371
66.	Jun'21	MV Charlotte	13-06-21	16-06-21	B/M	088
67.	Jun'21	MV Sinar Penida	12-06-21	16-06-21	B/M	050
68.	Jun'21	MV Sinar Penida	21-06-21	25-06-21	B/M	051
69.	Jun'21	MV Charlotte	20-06-21	22-06-21	B/M	089
70.	Jun'21	MV Homanzan	22-06-21	25-06-21	B/M	025
71.	Jun'21	LPG Gas Dollart	27-06-21	30-06-21	B/M	009
72.	Jun'21	MV Charlotte	26-06-21	29-06-21	B/M	090
73.	Jun'21	MV Homanzan	29-06-21	02-07-21	B/M	026
74.	Jun'21	MV Sinar Penida	29-06-21	01-07-21	B/M	052
75.	Jul,21	MV Charlotte	03-07-21	06-07-21	B/M	091
76.	Jul,21	MT Mini Star	05-07-21	08-07-21	B/M	499
77.	Jul,21	MV Sinar Penida	05-07-21	08-07-21	B/M	053
78.	Jul,21	MV Charlotte	11-07-21	13-07-21	B/M	092
79.	Jul,21	MV Homanzan	12-07-21	15-07-21	B/M	028
80.	Jul,21	MV Sinar Penida	14-07-21	16-07-21	B/M	054
81.	Jul,21	MV Charlotte	17-07-21	20-07-21	B/M	093
82.	Jul,21	MV Homanzan	18-07-21	21-07-21	B/M	029
83.	Jul,21	MV Sinar Penida	22-07-21	25-07-21	B/M	055
84.	Jul,21	MT Mini Star	22-07-21	24-07-21	B/M	500
85.	Jul,21	MV Charlotte	24-07-21	28-07-21	B/M	094
86.	Jul,21	MV Sinar Penida	28-07-21	31-07-21	B/M	056

87.	Aug'21	LPG Gas Dollart	02-08-21	05-08-21	B/M	011
88.	Aug'21	MV Charlotte	02-08-21	05-08-21	B/M	095
89.	Aug'21	MV Sinar Penida	04-08-21	07-08-21	B/M	057
90.	Aug'21	MV Homanzan	05-08-21	09-08-21	B/M	032
91.	Aug'21	MV Charlotte	09-08-21	12-08-21	B/M	096
92.	Aug'21	MV Sinar Penida	10-08-21	13-08-21	B/M	058
93.	Aug'21	MV Sinar Penida	17-08-21	20-08-21	B/M	059
94.	Aug'21	MV Charlotte	16-08-21	19-08-21	B/M	097
95.	Aug'21	MV Unggul	17-08-21	19-08-21	B/M	044
96.	Aug'21	MV Charlotte	23-08-21	25-08-21	B/M	098
97.	Aug'21	MV Penida	23-08-21	27-08-21	B/M	060
98.	Aug'21	MV Unggul	24-08-21	27-08-21	B/M	045
99.	Aug'21	MV Charlotte	29-08-21	04-09-21	B/M	099

Sumber data diperoleh dari bagian operasional perusahaan PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang

F. Data Jumlah Clearance Kapal melalui sistem INAPORTNET yang diageni PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

Melihat dari data dibawah ini, dapat dilihat perkembangan pelayanan melalui sistem Inaportnet mempengaruhi waktu pelayanan clearance kapal untuk masuk ke Palembang yang diageni oleh PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang. Data ini menunjukkan lamanya proses clearance kapal yang diageni oleh PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

Tabel 4.3
Jumlah dan Waktu pelayanan kedatangan kapal yang di ageni PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang pada bulan Januari 2021 – Agustus 2021.

NO	BULAN	TOTAL KUNJUNGAN KAPAL	TOTAL WAKTU PELAYANAN (JAM)	RATA – RATA WAKTU PELAYANAN
1.	JANUARI	15	522	35
2.	FEBRUARI	8	189	24
3.	MARET	13	337	26
4.	APRIL	14	350	25
5.	MEI	10	259	25
6.	JUNI	14	358	26
7.	JULI	12	362	30
8.	AGUSTUS	13	271	21
	TOTAL	99	2648	27

Sumber data diperoleh dari bagian operasional perusahaan PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

B. ANALISIS DATA

Penulis menggunakan analisis statistik dalam penelitian ini yaitu dengan menganalisis koefisien korelasi, koefisien determinasi, regresi linier sederhana, dan uji hipotesis sehingga penulis dapat mengetahui dengan jelas ada tidaknya dan sejauh mana hubungan jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang pada periode Januari 2021 sampai dengan Agustus 2021.

Besarnya pengaruh jumlah clearance kapal yang didasarkan pada waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang sebagai agen umumnya.

Maka dapat diuji dengan analisis statistik sebagai berikut :

1. Analisis Variabel X

Untuk mengetahui seberapa besarnya pengaruh jumlah clearance kapal dalam proses pelayanan kapal yang diageni oleh PT. Samudera Agencies Indonesia cabang Palembang sebagai Variabel X maka dapat di analisis sebagai berikut :

Tabel 4.4
Analisa Waktu Pelayanan inaportnet sampai kapal sandar oleh PT. Samudera
Agencies Indonesia Cabang Palembang Periode Januari 2021 sampai dengan
Agustus 2021

NO	BULAN	JUMLAH CLEARANCE KAPAL
1.	JANUARI	15
2.	FEBRUARI	8
3.	MARET	13
4.	APRIL	14
5.	MEI	10
6.	JUNI	14
7.	JULI	12
8.	AGUSTUS	13
	TOTAL	ΣX 99

Sumber data diperoleh dari bagian operasional perusahaan PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

2. Analisis Variabel Y

Untuk mengetahui waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar yang diageni oleh PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang melalui sistem inaportnet sepanjang periode Januari 2021 sampai dengan Agustus 2021 sebagai variabel Y, maka dapat di analisis sebagai berikut :

Tabel 4.5
Analisa data jumlah kunjungan kapal pada sistem inaportnet yang diageni oleh
PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang Periode Januari 2021
sampai dengan Agustus 2021

NO	Bulan	Variabel Y (Waktu Pelayanan Inaportnet)
1.	JANUARI	552 JAM
2.	FEBRUARI	189 JAM
3.	MARET	337 JAM
4.	APRIL	350 JAM
5.	MEI	259 JAM
6.	JUNI	358 JAM
7.	JULI	362 JAM
8.	AGUSTUS	271 JAM
	TOTAL Σ Y	2648 JAM

Sumber data diperoleh dari bagian operasional perusahaan PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

3. Analisis Variabel X dan Y

Untuk mengetahui kuat lemahnya hubungan antara jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang dapat dilihat dari tabel analisa dan perhitungan sebagai berikut :

Tabel 4.6
Analisa jumlah kapal dan jumlah waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar yang diageni oleh PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang

No	Bulan	Variabel X (Jumlah Clearance Kapal)	Variabel Y (Waktu Pelayanan)
1.	JANUARI	15	522
2.	FEBRUARI	8	189
3.	MARET	13	337
4.	APRIL	14	350
5.	MEI	10	259
6.	JUNI	14	358
7.	JULI	12	362
8.	AGUSTUS	13	271
	TOTAL Σ X dan Y	99	2648

Sumber data diperoleh dari bagian operasional perusahaan PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

Tabel 4.7
Korelasi Hubungan variabel X dan Y

No	BULAN	X	Y	X ²	Y ²	XY
1	JANUARI	15	522	225	272484	7830
2	FEBRUARI	8	189	64	35721	1512
3	MARET	13	337	169	113569	4381
4	APRIL	14	350	196	122500	4900
5	MEI	10	259	100	67081	2590
6	JUNI	14	358	196	128164	5012
7	JULI	12	362	144	131044	4344
8	AGUSTUS	13	271	169	73441	3523
n=8		99	2648	1263	944004	34092

Sumber data diperoleh dari bagian operasional perusahaan PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

Dari data yang terdapat pada tabel diatas, dilakukan analisis hubungan antara pengaruh jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang, dengan menggunakan perhitungan statistik :

a. Analisis Koefisien Korelasi

Maksud dari analisis korelasi ini adalah untuk mengetahui kuat atau tidaknya pengaruh waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar (X) terhadap kelancaran Pengurusan Clearance kapal(Y).

Bila Koefisien Korelasi (r) positif, maka Variabel X dan Y bersifat searah yang berarti apabila nilai X menurun maka akan terjadi pula penurunan pada nilai Y, sebaliknya apabila nilai X naik maka akan terjadi juga kenaikan pada nilai Y.

Sedangkan apabila Koefisien Korelasi (r) negatif, maka Variabel X dan Y bergerak segaris lurus. Dari tabel tersebut diperoleh nilai yang digunakan dalam rumus Koefisien Korelasi sebagai berikut :

n	=	8
$\sum X$	=	99
$\sum Y$	=	2648
$\sum X^2$	=	1263
$\sum Y^2$	=	944004
$\sum XY$	=	34092

Berdasarkan nilai – nilai tersebut dilakukan perhitungan statistik sehingga hasil perhitungan sebagai berikut :

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

Dari rumus diatas maka penulis menggunakan aplikasi statistik SPSS sebagai metode penghitung dengan hasil sebagai berikut :

Tabel 4.8
Tabel Perhitungan Korelasi X dan Y dengan SPSS

		Correlations	
		Jumlah Clearance Kapal	Waktu Pelayanan Inaportnet Sampai Kapal Sandar
Jumlah Clearance Kapal	Pearson Correlation	1	.827 [*]
	Sig. (2-tailed)		.011
	N	8	8
Waktu Pelayanan Inaportnet Sampai Kapal Sandar	Pearson Correlation	.827 [*]	1
	Sig. (2-tailed)	.011	
	N	8	8

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

Tabel SPSS di atas menjelaskan besarnya nilai korelasi / hubungan (r) yaitu sebesar 0,827 menunjukkan bahwa hubungan antara jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang. Bila hasil korelasi yang positif, dapat diartikan apabila jumlah clearance kapal meningkat maka akan meningkatkan kelancaran waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar yang diageni oleh PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

b. Analisis Koefisien Determinasi (KD = R²)

Analisis Koefisien Determinasi yaitu untuk mengetahui seberapa besar kontribusi variabel pengaruh jumlah clearance kapal (X) terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar (Y) digunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut :

$$\text{KD (Koefisien Determinasi)} = r^2 \times 100 \%$$

Tabel 4.9
Tabel Perhitungan SPSS Koefisien Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.827 ^a	.684	.632	1.411

- a. Predictors: (Constant), X(Pengaruh Jumlah Clearance Kapal)
- b. Dependent Variabel : Y(Waktu Pelayanan Inaportnet Sampai Kapal Sandar)

Tabel sebelumnya menjelaskan besarnya presentase pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat yang disebut koefisien determinasi yang merupakan hasil dari penguadratan R (Koefisien Korelasi). Dari tabel tersebut diperoleh koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,684, yang mengandung pengertian bahwa pengaruh variabel bebas (Pengaruh jumlah clearance kapal) terhadap variabel terikat (waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar) adalah sebesar 68,4% , sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variabel yang lain seperti :

1. Kurangnya pemahaman petugas operasional terhadap penggunaan sistem inaportnet.
2. Kurangnya sosialisasi dan pengetahuan teknologi yang kurang dikuasai karyawan.

c. Analisis Regresi Linier sederhana

Suatu cara untuk mengetahui besarnya pengaruh jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar yang diageni oleh PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang, dengan persamaan regresi :

$$Y = a + bX$$

Besarnya nilai a dan b dapat diketahui dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

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

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

Tabel 4.10
Tabel Perhitungan SPSS Regresi Linear Sederhana

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	5.889	1.866		3.156	.020
Jumlah Clearance Kapal	.020	.005	.827	3.608	.011

a. Dependent Variable: Y (waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar)

Pada tabel Coefficients diatas, pada kolom B pada Constant (a) adalah 5,889 sedangkan pengaruh jumlah clearance kapal (b) adalah 0,020 sehingga persamaan regresinya dapat ditulis :

$$Y = a + bX \text{ atau } 5,889 + 0,020X$$

Koefisien b dinamakan koefisien arah regresi dan menyatakan perubahan rata – rata variabel Y untuk setiap perubahan variabel X sebesar satu satuan. Perubahan ini merupakan pertambahan bila b bertanda positif dan penurunan b bertanda negatif. Sehingga dari persamaan tersebut dapat diterjemahkan :

1. Konstanta sebesar 5,889 menyatakan bahwa adanya nilai pengaruh jumlah clearance kapal sebesar 5,889.
2. Koefisien regresi X Sebesar 0,020 menyatakan bahwa setiap penambahan 1 nilai pengaruh jumlah clearance kapal, maka nilai waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar bertambah sebesar 0,020.

d. Uji Hipotesis

Dari perhitungan yang didapat mengenai koefisien korelasi dan juga penentu, maka uji hipotesis dapat dilakukan untuk mengetahui signifikansi hubungan pengaruh jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

Uji hipotesis yang digunakan oleh penulis adalah sebagai berikut :

- 1) $H_0 : t = 0$ artinya tidak ada hubungan antara pengaruh jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.
- 2) $H_0 : t > 0$ artinya ada hubungan antara pengaruh jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.
- 3) $H_0 : t < 0$ artinya ada hubungan yang kuat negatif antara pengaruh jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

Bila tingkat kesalahan 5% atau $\alpha = 0,05$

Uji Hipotesis Koefisien Korelasi

$t_o = t$ hitung

$$t_o = \frac{r \sqrt{n - 2}}{\sqrt{1 - (r)^2}}$$

Tabel 4.11
Tabel Perhitungan Uji Hipotesis

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.
		B	Std. Error	Beta	
1	(Constant)	5.889	1.866		3.156 .020
	Pengaruh jumlah clearance kapal	.020	.005	.827	3.608 .011

a. Dependent Variable: Waktu Pelayanan Inaportnet Sampai Kapal Sandar

Maka hasil dari uji Hipotesis diatas menyatakan :

$$t_{\text{hitung}} = 3,608 > t_{\text{tabel}} = 1,475$$

Dari Hasil analisis di atas bahwa $t_{\text{hitung}} = 3,608 > t_{\text{tabel}} = 1,475$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima dan berdasarkan pengujian di atas menunjukkan bahwa ada pengaruh yang signifikan antara Pengaruh Jumlah Clearance Kapal Terhadap Waktu Pelayanan Inaportnet Sampai Kapal Sandar Pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

C. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah merupakan suatu solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Dalam beberapa hal, pihak yang terkait dalam masalah ini mungkin dapat juga melakukan uji coba dengan pemecahan masalah yang terbaik dengan mencoba satu alternatif mana yang paling efektif untuk menekan waktu pelayanan inaportnet oleh karyawan pada Divisi Operasional dalam mengoperasikan sistem Inaportnet agar Kelancaran dalam pengurusan clearance kapal yang diageni oleh PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang dapat meningkat. Pada umumnya pengambilan keputusan akan menggunakan pengetahuan, pertimbangan, dan pengalaman untuk memutuskan alternatif mana yang paling baik digunakan untuk memecahkan masalah.

Adapun alternatif – alternatif pemecahan masalah setelah menganalisis data di atas antara lain :

Keterlambatan proses pengurusan kegiatan kapal pada sistem inaportnet dapat di atasi dengan :

- a. Meningkatkan ketepatan waktu dan kemampuan karyawan divisi operasional dan agen lokal dalam penanganan keagenan kapal yang sangat cepat. Hal ini dapat dilakukan dengan mengadakan sosialisasi atau pelatihan yang menyeluruh terhadap karyawan divisi operasional dalam pengoperasian sistem inaportnet dengan harapan akan ada pemahaman dan perubahan pada sistem dan kinerja operasional khususnya dalam pengurusan clearance kapal melalui sistem online inaportnet.

- b. Membentuk tim kerja yang terdiri dari karyawan yang ahli dibidang operasioanl. Apabila perusahaan tidak dapat memenuhi standar tersebut, sebaiknya membuka lowongan pekerjaan dan merekrut karyawan tambahan khususnya pada bagian opersional yang berkemampuan dalam pengoperasian sistem inaportnet.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisa mengenai pengaruh jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang, diperoleh kesimpulan bahwa :

1. Hasil analisa mengenai sistem online Inaportnet dengan hubungan antara pengaruh jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang. Dengan menggunakan analisis koefisien korelasi menunjukkan $r = 0,827$, hal ini membuktikan bahwa pengaruh jumlah clearance kapal terhadap waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar mempunyai hubungan yang kuat dan positif, oleh karena itu dapat diartikan apabila jumlah clearance kapal meningkat maka akan meningkatkan kelancaran waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar yang diageni oleh PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.
2. Dari hasil Koefisien Penentu (KP) sebesar 0,684 yang mengandung pengertian bahwa pengaruh variabel bebas (Jumlah Clearance Kapal) terhadap Variabel Terikat (Waktu Pelayanan Inaportnet Sampai Kapal Sandar) adalah sebesar 68,4% sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variabel yang lain seperti :
 - a. Kurangnya pemahaman petugas operasional terhadap penggunaan sistem inaportnet.
 - b. Kurangnya sosialisasi dan pengetahuan teknologi yang kurang dikuasai karyawan.

3. Koefisien b dinamakan koefisien arah regresi dan menyatakan perubahan rata – rata variabel Y untuk setiap perubahan variabel X sebesar satu satuan. Perubahan ini merupakan pertambahan bila b bertanda positif dan penurunan b bertanda negatif. Sehingga dari persamaan tersebut dapat diterjemahkan :
 3. Konstanta sebesar 5,889 menyatakan bahwa jika adanya nilai jumlah clearance kapal dalam mengoperasikan sistem inaportnet sebesar 5,889.
 4. Koefisien regresi X Sebesar 0,020 menyatakan bahwa setiap penambahan 1 nilai pengaruh jumlah clearance kapal, maka nilai waktu pelayanan inaportnet sampai kapal sandar bertambah sebesar 0,20.
4. Dengan hasil pengujian hipotesis dengan tingkat kesalahan 5% terhadap seluruh data sampel, diperoleh angka $t_{hitung} = 3,608 > t_{tabel} = 1,475$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima dan berdasarkan pengujian hipotesis tersebut menunjukkan bahwa ada pengaruh yang signifikan antara Pengaruh Jumlah Clearance Kapal Terhadap Waktu Pelayanan Inaportnet Sampai Kapal Sandar pada PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Palembang.

B. SARAN

Terkait dengan batasan masalah yang telah dibahas tentang Keterlambatan proses pengurusan kegiatan kapal pada sistem inaportnet maka penulis dapat memberikan saran yaitu :

- a. Meningkatkan ketepatan waktu dan kemampuan karyawan divisi operasional dan agen lokal dalam penanganan keagenan kapal yang sangat cepat. Hal ini dapat dilakukan dengan mengadakan sosialisasi atau pelatihan yang menyeluruh terhadap karyawan divisi operasional dalam pengoperasian sistem inaportnet dengan harapan akan ada pemahaman dan perubahan pada sistem dan kinerja operasional khususnya dalam pengurusan clearance kapal melalui sistem online inaportnet.
- b. Membentuk tim kerja yang terdiri dari karyawan yang ahli dibidang operasioanl. Apabila perusahaan tidak dapat memenuhi standar tersebut, sebaiknya membuka lowongan pekerjaan dan merekrut karyawan tambahan khususnya pada bagian opsional yang berkemampuan dalam pengoperasian sistem inaportnet.

DAFTAR PUSTAKA

- Darmadi, Hamid. 2013. *Metode Penelitian Pendidikan dan Sosial*. Bandung: Alfabeta.
- Mulyadi. 2005. *Pengertian Prosedur Menurut Para Ahli*.
- Handayaniingrat, Soewarno. 2011. *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*.
Jakarta : CV. Haji Masagung
- Moenir.2008.*Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*. Bandung: PT. Bumi Aksara
- Sinambela, Lijan poltak, 2008. *“Reformasi pelayanan Publik”*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Surakhmad. (2012). *Inovasi Pembelajaran*. Jakarta : Bumi Aksara
- Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun (2014), *Tata cara Penerbitan surat persetujuan berlayar*.
- Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka cipta.
- Sugiyono (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Arikunto. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta : PT. Rineka Cipta.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : Alfabeta, CV.

DAFTAR KUNJUNGAN KAPAL PERIODE TAHUN 2021																	
JANUARI 2021																	
NO	Nama Kapal	Voy	Kecepatan kelengkapan dokumen kapal		t=24 jam sebelum sandar	Kecepatan pengurusan persiapan pe- sandar		t=24 jam sebelum sandar	Pelayanan permintaan kebutuhan			Kecepatan Pelayanan Kapal Sandar		Waiting time	Kelengkapan Dok. Sebelum Kapal ber- t		
			Dokumen Lengkap	TA, PLM/O/B		Dokumen Suomit	TB, Dermaga		(d h m)	Fresh Water	Garbage	Dibutuhkan	Drop Anchor		TB, Dermaga	(d h m)	Dokumen Selesai
1	TB belini IX	351	29/12/20 13:00	30/12/20 15:00	1:02:00	31/12/20 14:00	01/01/21 15:37	1:01:37				31/12/20 14:00	01/01/21 15:37	1:01:37	02/01/21 13:00	02/01/21 14:00	0:01:00
2	TB BELINI VII	367	01/01/21 12:12	02/01/21 16:30	1:04:18	02/01/21 13:00	03/01/21 14:54	1:01:54				02/01/21 13:00	03/01/21 14:54	1:01:54	07/01/21 10:00	07/01/21 12:23	0:02:23
3	m/v Pac Cergas	232	03/01/21 10:00	04/01/21 14:00	1:04:00	01/01/21 13:00	02/01/21 13:00	1:00:00				01/01/21 13:00	02/01/21 13:00	1:00:00	05/01/21 14:00	05/01/21 15:00	0:01:00
4	m/v Intan Daya 9	57	05/01/21 14:00	06/01/21 22:30	1:08:30	06/01/21 15:12	07/01/21 14:33	0:23:21				06/01/21 15:12	07/01/21 14:33	0:23:21	07/01/21 21:12	08/01/21 06:30	0:09:18
5	TB BELINI IX	352	06/01/21 13:12	07/01/21 15:30	1:02:18	07/01/21 15:12	08/01/21 17:12	1:02:00				07/01/21 15:12	08/01/21 17:12	1:02:00	09/01/21 16:00	10/01/21 08:00	0:16:00
6	m/v Pac Cergas	233	10/01/21 13:21	11/01/21 09:30	0:20:09	10/01/21 15:00	11/01/21 19:00	1:04:00				10/01/21 15:00	11/01/21 19:00	1:04:00	12/01/21 13:00	13/01/21 06:00	0:17:00
7	m/v Intan Daya 9	58	12/01/21 15:00	13/01/21 22:04	1:07:04	13/01/21 16:00	14/01/21 16:48	1:00:48				13/01/21 16:00	14/01/21 16:48	1:00:48	14/01/21 14:00	15/01/21 06:34	0:16:34
8	Mt Gas Pioneer	132	16/01/21 13:12	17/01/21 08:30	0:19:18	18/01/21 13:00	19/01/21 19:00	1:06:00				18/01/21 13:00	19/01/21 19:00	1:06:00	19/01/21 13:21	19/01/21 15:00	0:01:39
9	m/v Pac Cergas	234	16/01/21 15:12	17/01/21 23:00	1:07:48	17/01/21 14:54	18/01/21 19:00	1:04:06				17/01/21 14:54	18/01/21 19:00	1:04:06	19/01/21 14:34	19/01/21 17:00	0:02:26
10	TB belini IX	353	16/01/21 10:00	17/01/21 05:30	0:19:30	17/01/21 15:22	17/01/21 15:22	0:00:00				17/01/21 15:22	17/01/21 15:22	0:00:00	24/01/21 21:00	25/01/21 13:30	0:16:30
11	MT Mini Star	493	18/01/21 10:00	19/01/21 19:00	1:09:00	19/01/21 16:00	20/01/21 18:00	1:02:00				19/01/21 16:00	20/01/21 18:00	1:02:00	21/01/21 13:34	21/01/21 14:50	0:01:16
12	TB Belini VII	369	21/01/21 15:00	22/01/21 14:00	0:23:00	24/01/21 13:12	25/01/21 17:06	1:03:54				24/01/21 13:12	25/01/21 17:06	1:03:54	26/01/21 22:00	27/01/21 06:18	0:08:18
13	m/v Charlotte	0:069	24/01/21 14:00	25/01/21 04:30	0:14:30	26/01/21 15:00	27/01/21 08:06	0:17:06				26/01/21 15:00	27/01/21 08:06	0:17:06	27/01/21 14:00	28/01/21 14:00	1:00:00
14	m/v Pac Cergas	235	24/01/21 13:00	25/01/21 00:30	0:11:30	24/01/21 15:00	25/01/21 17:00	1:02:00				24/01/21 15:00	25/01/21 17:00	1:02:00	25/01/21 15:12	26/01/21 17:00	1:01:48
15	MT Mini Star	493	29/01/21 14:12	30/01/21 09:00	0:18:48	30/01/21 13:12	31/01/21 16:00	1:02:48				30/01/21 13:12	31/01/21 16:00	1:02:48	31/01/21 13:00	01/02/21 14:00	1:01:00
16					0:00:00			0:00:00						0:00:00			0:00:00
					4:02:38			3:15:15						0:16:21			0:05:19

DAFTAR KUNJUNGAN KAPAL PERIODE TAHUN 2021																	
PEBRUARI 2021																	
NO	Nama Kapal	Voy	Kecepatan kelengkapan dokumen kapal		t=24 jam sebelum sandar	Kecepatan penggunaan persiapan pe		t=24 jam sebelum sandar	Pelayanan permintaan kebutuhan			Kecepatan Pelayanan Kapal Sandar		Waiting time	Kelengkapan Dok. Sebelum Kapal ber		t=3 jam sebelum berangkat
			Dokumen Lengkap	TA, PLM O/B	(d h m)	Dokumen Suomit	TB, Dermaga	(d h m)	Fresh Water	Garbage	Dikebutuh	Drop Anchor	TB, Dermaga	(d h m)	Dokumen Selesai	TD, Palembang	(d h m)
1	mv Pac Cergas	236	31/01/21 13:00	01/02/21 06:30	0 17:30	31/01/21 12:13	01/02/21 19:00	1 6:47				31/01/21 12:13	01/02/21 19:00	1 6:47	02/02/21 13:35	02/02/21 15:00	0 1:25
2	tb Belini VII	370	01/02/21 12:23	02/02/21 16:00	1 3:37	02/02/21 16:00	03/02/21 17:36	1 1:36				02/02/21 16:00	03/02/21 17:36	1 1:36	07/02/21 22:00	08/02/21 07:48	0 9:48
3	mv Charlotte	070	06/02/21 13:21	07/02/21 03:00	0 13:39	07/02/21 10:34	08/02/21 08:48	0 22:14				07/02/21 10:34	08/02/21 08:48	0 22:14	15/02/21 22:00	16/02/21 09:00	0 11:00
4	MV Pac Cergas	237	07/02/21 14:12	08/02/21 06:00	0 15:48	07/02/21 09:09	08/02/21 17:30	1 8:21				07/02/21 09:09	08/02/21 17:30	1 8:21	09/02/21 12:00	09/02/21 13:00	0 1:00
5	MV Pac Cergas	238	15/02/21 22:00	16/02/21 08:00	0 10:00	15/02/21 14:00	16/02/21 17:44	1 3:44				15/02/21 14:00	16/02/21 17:44	1 3:44	17/02/21 15:00	17/02/21 18:00	0 3:00
6	MV Pac Cergas	239	21/02/21 14:12	22/02/21 08:00	0 17:48	22/02/21 13:12	23/02/21 08:00	0 18:48				22/02/21 13:12	23/02/21 08:00	0 18:48	24/02/21 10:00	24/02/21 13:00	0 3:00
7	mv Charlotte	071	22/02/21 12:00	23/02/21 13:00	1 1:00	23/02/21 12:21	24/02/21 11:12	0 22:51				23/02/21 12:21	24/02/21 11:12	0 22:51	24/02/21 21:00	25/02/21 13:21	0 16:21
8	MT Gas Pioneer	134	22/02/21 14:12	23/02/21 10:48	0 20:36	23/02/21 12:45	24/02/21 09:00	0 20:45				23/02/21 12:45	24/02/21 09:00	0 20:45	25/02/21 13:12	25/02/21 15:00	0 1:48
9					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
10					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
11					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
12					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
13					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
14					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
15					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
16					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
					2 1:19			2 18:52						0 12:32			0 2:57

DAFTAR KUNJUNGAN KAPAL PERIODE TAHUN 2021																		
APRIL 2021																		
NO	Nama Kapal	Voy			t=24 jam sebelum sandar		t=24 jam sebelum sandar							Waiting time		t=3 jam sebelum berangkat		
			Kecepatan kelengkapan dokumen kapal	Dokumen lengkap	TA, PLM O/B	(d h m)	Kecepatan pengurusan persiapan pe sandar	Dokumen Submit	TB, Dermaga	(d h m)	Pelayanan permintaan kebutuhan	Kecepatan Pelayanan kapal Sandar	Drop Anchor	TB, Dermaga	(d h m)	Kelengkapan Dok. Sebelum kapal ber angkat	TD, Palembang	(d h m)
1	MT Gas Pioneer	136		01/04/21 13:34	02/04/21 19:00	1 5:26		02/04/21 13:21	03/04/21 20:00	1 6:39			02/04/21 13:21	03/04/21 20:00	1 6:39	04/04/21 15:13	04/04/21 16:00	0 0:47
2	MV Pac Cergas	245		04/04/21 10:00	05/04/21 06:00	0 20:00		05/04/21 14:00	06/04/21 00:30	0 10:30			05/04/21 14:00	06/04/21 00:30	0 10:30	06/04/21 21:00	07/04/21 03:00	0 6:00
3	Mv Homantan	016		06/04/21 10:00	07/04/21 06:36	0 20:36		07/04/21 15:00	08/04/21 13:24	0 22:24			07/04/21 15:00	08/04/21 13:24	0 22:24	08/04/21 20:30	09/04/21 09:00	0 12:30
4	MV Pac Cergas	246		11/04/21 12:13	12/04/21 06:00	0 17:47		11/04/21 15:00	12/04/21 17:00	1 2:00			11/04/21 15:00	12/04/21 17:00	1 2:00	13/04/21 17:00	13/04/21 21:00	0 4:00
5	LP6 Gas Dollart	005		11/04/21 15:00	12/04/21 06:00	0 15:00		11/04/21 10:13	12/04/21 18:00	1 7:47			11/04/21 10:13	12/04/21 18:00	1 7:47	16/04/21 18:09	16/04/21 21:00	0 2:51
6	MV Charlotte	0079		12/04/21 13:13	13/04/21 00:30	0 11:17		12/04/21 16:12	13/04/21 12:12	0 20:00			12/04/21 16:12	13/04/21 12:12	0 20:00	13/04/21 21:00	14/04/21 09:24	0 12:24
7	Mv Homantan	017		12/04/21 10:12	13/04/21 12:54	1 2:42		13/04/21 15:23	14/04/21 12:42	0 21:19			13/04/21 15:23	14/04/21 12:42	0 21:19	14/04/21 18:12	15/04/21 09:00	0 14:48
8	MV Charlotte	080		17/04/21 13:12	18/04/21 15:00	1 1:48		18/04/21 15:00	19/04/21 10:36	0 19:36			18/04/21 15:00	19/04/21 10:36	0 19:36	19/04/21 21:00	20/04/21 08:06	0 11:06
9	MT Sinar Bontang	06		17/04/21 14:00	18/04/21 06:30	0 16:30		18/04/21 14:00	19/04/21 12:00	0 22:00			18/04/21 14:00	19/04/21 12:00	0 22:00	20/04/21 18:00	20/04/21 20:00	0 2:00
10	MV Pac Cergas	247		18/04/21 12:19	19/04/21 08:00	0 19:41		19/04/21 15:00	20/04/21 23:39	1 8:39			19/04/21 15:00	20/04/21 23:39	1 8:39	20/04/21 22:00	21/04/21 06:00	0 8:00
11	Mv Homantan	018		18/04/21 15:00	19/04/21 18:00	1 3:00		19/04/21 12:00	20/04/21 14:42	1 2:42			19/04/21 12:00	20/04/21 14:42	1 2:42	20/04/21 21:00	21/04/21 10:00	0 13:00
12	MT Sinar Maluku	06		21/04/21 10:00	22/04/21 05:50	0 19:50		24/04/21 16:00	25/04/21 22:12	1 6:12			24/04/21 16:00	25/04/21 22:12	1 6:12	27/04/21 19:00	27/04/21 20:23	0 1:23
13	MV Pac Cergas	248		25/04/21 15:00	26/04/21 04:00	0 13:00		25/04/21 10:12	26/04/21 21:00	1 10:48			25/04/21 10:12	26/04/21 21:00	1 10:48	27/04/21 19:00	27/04/21 21:00	0 2:00
14	Mv Homantan	019		25/04/21 09:00	26/04/21 07:42	0 22:42		26/04/21 13:12	27/04/21 11:00	0 21:48			26/04/21 13:12	27/04/21 11:00	0 21:48	29/04/21 15:30	29/04/21 16:00	0 0:30
15						0 0:00				0 0:00					0 0:00			0 0:00
16						0 0:00				0 0:00					0 0:00			0 0:00

DAFTAR KUNJUNGAN KAPAL PERIODE TAHUN 2021

MEI 2021

NO	Nama Kapal	Voy	Kecepatan kelengkapan dokumen kapal		t=24 jam sebelum sandar (d h m)	Kecepatan pengurusan persiapan pel sandar		t=24 jam sebelum sandar (d h m)	Pelayanan permintaan kebutuhan			Kecepatan Pelayanan Kapal Sandar		Waiting time (d h m)	Kelengkapan Dok. Sebelum Kapal ber t		t=3 jam sebelum berangkat (d h m)
			Dokumen lengkap	TA, PLM O/B		Dokumen Submit	TB, Dermaga		Fresh Water	Garbage	Dikebutuh	Drop Anchor	TB, Dermaga		Dokumen Selesai	TD, Palembang	
1	MV Pac Cergas	249	0205/21 10:12	0305/21 07:00	0 20:48	0205/21 14:00	0305/21 23:00	1 9:00				0205/21 14:00	0305/21 23:00	1 9:00	0405/21 18:00	0405/21 19:52	0 1:52
2	LP6 Gas Dollart	006	0105/21 14:00	0205/21 08:00	0 18:00	0205/21 16:00	0305/21 12:52	0 20:52				0205/21 16:00	0305/21 12:52	0 20:52	0405/21 21:30	0405/21 22:53	0 1:23
3	MV Pac Cergas	250	1105/21 09:00	1205/21 04:00	0 19:00	1105/21 14:00	1205/21 20:24	1 6:24				1105/21 14:00	1205/21 20:24	1 6:24	1405/21 15:00	1405/21 18:00	0 3:00
4	MV Homaman	0021	0805/21 14:02	0905/21 21:24	1 7:22	0905/21 14:00	1005/21 17:42	1 3:42				0905/21 14:00	1005/21 17:42	1 3:42	1005/21 21:00	1105/21 09:00	0 12:00
5	MV Charlotte	084	1305/21 10:11	1405/21 00:48	0 14:37	1505/21 07:45	1505/21 07:45	0 0:00				1505/21 07:45	1505/21 07:45	0 0:00	2005/21 12:00	2005/21 14:00	0 2:00
6	mv Homaman	0022	1705/21 10:30	1805/21 18:12	1 7:42	1905/21 10:00	2005/21 15:36	1 5:36				1905/21 10:00	2005/21 15:36	1 5:36	2005/21 12:00	2105/21 09:00	0 21:00
7	MV Pac Cergas	251	2005/21 14:00	2105/21 13:00	0 23:00	2105/21 15:00	2205/21 09:00	0 18:00				2105/21 15:00	2205/21 09:00	0 18:00	2205/21 12:13	2305/21 13:00	1 0:47
8	MT Sinar Labuan	07	2205/21 14:12	2305/21 19:00	1 4:48	2305/21 13:12	2405/21 06:55	0 17:43				2305/21 13:12	2405/21 06:55	0 17:43	2405/21 13:12	2605/21 16:00	2 2:48
9	MV Sinar Perida	048	2905/21 10:00	3005/21 00:01	0 14:01	2905/21 14:12	3105/21 06:00	1 15:48		Ada		2905/21 14:12	3105/21 06:00	1 15:48	3105/21 16:00	0106/21 20:00	1 4:00
10	MT. Mini Star	498	2905/21 14:12	3005/21 08:00	0 17:48	2905/21 10:00	3005/21 12:00	1 2:00				2905/21 10:00	3005/21 12:00	1 2:00	3105/21 14:25	3105/21 16:00	0 1:35
11					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
12					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
13					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
14					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
15					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
16					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
					3 1:02			3 9:01						0 15:11			0 9:09

DAFTAR KUNJUNGAN KAPAL PERIODE TAHUN 2021																	
JULI 2021																	
NO	Nama Kapal	Voy	Kecepatan kelengkapan dokumen kapal		t=24 jam sebelum sandar (d h m)	Kecepatan pengurusan persiapan pei		t=24 jam sebelum sandar (d h m)	Pelayanan permintaan kebutuhan			Kecepatan Pelayanan Kapal Sandar		Waiting time (d h m)	Kelengkapan Dok. Sebelum Kapal ber		t=3 jam sebelum berangka t (d h m)
			Dokumen Lengkap	TA, PLM O/B		Dokumen Submit	TB, Dermaga		Fresh Water	Garbage	Dikebutu	Drop Anchor	TB, Dermaga		Dokumen Seesai	TD, Palembang	
1	MV Charlotte	0091	0307/21 14:00	0407/21 04:30	0 14:30	0407/21 15:00	0507/21 11:12	0 20:12				0407/21 15:00	0507/21 11:12	0 20:12	0507/21 15:00	0607/21 09:42	0 18:42
2	MT Mini Star	499	0507/21 15:00	0607/21 09:00	0 18:00	0607/21 15:00	0707/21 19:00	1 4:00				0607/21 15:00	0707/21 19:00	1 4:00	0807/21 14:00	0807/21 20:00	0 6:00
3	MV Sinar Penida	053	0507/21 12:00	0607/21 03:00	0 15:00	0607/21 12:00	0707/21 19:00	1 7:00				0607/21 12:00	0707/21 19:00	1 7:00	0807/21 15:40	0807/21 20:32	0 4:52
4	MV Charlotte	0092	1107/21 14:00	1207/21 01:08	0 11:08	1107/21 15:00	1207/21 14:06	0 23:06				1107/21 15:00	1207/21 14:06	0 23:06	1207/21 16:00	1307/21 15:00	0 23:00
5	MV Homaran	0028	1207/21 15:00	1307/21 00:54	0 9:54	1307/21 13:00	1407/21 11:48	0 22:48				1307/21 13:00	1407/21 11:48	0 22:48	1407/21 15:00	1507/21 16:00	1 1:00
6	MV Sinar Penida	054	1407/21 15:13	1507/21 14:00	0 22:47	1507/21 16:00	1607/21 23:00	1 7:00				1507/21 16:00	1607/21 23:00	1 7:00	1507/21 15:00	1607/21 23:00	1 8:00
7	MV Charlotte	0093	1707/21 16:00	1807/21 06:16	0 14:16	1807/21 16:00	1907/21 10:30	0 18:30				1807/21 16:00	1907/21 10:30	0 18:30	2007/21 14:12	2007/21 16:30	0 2:18
8	MV Homaran	0029	1807/21 16:00	1907/21 10:00	0 18:00	1907/21 14:00	2007/21 18:06	1 4:06				1907/21 14:00	2007/21 18:06	1 4:06	2107/21 13:00	2107/21 16:36	0 3:36
9	MV Sinar Penida	055	2207/21 15:00	2307/21 08:00	0 17:00	2207/21 15:00	2307/21 23:00	1 8:00				2207/21 15:00	2307/21 23:00	1 8:00	2407/21 15:00	2507/21 19:00	1 4:00
10	MT Mini Star	500	2207/21 15:00	2307/21 07:30	0 16:00	2307/21 15:00	2407/21 23:00	1 8:00				2307/21 15:00	2407/21 23:00	1 8:00	2307/21 15:00	2407/21 15:00	1 0:00
11	MV Charlotte	0094	2407/21 14:00	2507/21 05:12	0 15:12	2507/21 15:00	2607/21 12:18	0 21:18				2507/21 15:00	2607/21 12:18	0 21:18	2707/21 20:00	2807/21 15:32	0 19:32
12	MV Sinar Penida	056	2807/21 16:00	2907/21 06:00	0 14:00	2907/21 15:00	3007/21 23:00	1 8:00				2907/21 15:00	3007/21 23:00	1 8:00	3007/21 19:00	3107/21 23:00	1 4:00
13					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
14					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
15					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
16					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
					29:15			4 0:00						0 18:00			0 11:41

DAFTAR KUNJUNGAN KAPAL PERIODE TAHUN 2021																	
AGUSTUS 2021																	
NO	Nama Kapal	Voy	Kecepatan kelengkapan dokumen kapal		t=24 jam sebelum sandar	Kecepatan pengurusan persiapan pel		t=24 jam sebelum sandar	Pelayanan permintaan kebutuhan			Kecepatan Pelayanan Kapal Sandar	Waiting time	Kelengkapan Dok. Sebelum Kapal ber t		t=3 jam sebelum berangka t	
			Dokumen Lengkap	TA, PLM/O/B	(d h m)	Dokumen Suomit	TB, Dermaga	(d h m)	Fresh Water	Garbage	Dikebutluna	Drop Anchor	TB, Dermaga	(d h m)	Dokumen Selesai	TD, Palembang	(d h m)
1	LP6 Gas Dollart	011	020821 15:00	030821 08:00	0 17:00	020821 16:00	030821 18:00	1 2:00				020821 16:00	030821 18:00	1 2:00	050821 15:00	050821 17:00	0 2:00
2	MV Charlotte	0095	020821 15:00	030821 15:00	1 0:00	030821 15:00	040821 07:58	0 16:58				030821 15:00	040821 07:58	0 16:58	040821 21:00	050821 09:46	0 12:46
3	mv Sinar perida	057	040821 15:00	050821 14:30	0 23:30	050821 15:00	060821 23:00	1 8:00				050821 15:00	060821 23:00	1 8:00	060821 19:00	070821 22:00	1 3:00
4	mv Homanzan	032	050821 15:00	060821 19:30	1 4:30	060821 14:12	070821 18:00	1 3:48				060821 14:12	070821 18:00	1 3:48	090821 13:23	090821 15:00	0 1:37
5	MV Charlotte	0096	090821 10:00	100821 03:00	0 17:00	100821 14:03	110821 19:24	1 5:21				100821 14:03	110821 19:24	1 5:21	120821 15:00	120821 17:00	0 2:00
6	mv Sinar perida	058	100821 15:00	110821 14:30	0 23:30	110821 14:12	120821 23:00	1 8:48				110821 14:12	120821 23:00	1 8:48	120821 21:30	130821 23:41	1 2:11
7	mv Sinar perida	059	170821 15:00	180821 17:30	1 2:30	180821 16:00	190821 18:00	1 2:00				180821 16:00	190821 18:00	1 2:00	190821 16:00	200821 16:00	1 0:00
8	MV Chalotte	0097	160821 16:00	170821 02:48	0 10:48	170821 14:00	180821 17:00	1 3:00				170821 14:00	180821 17:00	1 3:00	180821 15:00	190821 15:00	1 0:00
9	Mv unggul	0044	170821 16:00	180821 15:00	0 23:00	180821 16:00	190821 16:00	1 0:00				180821 16:00	190821 16:00	1 0:00	180821 16:00	190821 16:00	1 0:00
10	mv Charlotte	0098	230821 15:00	240821 04:48	0 13:48	230821 14:07	240821 16:54	1 2:47				230821 14:07	240821 16:54	1 2:47	250821 14:30	250821 15:46	0 1:16
11	mv Penida	060	230821 15:00	240821 22:12	1 7:12	240821 15:00	250821 23:00	1 8:00				240821 15:00	250821 23:00	1 8:00	260821 15:00	270821 19:00	1 4:00
12	Mv unggul	0045	240821 15:12	250821 00:18	0 9:06	250821 14:12	260821 18:10	1 3:58				250821 14:12	260821 18:10	1 3:58	270821 15:30	270821 17:00	0 1:30
13	MV Charlotte	0099	290821 10:00	300821 16:24	1 6:24	310821 16:00	010921 16:00	1 0:00				310821 16:00	010921 16:00	1 0:00	030921 21:09	040921 07:00	0 9:51
14					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
15					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
16					0 0:00			0 0:00						0 0:00			0 0:00
					3 7:36			4 4:14						0 18:47			0 10:48

DATA NAMA KARYAWAN SAI PALEMBANG - 2021

No	NIK	Nama	Tempat Tanggal Lahir	Usia (di 2021)	Jabatan	Keterangan	Akhir Masa PKWT	Golongan	Pendidikan Terakhir	Institusi	Jurusan
1	005004	Iwan Roswa M Sinangunsong	Jakarta, 12 Maret 1978	38	Branch Manager - General Manager	Organik		10	Strata 2	Universitas Sumatera Utara	Ilmu Manajemen
2	092194	Suandi	Palembang, 5 Desember 1967	54	Sales & Marketing Dept. Head	Organik		7	Strata 1	Universitas Sriwijaya	Manajemen
3	091031	Diana Sartikawaty	Palembang, 6 September 1968	53	Sales & Marketing Supervisor	Organik		5	Strata 1	Universitas Sriwijaya	Manajemen
4	094103	Dwi Whisnoo	Jombang, 12 November 1967	54	Sales & Marketing Staff	Organik		4	SMA	SMA Negeri Air Sugihan	IPA
5	0130100	Yuliana	Palembang, 9 Juli 1980	41	Sales & Marketing Staff	Organik		3	Strata 1		
6	016094	M. Ali Ridwan	Palembang, 16 Desember 1992	29	Sales & Marketing Staff	Organik		3	Diploma	Universitas Muhammadiyah Palembang	Akuntansi
7	016099	Suhendra	Batuaja, 18 Agustus 1990	31	Sales & Marketing Staff	Organik		3	Strata 1	Universitas PGRI Palembang	
8	017154	Sapta Wiguna	Palembang, 27 Juli 1980	41	Sales & Marketing Staff	Organik		3	Diploma	Sekolah Tinggi Bahasa Asing Methodist PIG	Bahasa Inggris
9	2109500	Panji Maulana	Palembang, 16 Agustus 1996	25	Sales & Marketing Staff	PKWT	31 Desember 2021	3	Diploma	Politeknik Negeri Sriwijaya	Manajemen Informatika
10	002070	Vudhy Afrianto	Jakarta, 8 April 1978	43	Operation Dept. Head	Organik		7	Strata 1	Universitas Diponegoro	Periklanan & Kelautan
11	001237	Masmudi	Palembang, 10 September 1968	53	Operation Staff - Manifest in out	Organik		3	SMA	SMA PMP Palembang	IPA
12	016092	Ihon Fritzi Hanzah	Indramayu, 10 Juni 1977	44	Operation Staff - Planning	Organik		3	SMA	SMA Muhammadiyah 5 Palembang	
13	16666184	Iunardi	Muba Sapat, 18 Oktober 1987	34	Operation Staff - Planning	Organik		3	Diploma	Politeknik Sekayu	Pelajaran
14	017153	Mahyu Setiawan	Palembang, 26 Juli 1971	50	Operation Staff - Husander	Organik		3	Strata 1		Bahasa Inggris
15	097066	R. Achmad Firdaus	Palembang, 06 februari 1973	48	Finance & Administration Dept. Head	Organik		7	Strata 1	UPN Veteran Surabaya	Akuntansi
16	000150	Sumeidi	Palembang, 5 Mei 1975	46	Cashier	Organik		4	SMA	SMA Negeri 11 Palembang	IPS
17	000152	Yulwaniso	Palembang, 27 Juli 1971	50	Disbursement	Organik		4	STM	STM Swasta Utama Bakti Palembang	Mesin Tenaga
18	0130103	Kevin Auliantha	Palembang, 11 Maret 1992	29	Treasury	Organik		3	Diploma	Politeknik IP3I Palembang	Administrasi Bisnis
19	016097	Reho Sulistowaty	Palembang, 27 September 1990	31	Finance Section Head	Organik		5	Strata 1	Universitas Sriwijaya	Ekonomi Pembangunan
20	1911539	Sumari	Magelang, 2 Maret 1994	27	Operation Staff	PKWT (SH)	31 Desember 2021		Diploma	Akademi Martin Bina Bahari	Ketataksanaan Niaga & Kepelembuhan
21	2001022	Beeni Septiawan	Palembang, 26 September 1990	31	Security	PKWT (SH)	31 Desember 2021		SMA	SMA Shalendra	IPS
22	2001023	Muslimin	Serikembangan, 4 Mei 1991	30	Security	PKWT (SH)	31 Desember 2021		MA	MA Alsiyiah Palembang	IPA
23	2001024	Fehrimsyah	Palembang, 7 Februari 1985	36	Security	PKWT (SH)	31 Desember 2021		SMA	SMA Shiyakirti Palembang	IPS
24	2001034	Harisadi Gunawan	Cempang Tiga, 1 Januari 1992	29	Office Boy	PKWT (SH)	31 Desember 2021		SMA	SMA Negeri 1 Cempaka	IPS
25	2001035	Ausam AR	Palembang, 1 Januari 1965	56	Driver	PKWT (SH)	31 Desember 2021		SMA	SMA Negeri 4 Palembang	IPA
26	2001036	Sefrian Yudha Angoro	Palembang, 20 September 1995	26	Driver	PKWT (SH)	31 Desember 2021		Strata 1	UIN Bader Fatih Palembang	Ekonomi
27	2001102	Syfran Syamsuddin	Palembang, 23 Maret 1985	56	GA Staff	PKWT (SH)	31 Desember 2021		SMA	SMA PGRI 1 Palembang	
28	2001101	Dedy Rudianto	Palembang, 18 September 1967	54	Marketing Staff /// IT Support	PKWT (SH)	31 Desember 2021		SMA	SMA Methodist 1 Palembang	
29		Eka Parnadi	Palembang, 22 April 1986	35	Security	PKWT (SH)	31 Desember 2021		SMK	SMKP YPT	Teknik Pembentukan

Titik Persentase Distribusi t (df = 1 – 40)

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

Catatan: Probabilita yang lebih kecil yang ditunjukkan pada judul tiap kolom adalah luas daerah dalam satu ujung, sedangkan probabilitas yang lebih besar adalah luas daerah dalam kedua ujung



REPUBLIC INDONESIA
REPUBLIK INDONESIA

**SERTIFIKAT MANAJEMEN KESELAMATAN
SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE**

No. PK.401/1278/SMC/DK-19

Diterbitkan berdasarkan ketentuan KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974,
sebagaimana telah di amandemen
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
Under the authority of the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA

oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
by DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

Nama Kapal Name of Ship	Angka atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Tonase Kotor Gross Tonnage	Nomor IMO IMO Number
SINAR PENIDA	YCDQ2	JAKARTA	6846	9827968
Tipe Kapal Type of Ship	Nama dan Alamat Perusahaan Name and Address of Company		Nomor Identifikasi Perusahaan Company Identification Number	
OTHER CARGO SHIP	PT. SAMUDERA INDONESIA SHIP MANAGEMENT JL. KALI BESAR BARAT NO. 43 JAKARTA 11230 - INDONESIA		IMO 1592194	

DENGAN INI MENYATAKAN BAHWA Sistem Manajemen Keselamatan Kapal telah diverifikasi dan memenuhi ketentuan
Koda Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (ISM Code),
melengkapi verifikasi yang menyatakan bahwa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan Perusahaan dapat
dipergunakan untuk tipe kapal ini.

THIS IS TO CERTIFY THAT the Safety Management System of the Ship has been audited and that it complies with the requirements of the
International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of
Compliance for the company is applicable to this type of ship.

Sertifikat ini berlaku sampai dengan
This Safety Management Certificate is valid until

SEPTEMBER 30th, 2023

dengan kewajiban dilaksanakan
subject to periodic verification

verifikasi berkala dan mengikuti masa berlaku Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan,
and the Document of Compliance remaining valid.

Tanggal verifikasi terakhir yang dijadikan dasar penerbitan sertifikat
Completion date of the verification on which this certificate is based

OCTOBER 01st, 2018

Diterbitkan di
Issued at

JAKARTA

Tanggal
Date of issue

JANUARY 11th, 2019

PLP.NO.820190117019980

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
O.b. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
DIRECTOR OF SHIPPING AND SEAFARERS

U.b.
For

KEPALA SUBDIREKTORAT
PENCEGAHAN PENCEMARAN DAN
MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DIPERAIRAN
CHIEF DIRECTOR
FOR POLLUTION PREVENTION AND
SHIP SAFETY MANAGEMENT AND
ENVIRONMENT PROTECTION



Carl JAGA SUPARMAN, MM
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670811 199903 1 001

* Disi dengan tipe kapal sebagai berikut: kapal penumpang, kapal penumpang dengan kecepatan tinggi, kapal barang dengan kecepatan tinggi, kapal pengangkut muatan curah, kapal tangki minyak, kapal tangki pengangkut bahan kimia, kapal tangki pengangkut gas, unit pengaliran lepas pantai berisland, kapal barang lainnya.



**SERTIFIKAT KESELAMATAN RADIO
KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE**

No.: **00078-SR**

(Catatan: Sertifikat ini harus dilampirkan dengan Record Perlengkapan Fasilitas Radio (Form R))
(Note: This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment of Radio Facilities (Form R))

Diterbitkan berdasarkan ketentuan dari:
Issued under the provisions of the:

KONVENSI INTERNASIONAL UNTUK KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974
sebagaimana diubah dengan protokol 1988, yang terkait dengannya
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
as modified by the protocol of 1988, relating thereto

berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia

oleh **BIRO KLASIFIKASI INDONESIA**
by Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Polisi/Pendaftaran Port of Registry	Tonase Kotor Gross Tonnage
SINAR PENIDA	YCDQZ	JAKARTA	6846
Wilayah laut dimana kapal ditetapkan beroperasi (regulasi I/2) Sea areas in which ships is certified to operate (regulation I/2)		Nomor IMO IMO Number (1)	Tanggal Peletakan Lunas Date on which keel was laid (2)
A1 + A2 + A3		9827968	12 APRIL 2017

DENGAN INI DINYATAKAN
This is to certify

1. Bahwa kapal telah disurvei sesuai dengan persyaratan regulasi I/9 Konvensi.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation I/9 of the Convention.
2. Bahwa survey menunjukkan bahwa:
That the survey showed that:
 - 2.1 Kapal memenuhi persyaratan konvensi yang berkaitan dengan instalasi radio;
The ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations.
 - 2.2 Fungsi instalasi radio yang digunakan pada peralatan keselamatan jiwa memenuhi persyaratan konvensi;
The functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the convention.
3. Bahwa Sertifikat Pembebasan telah/tidak⁽¹⁾ diterbitkan.
That an Exemption Certificate has/has not⁽²⁾ been issued.

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **07 FEBRUARY 2023** ⁽³⁾tunduk pada survey periodik sesuai dengan Regulasi I/9 Konvensi
This certificate is valid until **07 FEBRUARY 2023** ⁽³⁾subject to the periodical surveys in accordance with Reg. I/9 of the Convention

Tanggal Penyelesaian survey dimana sertifikat ini didasarkan : **29 JUNE 2018**
Completion date of the survey on which this certificate is based

Diterbitkan di : **JAKARTA**

Issued at

Tanggal : **08 NOVEMBER 2016**

Date

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

A.n. Direktur Operasi
O.b. Operation Director
Kepala Departemen Operasi Klasifikasi
S.V.P. Classification Operation



TOTOK AGHMAD SUGIHARSO

(1) Sesuai dengan skema nomor identifikasi kapal IMO yang diadopsi oleh organisasi dengan resolusi A. 600 (15)
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the organization by resolution A. 600 (15)

(2) Corel yang tidak perlu
Delete as appropriate

(3) Masaakan tanggal berakhirnya sebagaimana yang ditetapkan oleh Administrasi sesuai dengan regulasi I/14(a) Konvensi, hari dan bulan dari hari ini sesuai dengan tanggal ulang tahun sebagaimana didefinisikan dalam regulasi I/2(n) Konvensi, kecuali diubah sesuai dengan regulasi I/14(b)
Insert the date of expiry as specified by the Administration with regulation I/14(a) of the Convention. The day and the month of the day correspond to the anniversary date as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(b)



REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

DOKUMEN KESELAMATAN PENGAWAKAN MINIMUM
MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

No : AL.504/101/17/DK/2020

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, berdasarkan Bab V Aturan 14(2), Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974 beserta amandemennya dan peraturan-peraturan nasional Republik Indonesia, dengan ini menyatakan bahwa :

Directorate General of Sea Transportation having regards to the principles and guidelines issued under the provision of Chapter V Regulation 14(2) of the International Convention for the safety of Life at Sea, 1974 as amended, and the national requirement of the Republic of Indonesia, hereby states that:

Nama Kapal Name of Ship		Tanda Panggilan Call of Sign	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry		Sistem Kamar Mesin yang tidak diawaki secara berkala Periodically unmanned machinery Space System
SINAR PENIDA		YCDQ2	JAKARTA		NONE
Nomor Pendaftaran Official Number		Nama Perusahaan/Operator Kapal Company's Name/Ship's Operator		Nomor IMO IMO Number	Daerah Pelayaran Trading Area
2018 Pst No 0845/L		PT. SAMUDERA ASAH SHIPPING		9827968	INTERNATIONAL VOYAGES
Tipe Kapal Type of Ship	BULK CARRIER	Tonnase Kotor Gross Tonnage	6846	Daya Mesin Penggerak (kW) Total Main Engine Power (kW)	
				2150	

Kapal yang namanya tersebut pada dokumen ini dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak kapal tidak kurang dari yang sebagaimana tertera pada tabel dan hal-hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini:

The ship named on this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grade/capacity of the personnel specified in the table(s) below, subject to any special condition stated herein:

Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers
Nakhoda Master	II/2	1 (one)	Kepala Kamar Mesin Chief Engineer Officer	III/2, III/3	1 (one)	Petugas Jaga Bagian Dek Rating in Charge of a Navigational Watch	II/4	3 (three)
Mualim I Chief Officer	II/2.1	1 (one)	Masinis II Second Engineer Officer	III/1, III/2	1 (one)	Petugas Bagian Dek Rating as Able Seafarer Deck	II/5	1 (one)
Mualim/Perwira Dek Officer in Charge of a Navigational Watch	II/1	1 (one)	Masinis Officer in Charge of an Engineering Watch	III/1	1 (one)	Petugas Jaga Bagian Mesin Rating Forming Part of Engine Room Watch	III.4	3 (three)
Operator Radio GMDSS GMDSS Radio Operator	-	-	Perwira Teknik Elektro Electro Technical Officer	-	-	Petugas Bagian Mesin Rating as Able Seafarer Engine	-	-
Operator Radio Radio Operator	-	-	Anak Buah Teknik Elektro Electro-Technical Rating	-	-	Lain-lain Other	-	1 (one)
						COOK		

Kondisi khusus
Special condition

DKP II-26



**SERTIFIKAT KESELAMATAN PERLENGKAPAN
KAPAL BARANG**
CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

No.: 00076-SE

(Catatan: Sertifikat ini harus dilampirkan dengan Record Perlengkapan untuk Keselamatan Kapal Barang (Form E))
(Note: This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form E))

Diterbitkan berdasarkan ketentuan dari:
Issued under the provisions of the:

KONVENSI INTERNASIONAL UNTUK KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974
sebagaimana diubah dengan protokol 1988, yang terkait dengannya
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
as modified by the protocol of 1988, relating thereto

berdasarkan wewenang **PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA**
Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia

oleh **BIRO KLASIFIKASI INDONESIA**
by Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Tonase Kotor Gross Tonnage
SINAR PENIDA	YCDQ2	JAKARTA	6846
Bobot Mati Kapal (ton) Deadweight of ship (metric tons) (1)	Panjang Kapal (regulasi III/3.12) Length of ship (regulation III/3.12)	Nomor IMO IMO Number (2)	Tanggal Peletakan Lunas Date on which keel was laid (3)
--	115.00 m	9827968	12 APRIL 2017

Tipe kapal⁽⁴⁾ :

Type of ship

Kapal-Gurah

Bulk Carrier

Kapal-Tangki-Minyak

Oil Tanker

Kapal-Tangki-Kimia

Chemical Tanker

Kapal-Pengangkut-Gas

Gas Carrier

Kapal-Barang selain dari setiap yang diatas

Cargo ship other than any of the above

DENGAN INI DINYATAKAN:

This is to certify

1. Bahwa kapal telah disurvei sesuai dengan persyaratan regulasi I/8 Konvensi.
That the ship has been surveyed in accordance with regulation I/8 of the Convention.
2. Bahwa survey menunjukkan bahwa :
That the survey showed that
 - 2.1 Kapal memenuhi persyaratan konvensi yang berkaitan dengan sistem keselamatan kebakaran dan peralatan dari rencana pengendalian kebakaran;
The ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans.
 - 2.2 Peralatan keselamatan jiwa dan perlengkapan sekoci penolong dan sekoci penyelamatan dilengkapi sesuai dengan persyaratan konvensi;
The life-saving appliances and the equipment of lifeboats and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the convention.
 - 2.3 Kapal dilengkapi dengan peralatan pelontar tali dan instalasi radio yang digurikan pada peralatan keselamatan jiwa sesuai dengan persyaratan konvensi;
The ship was provided with a line-throwing appliances and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the convention.
 - 2.4 Kapal memenuhi persyaratan konvensi yang berkaitan dengan perlengkapan navigasi pelayaran, peralatan embarkasi untuk pandu dan publikasi nautika;
The ship complied with the requirements of the conventions as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications.
 - 2.5 Kapal dilengkapi dengan lampu, sosok benda, sarana pembuat sinyal suara dan sinyal marabahaya sesuai dengan persyaratan konvensi dan Peraturan Internasional untuk Pencegahan Tabrakan di Laut yang berlaku;
The ship was provided with lights, shapes, means of making sound signal and distress signals in accordance with the requirements of the convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

SERTIFIKAT GARIS MUAT INTERNASIONAL INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

No. SGPB/TYA/20180409124126

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan dari Konvensi Internasional tentang Garis Muat, 1966
sebagaimana dimodifikasi sesuai Protocol 1988

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966,
as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

atas nama Pemerintah
under the authority of the Government of

**REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA**

Oleh/ By BUREAU VERITAS

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Panggilan <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Panjang (L) seperti yang ditetapkan dalam pasal 2(8) <i>Length (L) as defined in Article 2(8)</i> (m)	Nomor IMO <i>IMO Number</i>
BV Register : 32292C				
SINAR PENIDA	YCDQ2	JAKARTA	115.015	9827968

Lambung timbul
diberikan sebagai /
Freeboard assigned
as:

Kapal Baru
New ship

Tipe Kapal/Type of Ship

Tipe "B"
Type "B"

Lambung timbul dari garis geladak
Freeboard from deck line

Garis Muat
Load line

Tropis/Tropical	2095 mm (T)	117 mm /Diatas/above (S)
Musim Panas/Summer	2212 mm (S)	Tepi atas garis melalui pusat lingkaran <i>Upper edge of line through centre of ring.</i>
Musim Dingin/Winter	2329 mm (W)	117 mm/Dibawah/below (S)
Musim Dingin Atlantik Utara/ <i>Winter North Atlantic</i>	2329 mm (WNA)	117 mm/Dibawah/ below (S)
Tropis Kayu/Timber Tropical	- mm (LT)	- mm/Diatas/above (LS)
Musim Panas Kayu /Timber <i>Summer</i>	- mm (LS)	- mm/ Diatas/above (S)
Musim Dingin Kayu/Timber <i>Winter</i>	- mm (LW)	- mm/Dibawah/below (LS)
Musim Dingin Atlantik Utara <i>Kayu/Timber Winter North Atlantic</i>	- mm (LWNA)	- mm/Dibawah/ below (LS)

Catatan : Lambung timbul dan garis muat yang tidak digunakan tidak perlu dimasukkan dalam sertifikat. Kapal diluar ketentuan atasnya garis muat bisa
diketahui dari sertifikat atau dasar hukum.

*Note : Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate. Subdivision load lines may be entered on the certificate on
a voluntary basis.*

Penyesuaian pada air tawar untuk semua lambung timbul selain dari kayu 122 mm/Allowances for fresh water for all freeboards
other than timber 122 mm.

Untuk lambung timbul kayu - mm/For timber freeboards - mm.

Tepi atas garis geladak, dari mana lambung timbul ini diukur berada 6 mm Di bawah sisi atas geladak utama, baja pada sisi
Kapal/The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is 6 mm below the top of the steel upper deck
at side.





**SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI
KAPAL BARANG**
CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

No.: **00076-SC**

Diterbitkan berdasarkan ketentuan dari:
Issued under the provisions of the:

KONVENSI INTERNASIONAL UNTUK KESELAMATAN JIWA DI LAUT, 1974
sebagaimana diubah dengan protokol 1988, yang terkait dengannya
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
as modified by the protocol of 1988, relating thereto

berdasarkan wewenang **PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA**
Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia

oleh **BIRO KLASIFIKASI INDONESIA**
by Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Tonase Kotor Gross Tonnage	Bobot Mati Kapal Deadweight of ship (metric tons) (1)	Nomor IMO IMO Number (2)
SINAR PENIDA	YCDQ2	JAKARTA	6846	--	9827968
Tanggal Pembangunan ⁽³⁾ Date Built					
Kontrak Contract	Peletakan Lunas Keel Laid	Penyerahan Delivery	Konversi Conversion		
30 JUNE 2016	12 APRIL 2017	08 FEBRUARY 2018	--		

Tipe kapal⁽⁴⁾:
Type of ship:

Kapal-Curah
Bulk Carrier
Kapal-Tangki-Minyak
Oil-Tanker
Kapal-Tangki Kimia
Chemical-Tanker

Kapal-Pengangkut-Gas
Gas-Carrier

Kapal-Barang selain dari setiap yang diatas
Cargo ship other than any of the above

DENGAN INI DINYATAKAN:
This is to certify:

1. Bahwa kapal telah disurvey sesuai dengan persyaratan regulasi I/10 Konvensi
That the ship has been surveyed in accordance with regulation I/10 of the Convention.
2. Bahwa survey menunjukkan bahwa:
That the survey showed that:
 - 2.1 Kondisi konstruksi, permesinan dan peralatan sebagaimana yang didefinisikan dalam regulasi diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan relevan Bab II-1 dan II-2 konvensi (selain yang berkaitan dengan sistem keselamatan kebakaran dan peralatan dan rencana pengendalian kebakaran); dan
the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of Chapter II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans); and
 - 2.2 Kapal memenuhi dengan Konvensi Bab II-1 bagian G menggunakan _____ sebagai bahan bakar⁽⁵⁾ N.A.⁽⁶⁾
the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention using _____ as fuel⁽⁵⁾ N.A.⁽⁶⁾
3. Bahwa dua pemeriksaan terakhir bagian luar atas kapal dilaksanakan pada **08.02.2018** dan **--**
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on **NEW BUILDING** and
4. Bahwa sertifikat pembebasan telah/tidak⁽⁷⁾ diterbitkan.
That an exemption certificate has/has not⁽⁷⁾ been issued.
5. Kapal ~~dikenakan~~ tidak dikenakan⁽⁸⁾ rancangan alternatif dan pengaturan alternatif mengikuti regulasi II-1/55 / II-2/17⁽⁹⁾ Konvensi.
The ship was/was not⁽⁸⁾ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17⁽⁹⁾ of the Convention.
6. Bahwa dokumen persetujuan dari rancangan alternatif dan pengaturan alternatif untuk instalasi permesinan dan listrik/perlindungan kebakaran⁽¹⁰⁾ dilampirkan/tidak dilampirkan⁽¹⁰⁾ pada sertifikat ini.
That a document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection⁽¹⁰⁾ is/is not⁽¹⁰⁾ appended to this certificate.