

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



SKRIPSI

**PENGARUH MANAJEMEN *FINAL DISBURSEMENT*
ACCOUNT TERHADAP OPTIMALISASI JUMLAH
KUNJUNGAN KAPAL DI
PT ADHIKA SAMUDERA JAYA JAKARTA**

Oleh:

PRAMESWARI ANNISA PUTRI

NRP. 4 61 18 9647/K

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

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



SKRIPSI

**PENGARUH MANAJEMEN FINAL DISBURSEMENT
ACCOUNT TERHADAP OPTIMALISASI JUMLAH
KUNJUNGAN KAPAL DI
PT ADHIKA SAMUDERA JAYA JAKARTA**

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

Oleh:

PRAMESWARI ANNISA PUTRI

NRP. 4 61 18 9647/K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2022

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : PRAMESWARI ANNISA PUTRI
NRP : 4 61 18 9647/ K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KALK
Judul : PENGARUH MANAJEMEN *FINAL*
DISBURSEMENT ACCOUNT TERHADAP
OPTIMALISASI JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL
DI PT ADHIKA SAMUDERA JAYA JAKARTA

Jakarta, Agustus 2022
Pembimbing Penulisan

Pembimbing Materi

Drs. Purnomo., M.M.
Pembina I (IV/a)
NIP. 19590612 198003 1 002

Evi Kusumawati, M.M.Tr
Dosen STIP

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини, S. SiT, M.M.Tr
Penata TK. I (III.d)
NIP. 19831227 200812 2 002

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



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : PRAMESWARI ANNISA PUTRI
NRP : 4 61 18 9647/K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KALK
Judul : PENGARUH MANAJEMEN *FINAL*
DISBURSEMENT ACCOUNT TERHADAP
OPTIMALISASI JUMLAH KUNJUNGAN
KAPAL DI PT ADHIKA SAMUDERA JAYA
JAKARTA

Jakarta, Agustus 2022

Ketua Penguji

Anggota Penguji

Anggota Penguji

Roma Dormayanti, S. SiT., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19790413 200212 2 001

Drs. Warsono, MM
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19570407 197903 1 001

Drs. Purnomo., M.M.
Pembina I (IV/a)
NIP. 19590612 198003 1 002

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини, S. SiT, M.M.Tr.
Penata TK. I (III.d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas karunia, rahmat dan hidayah-Nya yang tidak terkira sehingga dengan izin-Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dimana merupakan suatu kewajiban bagi setiap Taruna dan Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh Pendidikan, sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2022/2023.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di Perusahaan Pelayaran. Serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah :

**PENGARUH MANAJEMEN *FINAL DISBURSEMENT ACCOUNT*
TERHADAP OPTIMALISASI JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL DI PT
ADHIKA SAMUDERA JAYA**

Dalam menyelesaikan skripsi ini, Penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada :

1. Yth. Bapak Capt. Sudiono, M. PT selaku Ketua STIP Jakarta.
2. Yth. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S. Si.T.M.M.T.r, selaku Ketua Jurusan KALK
3. Yth. Ibu Sari Kusumaningrum, S.S., M.Hum selaku Sekertaris Jurusan KALK
4. Yth. Bapak Drs. Purnomo., M.M selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
5. Yth. Ibu Evi Kusumawati., M.M.Tr, selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
6. Seluruh civitas Akademika, Staff dan Dosen Pengajar Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
7. Kepada Kedua Orang Tua tersayang dan tercinta, Bapak Rudy Filmanto dan Ibu Satinah yang telah memberi dukungan kepada penulis baik berupa moral maupun

materi serta doa sehingga penulis dapat menyelesaikan pendidikan dan skripsi ini tepat pada waktunya.

8. Kepada Gege Putra Wicaksono, terima kasih telah menemani penulis serta semangat dan dukungan yang tiada henti diberikan kepada penulis selama pengerjaan skripsi ini.
9. Kepada rekan KAMTAS (Dama, Cila, Dinda, Santi, Deu, Ajila, Syasya, Ameng dan Pigi) terima kasih karena sudah saling menyemangati dan membuat hidup penulis lebih berwarna.
10. Kepada rekan kamar J 202 (Dama, Cia, Siwi, Depia, Anin, Ratna, Pitri) terima kasih telah menjadi alasan saya untuk menjadi ambisius dalam mengerjakan skripsi ini dan membuat hidup penulis penuh dengan kenangan yang indah.
11. Kepada seluruh teman Taruna/i angkatan LXI, terima kasih telah memberikan banyak cerita dan kenangan bagi penulis selama menjalani pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
12. Seluruh Direksi dan karyawan PT Adhika Samudera Jaya, terimakasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis ketika PRADA yang telah banyak membantu dan memberikan masukan, arahan serta bimbingan untuk penulisan skripsi ini.
13. Kepada Anindiya Fitriana yang telah membantu penulis dari awal penulis melakukan praktek darat sampai selesainya skripsi ini disidangkan.
14. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat Penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis untuk dapat menyelesaikan praktek darat tepat pada waktunya.
15. *Last but not least, I wanna thank me, I wanna thank me for believing in me, I wanna thank me for doing all this hard work, I wanna thank me for having no days off, I wanna thank me for never quitting, I wanna thank me for always being a giver and tryna give more than I receive, I wanna thank me for tryna do more right than wrong, I wanna thank me for just being me at all time.*

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat banyak kekurangan, baik dari susunan kalimat, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini.

Untuk selanjutnya, penulis berharap agar dalam penulisan skripsi ini dapat memberikan manfaat yang baik dan membrikan pengetahuan – pengetahuan baru yang berguna bagi para pembaca, serta dapat memenuhi persyaratan program Diploma IV di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Jakarta, Agustus 2022

Penulis

PRAMESWARI ANNISA PUTRI

NRP. 18.9647/K

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR BAGAN	ix
DAFTAR ISTILAH	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	3
C. Batasan Masalah	3
D. Rumusan Masalah	3
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
F. Sistematika Penulisan	4

BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka	6
B. Kerangka Pemikiran	13
C. Hipotesis	15

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian	16
B. Metode Pendekatan dan Teknik Pengumpulan Data	17
C. Subjek Penelitian	18
D. Teknik Analisis Data	17

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data	22
B. Analisis Data	27
C. Pemecahan Masalah	41

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	43
B. Saran	44

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1 Interpretasi Koefisien Korelasi	19
Tabel 4.1 Struktur Organisasi	28
Tabel 4.2 Perhitungan Proses Pembuatan <i>Invoice</i>	34
Tabel 4.3 Lembar Kerja Hubungan Antara X & Y.....	35
Tabel 4.4 Hasil Uji Korelasi	36
Tabel 4.5 Hasil Uji Determinasi	37
Tabel 4.6 Hasil Uji Regresi	39

DAFTAR BAGAN

Halaman

Bagan 2.1	Pola Pikir	14
Bagan 4.1	Struktur Organisasi	23

DAFTAR ISTILAH

Final Disbursement Account Staff : Staff yang bekerja membuat dan mengirimkan *invoice*.

Vessel Activity Report : Laporan Kegiatan Kapal

Estimate Port Disbursement Account : Perkiraan harga yang harus dibayarkan *principal*.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pada perdagangan internasional, khususnya pelayaran niaga mempunyai peranan sangat penting untuk kebutuhan komoditi suatu negara. Secara teoritis, sebagai bagian dari mata rantai transportasi laut, fungsi pelabuhan adalah tempat pertemuan (*interface*) dua moda angkutan atau lebih serta *interface* berbagai kepentingan yang saling terkait. Dengan demikian peranan perusahaan pelayaran sangatlah penting dalam proses kegiatan perekonomian dan transportasi. Kebutuhan atas armada laut, memperlihatkan terbukanya kesempatan untuk mengembangkan bisnis pelayaran, namun tidak dapat dipungkiri bahwa persainganpun semakin kompetitif.

PT Adhika Samudera Jaya adalah suatu perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang keagenan kapal, perusahaan ini berdiri sejak tahun 2020 dan sudah memiliki cabang di beberapa daerah diantaranya di Jakarta, Palembang, Banjarmasin, dan Kendari. Pada saat ini persaingan antar perusahaan pelayaran semakin ketat karena itu perusahaan pelayaran saling berlomba untuk mencari konsumen agar tetap dapat bertahan di lingkungan usaha pelayaran.

Keagenan adalah salah satu dari beberapa jenis bisnis pelayaran yang bergerak dalam bidang pelayanan. Pelayanan jasa yang ditawarkan oleh perusahaan kepada para pelanggan, baik atau buruknya pelayanan yang diberikan dapat mempengaruhi jumlah kunjungan kapal pada perusahaan. Didalam teori bisnis maupun ekonomi, terdapat istilah *final disbursement account* yang merupakan dokumen tertulis yang didalamnya berisikan penagihan biaya yang dibebankan terhadap pengguna jasa seperti biaya – biaya yang dikeluarkan untuk menunjang kebutuhan kapal saat kegiatan bongkar/muat berlangsung di pelabuhan. Oleh

sebab itu tarif harus jelasbesarannya, jenis pelayanan yang diberikan/disediakan dan bagaimana pemberlakuannya.

Pembuatan dan pengiriman *Final Disbursement Account* sangat mempengaruhi proses penagihan pembayaran kegiatan kapal atas biaya yang dibebankan kepada pengguna jasa. Pembuatan *final disbursement account* tidak akan berguna apabila pengguna jasa tidak membayar tagihan tepat waktu. Sebab pembayaran dari pengguna jasa sangat berkaitan erat dengan jalannya operasional perusahaan dan jumlah kunjungan kapal yang akan datang berikutnya. Pembuatan dan pengiriman *final disbursement account* harus dilakukan atau dikirimkan ke owner 5 (lima) hari setelah keberangkatan kapal agar *final disbursement account* dapat segera dibayarkan guna optimalisasi kegiatan kapal yang akan datang selanjutnya. Sering terjadi keterlambatan pembuatan dan pengiriman *final disbursement account* di PT Adhika Samudera Jaya karena beberapa faktor seperti kurang telitinya karyawan yang mengerjakan *final disbursement account*, kurangnya karyawan yang berpotensi dalam bidangnya, sering terjadinya revisi *final disbursement account* yang telah dikirimkan kepada *owner* sehingga terjadi keterlambatan pembayaran, terlambatnya pengiriman *invoice* kegiatan kapal dari sub agen ke lokal agen. Maka, pembuatan dan pengiriman *final disbursement account* yang merupakan salah satu pelayanan yang dapat diberikan kepada pengguna jasa sehingga semakin cepat pembuatan dan pengiriman *final disbursement account* maka akan semakin cepat juga proses pembayaran tagihan kapal dan memperlancar kegiatan kapal berikutnya sehingga dapat meningkatkan jumlah kunjungan kapal.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka penelitian ini bertujuan untuk menganalisa seberapa besar pengaruh kurang optimalnya manajemen *final disbursement account* perusahaan dalam mempengaruhi jumlah kunjungan kapal di PT Adhika Samudera Jaya Jakarta, maka penulis mengambil judul :

**“PENGARUH MANAJEMEN *FINAL DISBURSEMENT ACCOUNT* TERHADAP
OPTIMALISASI JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL PADA
PT ADHIKA SAMUDERA JAYA JAKARTA”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan tersebut. Penulis mengidentifikasi masalah, yaitu pada:

1. Keterlambatan dalam pembuatan dan pengiriman *final disbursement account*.
2. Kurang optimalnya kinerja manajemen *final disbursement account* perusahaan.
3. Kurang optimalnya manajemen *final disbursement account* perusahaan terhadap jumlah kunjungan kapal.
4. Terjadi banyak revisi *final disbursement account* sehingga memperlambat pengiriman.
5. Lamanya *final disbursement account* diterima *general agent* dari sub agen.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, dapat diketahui begitu luasnya pembahasan pemilihan yang dijabarkan. Maka, saya membatasi masalah hanya pada:

1. Keterlambatan dalam pembuatan dan pengiriman *final disbursement account*.
2. Kurang optimalnya manajemen *final disbursement account* perusahaan.

D. RUMUSAN MASALAH

Dalam penulisan skripsi ini, penulis hanya membahas mengenai masalah yang berkaitan dengan judul sehingga dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Apakah terdapat pengaruh keterlambatan pembuatan dan pengiriman *final disbursement account* terhadap jumlah kunjungan kapal ?
2. Seberapa kuat pengaruh kurang optimalnya manajemen *final disbursement account* perusahaan terhadap optimalisasi jumlah kunjungan kapal?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian.

Tujuan penelitian ini adalah untuk :

- a. Untuk mengetahui seberapa kuat pengaruh manajemen *final disbursement account* terhadap optimalisasi jumlah kunjungan kapal.

- b. Untuk mengetahui berapa lama pembuatan dan pengiriman *final disbursement account*.

2. Manfaat Penelitian.

Manfaat penelitian ini adalah:

- a. Aspek teoritis keilmuan.

Untuk menemukan model pengoptimalisasian manajemen *final disbursement account* perusahaan terhadap jumlah kunjungan kapal;

- 1) Dapat menjadi bahan masukan guna mengevaluasi persiapan-persiapan yang dilakukan oleh perusahaan dalam mengoptimalisasikan manajemen *final disbursement account* perusahaan.
- 2) Dapat menjadi bahan masukan untuk mengatasi permasalahan keterlambatan pembuatan dan pengiriman *final disbursement account*.
- 3) Untuk menjadi bahan masukan untuk mengatasi permasalahan keterlambatan pembuatan dan pengiriman *final disbursement account* akibat kurang optimalnya manajemen *final disbursement account*.

- b. Aspek praktis guna laksana.

Sebagai tugas akhir dan karya ilmiah dalam bentuk skripsi yang wajib dikerjakan oleh penulis, dalam rangka memenuhi Kurikulum Diklat Diploma IV (D-IV) Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, sehingga menjadikan penulis dapat mengetahui, menganalisis serta memahami Pengaruh Manajemen *Final Disbursement Account* terhadap Optimalisasi Jumlah Kunjungan Kapal di PT Adhika Samudera Jaya.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan skripsi ini terdiri dari lima bab. Bab satu dengan bab yang lainnya saling terkait dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan referensi oleh penulis dan didukung pula dengan lampiran-lampiran. Selanjutnya, untuk memudahkan pemahaman secara sistematis penulisannya 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 tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertautan antara variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau simpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Mengenai metode penelitian penulis menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi: waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara yang dilakukan untuk mengumpulkan data dari kuesioner, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi focus penelitian, serta teknis analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini, penulis menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan. Kemudian, membahas lebih lanjut sehingga dapat ditentukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu, penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab penutup ini berisi simpulan 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.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini, penulis membuat beberapa uraian mengenai teori-teori yang terkait dengan penelitian ini, pengertian yang diambil dari beberapa buku referensi, surat-surat keputusan dan juga pendapat para ahli untuk memudahkan dalam memahami pengertian-pengertian yang penulis gunakan dalam skripsi.

1. Disbursement

Dalam dunia pelayaran khususnya dalam hal keagenan setiap orang yang bekerja dan yang berkecimpung dalam hal tersebut pasti telah mengenal apa itu *disbursement*. Pengertian *disbursement* diartikan secara berbeda sesuai dengan konteks dan kegiatan yang dilakukan.

Menurut R.P Suyono (2007) *disbursement* adalah biaya-biaya yang timbul akibat dari pelayanan keagenan, dimana *disbursement* tersebut telah selesai diakui sebagai biaya yang dikeluarkan.

Menurut Peter Brodie dalam bukunya yang berjudul *Commercial Hand Book second edition* (2013 : 136) *disbursement* adalah jumlah yang dibayarkan agen kapal atas nama pemilik kapal atau penyewa kapal dipelabuhan dan dipulihkan melalui rekening pengeluaran.

Disbursement account dibagi menjadi tiga bagian yang mempunyai beberapa komponen yaitu :

a. Port Charge

Port Charge merupakan pembiayaan yang timbul dari seluruh kegiatan kapal di pelabuhan yang berupa nota resmi dari pelabuhan anpa ditagihkannya pajak perusahaan. Adapun pembiayaan yang masuk di dalam Port Charge yaitu :

1) *Harbour Dues* (Biaya Labuh)

Sebelum kapal memasuki dermaga tentunya kapal harus berlabuh dan menunggu giliran untuk sandar, oleh karena itu jasa labuh ini diperlukan untuk mempermudah proses pemanduan kapal yang sudah memasuki kolam pelabuhan. Labuh dihitung 15 hari, jadi jika kapal berlabuh dihitung kurang dari 15 hari maka kapal hanya membayar 1 (satu) kali tagihan labuh. Tapi jika kapal yang berlabuh lebih dari 15 hari, maka kapal akan membayar 2 (dua) kali lipat tagihan labuh. Cara perhitungannya yaitu $GRT \text{ kapal} \times \text{tarif pelabuhan}$.

2) *Light Dues* (Biaya Rambu)

Merupakan biaya rambu pada saat kapal masuk ke pelabuhan. Biaya yang timbul ketika kapal dipandu di alur pelayaran pada kawasan perairan wajib pandu, agar kapal dapat melewati jalur yang aman dilalui dan terhindar dari alur dengan air dangkal. Rambu dihitung 3 hari. Cara perhitungannya yaitu $GRT \text{ kapal} \times \text{tarif pelabuhan}$.

3) *Dangerous Cargo*

Biaya ini dikhususkan untuk barang bermuatan berbahaya seperti batu bara. Cara perhitungannya yaitu $\text{Jumlah Muatan} \times \text{Tarif Pelabuhan}$.

4) *Vessel Traffic System*

Vessel Traffic System (VTS) merupakan biaya monitoring lalu lintas kapal di pelabuhan. VTS diperlukan agar kapal yang berada di suatu pelabuhan dapat terpantau pergerakannya.

5) *Port Health Quarantine Clearance*

Port Health Quarantine Clearance (PHQC) merupakan jasa pemeriksaan kesehatan kapal di pelabuhan. Setiap kapal yang sandar dan berlabuh wajib melaksanakan jasa PHQC.

6) *Quay Dues* (Tambat)

Merupakan biaya yang dikeluarkan mulai kapal sandar hingga lepas tali dari dermaga. Cara perhitungannya yaitu : $GRT \text{ kapal} \times \text{Jumlah ETMAL} (1 \text{ ETMAL} = 24 \text{ jam}) \times \text{Tarif Dasar (USD)}$

7) *Tugage Dues*

Biaya kapal tunda (*tug boat*) yang akan membantu kapal sandar dan lepas tali dari dermaga. Biasanya biaya tug boat dihitung 2 kali serta berdasarkan berapa jam waktu yang dihabiskan, mengingat *tug boat* akan

digunakan saat penyandaran dan pelepasan tali. Cara perhitungannya yaitu : $(GT \times \text{tarif variabel}) + \text{tarif tetap} \times \text{jam} \times \text{unit kapal tunda}$.

8) *Pilot Dues*

Biaya pandu merupakan biaya untuk jasa kapal pandu. Jasa kapal pandu ini berlaku pada saat kapal akan masuk ke kolam pelabuhan sampai nantinya di-assist oleh kapal tug pada saat sandar dan sebaliknya. Selain itu, pada saat pelepasan tali, kapal juga akan dibantu terlebih dahulu oleh tug boat, dan diarahkan kapal pandu sampai ke ambang luar. Cara perhitungannya yaitu : $(GT \times \text{tarif variabel}) + \text{tarif tetap} \times \text{gerakan}$.

b. *Owner Matter*

Owner matter adalah pembiayaan yang berdasarkan harga perusahaan, *owner matter* sendiri memiliki perbandingan harga antara harga yang diberikan kepada pemilik kapal. *Owner matter* merupakan biaya tambahan di luar *Estimate Port Disbursement Account (EPDA)* dan *Final Disbursement Account (FDA)*. Adapun pembiayaan yang masuk dalam perhitungan *owner matter* antara lain :

1) *Handling Fresh Water*

Biaya yang dikeluarkan atas permintaan dari kapal. Biaya *fresh water* tidak dikenakan pajak.

2) *Crew Sign On/Off*

Biaya pengurusan *crew*, bisa termasuk pendaftaran *crew* ke kapal dan biaya perpanjangan buku pelaut.

c. *Agency Expenses*

Merupakan biaya jasa agen bisa berupa biaya dokumen, komunikasi, informasi, dokumentasi sekaligus perantara antara *ship owner* dan *local agency*. *Agency expenses* biasanya terdapat biaya tambahan pajak 10%. Adapun pembiayaan yang masuk dalam perhitungan *Agency Expenses* antara lain :

1) *Agency Fee*

Biaya yang diberikan oleh *local agent* saat menangani kapal milik *ship owner*.

2) *Clearance In/Out*

Biaya pengurusan izin masuk dan keluar kapal yang ditangani oleh local agent. Biaya ini timbul dari perizinan oleh pihak Karantina, Pelindo, Imigrasi, Bea Cukai dan Otoritas Pelabuhan.

3) *Sundries*

Pembayaran lain-lain dalam kasus ada tambahan beban biaya di luar perkiraan yang telah dikirimkan oleh *general agent* kepada *ship owner*.

Didalam final disbursement account terdapat beberapa komponen yang mendukung final disbursement account bisa dikatakan “sah”, yaitu :

Dalam proses pembuatan *invoice* ada beberapa komponen yang ada di dalam *invoice* itu sendiri. Suatu *invoice* biasanya memuat komponen-komponen berikut :

- 1) Kop surat perusahaan yang menjual jasa. Disertai dengan nama dan detail kontak penjual jasa.
- 2) Kata “*Invoice*” merupakan nama atau judul dari dokumen atau tagihan yang dibuat oleh perusahaan agen untuk owner/principal.
- 3) Nomor *invoice* unik untuk referensi penjual dan pengguna jasa. Nomor *invoice* ini digunakan untuk mengurutkan tagihan dari yang satu dengan yang lainnya.
- 4) Nama dan detail kontak pengguna jasa. Nama ini sangat perlu karena dengan adanya nama instansi atau perorangan dari pengguna jasa, *invoice* baru bisa diberikan kepada pengguna jasa.
- 5) Tanggal pembuatan *invoice*. Tanggal atau waktu ini dibuat untuk mengetahui jasa yang dibeli oleh pengguna jasa dikirim atau pada saat pelanggan membeli jasa perusahaan.
- 6) Deskripsi produk/jasa. Ini yang sangat penting komponen *invoice*. Karena jika tidak ada deskripsi maka *invoicenya* kurang bagus dan informasi pada *invoice* kurang lengkap. Deskripsi produk/jasa ini terdiri dari beberapa komponen yaitu nama kapal, waktu kapal datang (time arrival), waktu kapal berangkat (time departure), nama pelabuhan dimana kapal melakukan kegiatan bongkar/muat, nama pelabuhan tujuan dan total harga yang harus dibayarkan.
- 7) Kontak detail penjual yang terdiri dari bank account yang digunakan untuk pembayaran *invoice* itu sendiri.

- 8) Tanda tangan dari direktur utama dengan dilengkapi materai guna menyatakan bahwa *invoice* tersebut dikeluarkan secara sah dari perusahaan.

Adapun proses yang dilakukan sehingga bisa terbitnya *final disbursement account* yaitu:

- a. Penunjukkan perusahaan keagenan yang akan dilakukan oleh principal sesuai dengan pelabuhan yang akan dituju dan principal melakukan pembayaran (*advance*) atau pembayaran dari *Estimate Port Disbursement Account* (EPDA) yang telah disetujui oleh kedua belah pihak.
- b. Persiapan agen untuk kedatangan kapal dari pelabuhan tujuan ke pelabuhan tujuan. Pihak operasional staff membuat laporan keuangan apa saja yang harus dibayar dan membuat laporan atau pemberitahuan kedatangan kapal ke instansi terkait.
- c. Melakukan pembayaran pelayanan jasa kepelabuhan kepada pihak terkait.
- d. Pada saat kegiatan bongkar/muat kapal di pelabuhan berlangsung, bagian operasional membuat *daily activity report* sampai keberangkatan kapal dan membuat laporan biaya keseluruhan pada saat kegiatan kapal untuk diteruskan kepada bagian *final disbursement account* staf agar dibuatkan *final disbursement account*.
- e. Setelah keberangkatan kapal, proses pembuatan *final disbursement account* harus secepat mungkin dan dikirim paling lama 7 hari setelah keberangkatan kapal.
- f. Pengiriman atau penagihan *final disbursement account* dilakukan 2 (dua) kali yaitu via email dalam bentuk *soft file* hasil scan dan via kurir dalam bentuk *hard copy final disbursement account* beserta dokumen pendukung asli.

2. Manajemen

a. Pengertian Manajemen

Menurut Malayu (2013) Manajemen adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

Menurut Handoko (2013) Manajemen adalah proses perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengawasan usaha-usaha para anggota organisasi dan penggunaan sumber daya-sumber daya organisasi lainnya agar mencapai tujuan organisasi yang telah ditetapkan.

b. Fungsi Manajemen

Menurut Solihun (2009) Pada umumnya manajemen dibagi menjadi beberapa fungsi, yaitu merencanakan, mengkoordinasikan, mengawasi dan mengendalikan kegiatan dalam rangka usaha untuk mencapai tujuan yang diinginkan secara efektif dan efisien.

1) Perencanaan

Fungsi perencanaan akan memberikan arah kepada perusahaan dengan menetapkan terlebih dahulu tujuan yang ingin dicapai perusahaan. Tanpa adanya tujuan yang jelas yang dirumuskan dalam kegiatan perencanaan, perusahaan tidak akan memiliki hasil akhir yang jelas untuk dicapai selama kurun waktu tertentu.

2) Pengorganisasian

Pengorganisasian adalah suatu proses dimana karyawan dan pekerjaanya saling dihubungkan untuk mencapai tujuan perusahaan. Pengorganisasian mencakup pembagian kerja diantara kelompok dan individu serta pengkoordinasian aktivitas individu dan kelompok. Pengorganisasian mencakup juga penetapan kewenangan manajerial.

3) *Staffing*

Suatu proses untuk memastikan bahwa karyawan yang kompeten dapat dipilih, dikembangkan dan diberi imbalan untuk mencapai tujuan perusahaan. Penyusunan staf serta manajemen sumber daya manusia yang efektif mencakup pula penciptaan iklim kerja yang memuaskan karyawan.

4) *Leading*

Merupakan suatu proses untuk memastikan adanya kinerja yang efisien dalam mencapai tujuan perusahaan. Pengendalian mencakup :

- a) Menetapkan berbagai tujuan dan standar
- b) Membandingkan kinerja yang sesungguhnya (yang diukur) dengan tujuan dan standar yang telah ditetapkan.
- c) Mendorong keberhasilan dan mengoreksi berbagai kelemahan.

3. Pengertian Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, optimal adalah (ter) baik; tertinggi; paling menguntungkan. Sedangkan optimalisasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti menjadikan paling baik atau menjadikan paling tinggi. (Kamus Besar Bahasa Indonesia, Pusat Bahasa, Edisi Keempat, Departemen Pendidikan Nasional).

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, W.J.S. Poerwadarminta (1997:753) dikemukakan bahwa : “Optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien”. Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

Dari beberapa pengertian mengenai optimalisasi menurut beberapa sumber, penulis menyimpulkan bahwa optimalisasi adalah suatu usaha untuk meningkatkan sesuatu secara efektif dan efisien untuk memperoleh keuntungan yang dikehendaki sehingga terwujudnya sebuah tujuan.

4. Jumlah Kunjungan Kapal

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kunjungan Kapal adalah kapal yang datang di pelabuhan baik untuk berlabuh di perairan maupun bersandar di dermaga. Adapun dalam konteks penulisan skripsi ini, penulis mengambil pendapat tentang definisi kunjungan kapal yaitu jumlah kedatangan kapal (*ship's call*) dalam jangka waktu tertentu yang diageni oleh perusahaan.

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai dan sebagainya, kapal merupakan satu alat transportasi laut yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran baik dia pemilik maupun agen atau sebagai *charterer*. Kapal menurut UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Alat-alat apung tersebut merupakan alat penghubung antara pulau ke pulau lainnya.

5. Keagenan Kapal

Menurut Capt. R. P. Suyono dalam bukunya “*Shipping*” (2005:213), keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principle*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.

Secara garis besar, dikenal 3 (tiga) jenis agen kapal yaitu sebagai berikut:

- 1) *General Agent* (agen umum) adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Persyaratan untuk menjadi agen umum adalah perusahaan Indonesia yang memiliki kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5000 GRT secara kumulatif dan memiliki buku surat keagenan umum (*letter of appointment*).
- 2) Sub Agen adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *general agent* (agen umum) untuk melayani kebutuhan kapal di pelabuhan tertentu. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari *general agent* (agen umum). Tugas Sub agen yaitu pelayanan kapal (*ship's husbanding*) dan operasi keagenan (*cargo operation*).
- 3) Cabang agen adalah cabang dari *general agent* (agen umum) di pelabuhan tertentu

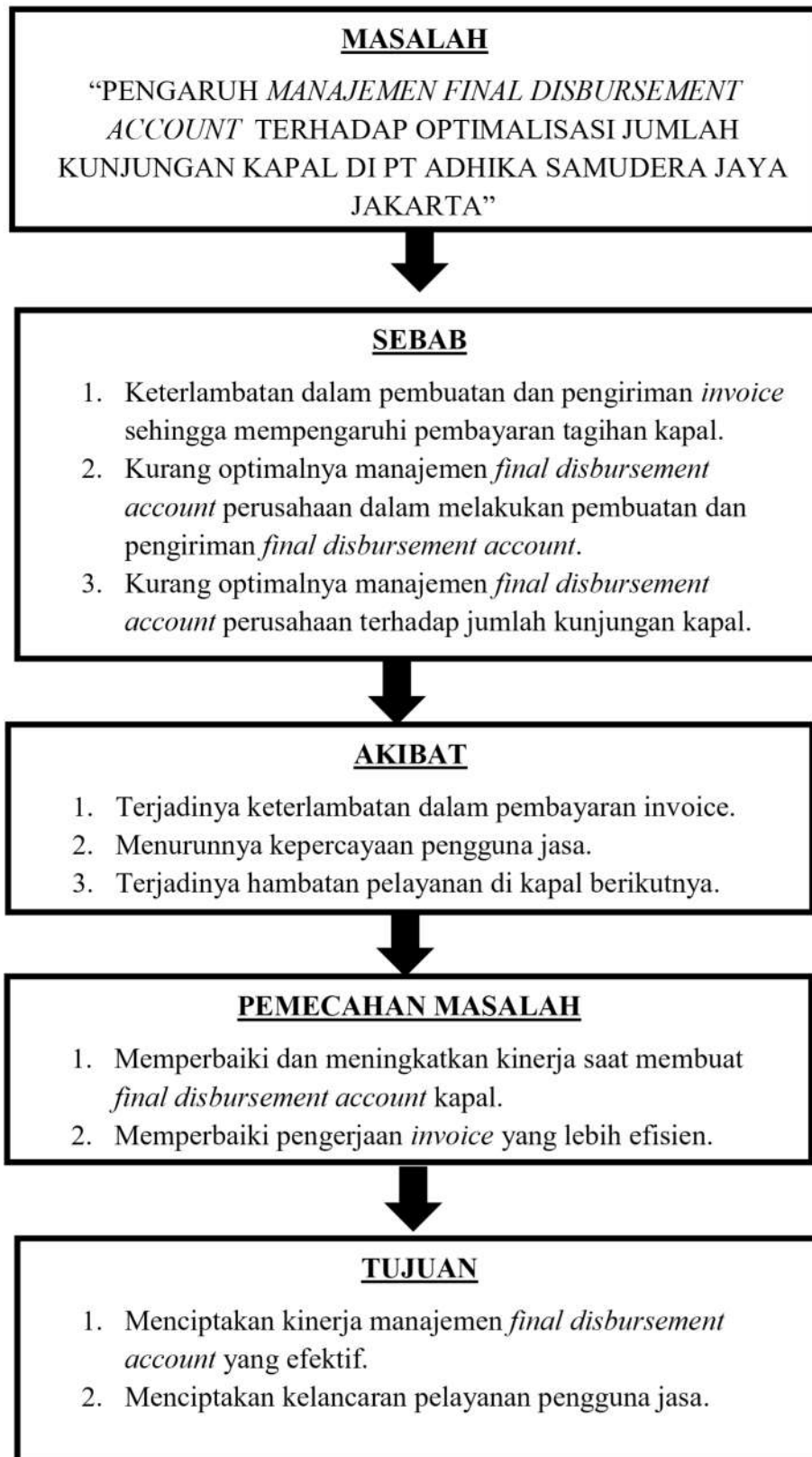
B. KERANGKA PEMIKIRAN

Pola Pikir

Kerangka pemikiran adalah penjelasan teoritis tentang keterkaitan antar variabel yang ingin diteliti (Sugiyono, 2004:47). Untuk pembahasan skripsi ini secara sistematis, penulis membuat suatu kerangka pemikiran yang terdiri dari pola pikir dan alur adalah sebagai berikut

Bagan 2.1

Pola Pikir



C. HIPOTESIS

Pengertian hipotesis menurut Sugiyono (2013:64) adalah jawaban sementara terhadap rumusan penelitian dimana rumusan masalah peneliti telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pernyataan. Berdasarkan kerangka pemikiran diatas maka penulis membuat hipotesis terhadap topik yang disajikan untuk memberikan jawaban sementara atau pemikiran pemecahan masalah adalah sebagai berikut :

Ha : Terdapat pengaruh antara jumlah kunjungan kapal di PT Adhika Samudera Jaya terhadap manajemen *final disbursement account*.

Ho : Tidak terdapat pengaruh antara jumlah kunjungan kapal di PT Adhika Samudera Jaya terhadap manajemen *final disbursement account*

BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada saat semester V dan semester VI yaitu pada saat penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) yang terhitung mulai tanggal 10 Februari 2021 sampai dengan 10 Agustus 2021 di Jakarta Selatan.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan penulis di PT Adhika Samudera Jaya. Berikut Profil perusahaan tersebut :

Nama Perusahaan	: PT Adhika Samudera Jaya
Alamat Perusahaan	: DBS Bank Tower Lt. 28 Ciputra World One, Jl. Prof. Dr. Satrio Kav. 3-5 Jakarta Selatan Jakarta 12940, Indonesia
Telp	: +62 21 2988 8256
Fax	: +62 21 2988 8201
Email	: operation@asj-shipagency.co.id
Jenis Usaha	: Shipping Agency
Nama Notaris	: H. Bambang Heryanto,S.H
Nomor Akta	: 01
Akta tanggal	: 07 Desember 2020
Nama Direksi	: Michael Target Nainggolan
Komisaris Utama	: Yudistira Yuana

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Menurut Sugiyono (2004:1) menyatakan bahwa metode penelitian yaitu cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan maksud dan kegunaan tertentu. Pada penelitian ini, penulis akan membahas tentang Pengaruh Manajemen *Final Disbursement Account* Terhadap Optimalisasi Jumlah Kunjungan Kapal. Sehingga penelitian ini penulis menggunakan pendekatan dalam penulisan penelitian ini adalah metode deskriptif kuantitatif. Metode kuantitatif adalah metode yang digunakan dengan sejumlah sampel dan data yang berupa angka (Sugiyono, 2014:7). Metode pengumpulan data yang digunakan perlu didukung dengan data yang sebenarnya. Oleh karena itu dalam mengumpulkan data tersebut menggunakan teknik pengumpulan data berupa:

1. Metode Pendekatan

Penulisan menggunakan metode pendekatan kuantitatif karena teknik analisa yang penulis gunakan merupakan teknik yang dilakukan untuk mendapatkan jawaban dari permasalahan atau gambaran umum tentang fenomena atau gejala yang dilandasi pada teori, asumsi atau andaian, dalam hal ini dapat diartikan sebagai kerangka pemikiran yang menunjukkan hubungan antara variabel-variabel yang akan diteliti, sekaligus mencerminkan jenis dan jumlah rumusan masalah yang perlu dijawab melalui penelitian, teori yang digunakan adalah untuk merumuskan hipotesis, dan teknik analisis statistik yang hendak digunakan.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah cara mendapatkan data atau informasi keadaan yang sebenarnya atau langsung dari objek yang diteliti dan dapat dipertanggungjawabkan agar dapat diolah dan disajikan menjadi suatu gambaran atau pandangan yang jelas dan benar. Untuk pengumpulan data-data dan informasi yang dibutuhkan, maka penulis melakukan penelitian dengan menggunakan beberapa teknik pengumpulan data sebagai berikut :

a. Studi Pustaka

Adalah penelitian yang dilakukan dengan jalan membaca atau mempelajari tulisan-tulisan yang berasal dari laporan-laporan, buku-buku, karangan ilmiah, diklat, catatan perkuliahan serta sumber data lainnya

yang berpengaruh dengan pokok masalah yang dapat membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi.

b. Dokumentasi

Dokumen adalah catatan tertulis tentang berbagai kegiatan atau peristiwa pada waktu yang lalu, semua dokumen yang berhubungan dengan penelitian yang bersangkutan perlu dicatat sebagai sumber informasi.

c. Observasi

Observasi (pengamatan) adalah teknik pengumpulan data dengan melakukan pengamatan langsung di lapangan terhadap perusahaan yang menjadi objek penelitian.

C. SUBYEK PENELITIAN

1. Populasi

Populasi dari penelitian skripsi ini adalah jumlah dari kapal yang diageni selama satu tahun pada periode Februari 2021 sampai Agustus 2021.

2. Sampel

Sampel dalam penelitian ini berupa data kapal yang diageni pada periode Februari 2021 sampai Agustus 2021 oleh PT Adhika Samudera Jaya Jakarta.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam skripsi ini penulis menggunakan beberapa teknik analisis data untuk menguji hipotesis, dan memperkirakan atau menghitung korelasi kualitas manajemen *final disbursement account* dengan jumlah kunjungan kapal. Jadi untuk menganalisis hubungan tersebut penulis akan menggunakan analisis kuantitatif yaitu statistik antara lain :

1. Analisis Koefisien Korelasi

Korelasi statistik adalah yang mengukur keserasian hubungan diantara dua variabel yang masing – masing diukur pada skala interval atau rasio, dengan asumsi bahwa masing – masing variabel itu terdistribusi menurut distribusi normal (Gulo, 2002 : 181)

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antar variabel bebas (independent variabel) yang

dinyatakan (x) dan variabel tidak bebas (dependent variabel) yang dinyatakan dalam (y), adapun persamaannya adalah :

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

Keterangan :

r = koefisien korelasi

x = variabel bebas (Manajemen *Final Disbursement Account*)

y = variabel terikat (Jumlah kunjungan kapal)

n = banyaknya sampel

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

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

Berikut table pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi

Tabel 3.1

Tabel Interpretasi Koefisien Korelasi

Intervakoeffisien	Tingkat Hubungan
0,00 - 0,199	Sangat rendah
0,20 - 0,399	Rendah
0,40 - 0,599	Sedang
0,60 - 0,799	Kuat
0,80 - 1,000	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 koefien determinasi ialah :

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

Keterangan :

kd = Koefisien determinasi

r^2 = Koefien korelasi X dan Y

Kriteria untuk analisis Koefisien Determinasi sebagai berikut:

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

3. Analisis Regresi Linier Sederhana

Adalah analisis yang digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel yang dinyatakan dalam satu garis lurus. Analisis regresi linier sederhana adalah untuk mengetahui hubungan antara variabel X terhadap variabel Y.

Persamaan regresi linier sederhana dinyatakan dalam bentuk :

$$Y = a + bX$$

Untuk menghitung nilai a dan b digunakan rumus sebagai berikut :

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

Dimana :

Y = variabel terikat (jumlah kunjungan kapal);

X = variabel bebas (manajemen *final disbursement account*);

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

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

n = jumlah sampel

4. Uji Hipotesis

Uji hipotesis yaitu suatu pengujian untuk mengetahui tingkat signifikan antara variabel bebas dengan variabel terikat. Pengujian hipotesis dilakukan dengan cara membandingkan nilai t_{hitung} terhadap t_{tabel} untuk mengetahui nilai t_{hitung} digunakan rumus :

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

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

Dengan keterangan :

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

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Profil PT Adhika Samudera Jaya

PT Adhika Samudera Jaya adalah perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang keagenan kapal, perusahaan ini memiliki cabang di beberapa daerah diantaranya di Jakarta, Cilegon, Palembang, Lampung, Surabaya, Kalimantan dan Sulawesi. Pada saat ini perusahaan yg berdiri sejak tahun 2021 sudah mejadi kepercayaan bagi pemilik kapal baik domestik maupun internasional.

Pada saat ini persaingan antar perusahaan pelayaran semakin ketat karena itu perusahaan pelayaran saling berlomba untuk mencari konsumen agar tetap dapat bertahan di lingkungan usaha pelayaran. Walaupun demikian PT Adhika Samudera Jaya dapat bersaing dalam persaingan antar perusahaan yang bergerak dalam bidang keagenan kapal. Berikut profil PT Adhika Samudera Jaya :

Nama perusahaan	: PT Adhika Samudera Jaya Jakarta
Alamat	: DBS Bank Tower 28/F Ciputra World One Jl. Prof. Dr. Satrio Kav. 3-5 Jakarta Selatan
Telepon	: 021 29888256
E-mail	: asj-shipagency.co.id
Akte Pendirian	: No. 01 Tanggal 07 Desember 2020
Notaris	: H. Bambang Heryanto, S.H

2. Visi dan Misi PT Adhika Samudera Jaya

a. Visi

Menjadi perusahaan pengiriman terkemuka dengan memberikan layanan yang terpercaya, terpercaya, dan berkualitas tinggi kepada pelanggan.

b. Misi

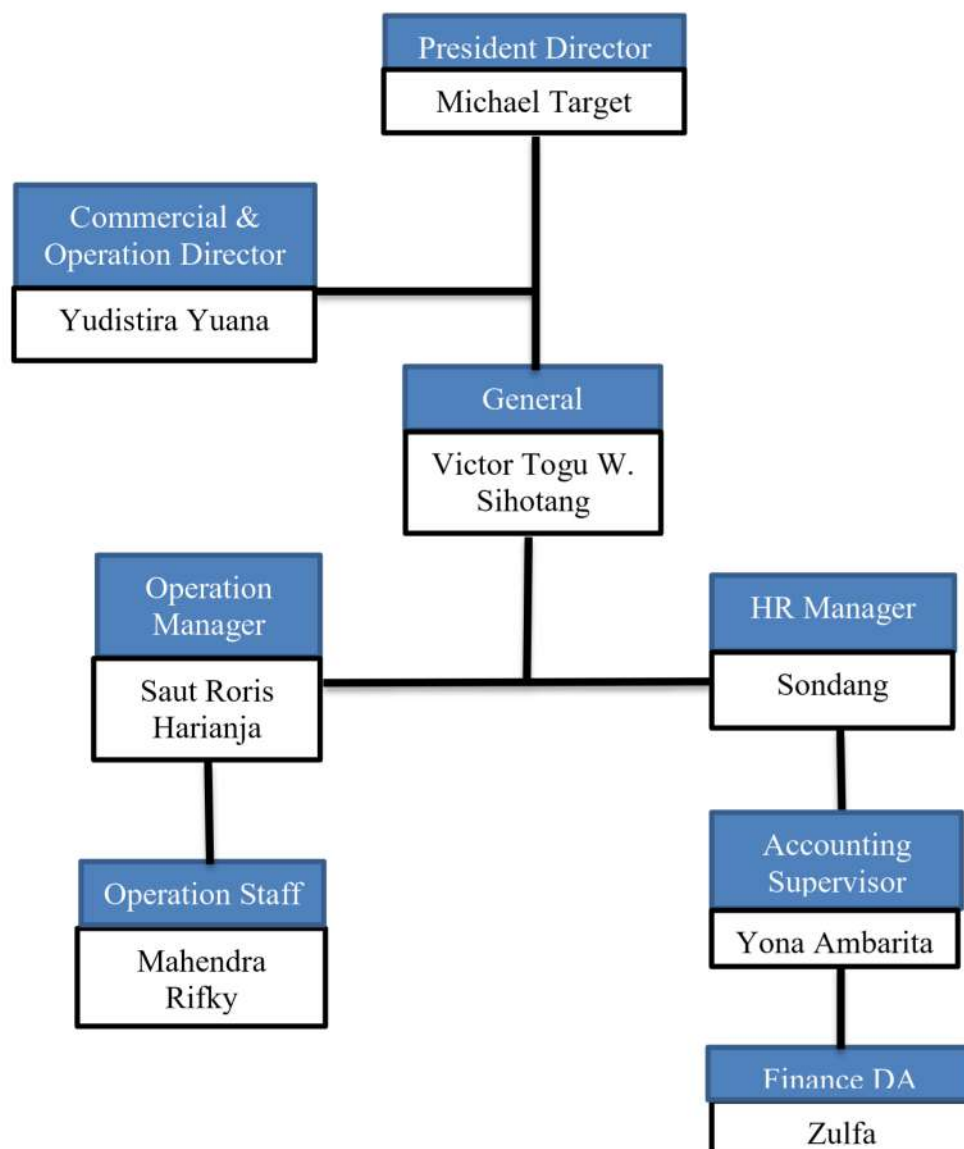
- 1) Melayani kualitas pelayanan terbaik dengan memberikan pekerjaan yang efektif dan efisien.
- 2) Untuk memberikan pelanggan respon yang cepat & baik pada komunikasi
- 3) Memberikan solusi terbaik sebagai agen atas nama pihak terkait
- 4) Menyajikan biaya agensi yang kompetitif
- 5) Untuk Mendukung dan memperluas jaringan pasar

3. Struktur Organisasi PT Adhika Samudera Jaya

Struktur organisasi perusahaan pelayaran PT Adhika Samudera Jaya Jakarta pada keseluruhan dapat dilihat pada bagan dibawah ini :

Bagan 4.1

Struktur Organisasi PT Adhika Samudera Jaya



Tugas-tugas pokok struktur organisasi PT Adhika Samudera Jaya adalah sebagai berikut :

b. *President Director*

- 1) Memustuskan atau menetapkan kebijakan dalam semua bidang dalam rangka pengembangan dan perkembangan perusahaan dan hal-hal lain sesuai anggaran dasar perusahaan.
- 2) Mewakili dan bertindak untuk atas nama perusahaan dalam hal-hal yang berkaitan dengan hukum termasuk penanda tangan perjanjian kontrak.
- 3) Mengadakan koreksi sistim manajemen mutu dan pengawasan pelaksanaannya.
- 4) Direktur utama bertanggung jawab kepada Chairman atas jalannya usaha perusahaan.

c. *Commercial and Operation Director*

- 1) Membantu tugas-tugas direktur utama
- 2) Bertanggung jawab terhadap seluruh proses operasional, produksi, proyek hingga kualitas hasil produksi
- 3) Bertanggung jawab terhadap pengembangan kualitas produk maupun karyawan yang terlibat
- 4) Menyusun strategi dalam pemenuhan target perusahaan, dan cara mencapai target tersebut
- 5) Mengecek, mengawasi dan menentukan semua kebutuhan dalam proses operasional perusahaan
- 6) Merencanakan, menentukan, mengawasi, mengambil keputusan serta melakukan koordinasi dalam hal keuangan untuk kebutuhan operasional perusahaan
- 7) Mengawasi seluruh karyawan dan memastikan mereka menjalankan tugas sesuai dengan yang diperintahkan
- 8) Membuat laporan kegiatan untuk diberikan kepada direktur utama

d. *General Manager*

- 1) Mengatur kegiatan operasi penanganan muatan secara efisien dan aman di semua fasilitas yang dioperasikan.
- 2) Mengusahakan tercapainya sasaran operasional dan pemeliharaan dengan memberikan penjelasan-penjelasan atau instruksi yang dibutuhkan.
- 3) Memberikan saran dan jalan keluar terhadap masalah operasional dan pemeliharaan sehingga pekerjaan atau perbaikan dapat terlaksana dengan baik.
- 4) Mengkoordinasikan dengan Direktur dan penasihat manajemen dalam pengembangan bisnis untuk meningkatkan volume muatan.

e. *Operation Manager*

- 1) Mengatur penanganan muatan di semua dermaga dan gudang yang dioperasikan oleh perusahaan untuk melaksanakan kegiatan secara aman efisien dan aman.
- 2) Membuat laporan operasional setiap kali selesai kegiatan operasional per kapal sebagai bahan evaluasi untuk perbaikan.
- 3) Menegakkan ketentuan keselamatan kerja di semua area kerja yang menjadi tanggung jawabnya.
- 4) Mengontrol tenaga kerja bongkar muat harian untuk memastikan efektifitas pekerjaan sesuai dengan instruksi yang diberikan.

f. *Human Resource Manager*

- 1) Merencanakan, mengatur, serta memantau tindakan maupun aktivitas dari bagian Human Resource.
- 2) Mengembangkan maupun mengurus perencanaan Sumber Daya Manusia.
- 3) Bertanggungjawab dalam pengembangan dan juga perencanaan bagian *Human Resource*, tujuan serta prosedur pelaksanaannya.

g. *Accounting Supervisor*

- 1) Bekerja sama dengan manajer lainnya untuk merencanakan serta meramalkan beberapa aspek dalam perusahaan termasuk perencanaan umum keuangan perusahaan.
- 2) Bertanggung jawab untuk mengontrol pekerjaan yang berhubungan dengan akunting dan keuangan
- 3) Membuat laporan keuangan secara priodik (harian, mingguan, bulanan dan tahunan).
- 4) Mengelola fungsi akuntansi dalam memproses data dan informasi keuangan untuk menghasilkan laporan keuangan yang dibutuhkan perusahaan secara akurat.
- 5) Melakukan pengecekan dan mengontrol data-data pendukung transaksi akuntansi dari department-department keuangan untuk memastikan data-data tersebut sudah disusun berdasarkan data dan fakta yang ada
- 6) Menganalisis anggaran yang ada pada seluruh department untuk keperluan estimasi anggaran perusahaan
- 7) Mengkoordinasikan dan mengontrol perencanaan, pelaporan, serta pembayaran kewajiban pajak perusahaan agar efisien, akurat, tepat waktu, dan sesuai dengan peraturan pemerintah yang berlaku.

h. *Finance Disbursement Account Staff*

- 1) Meminta nota-nota selama kegiatan kapal di pelabuhan kepada *local agent*.
- 2) Membuat *invoice* atau tagihan biaya seluruh kegiatan kapal
- 3) Berkoordinasi langsung kepada *operation staff* dan *owner* mengenai biaya yang dikeluarkan selama kegiatan kapal di pelabuhan.
- 4) Mengirimkan *invoice* kepada *owner* berbentuk *hard copy* dan *soft file* melalui email.
- 5) Mengirimkan tagihan berbentuk email kepada *owner*

B. ANALISIS DATA

Untuk mengetahui pengaruh pelayanan terhadap jumlah kedatangan kapal dengan menggunakan analisa koefisiensi korelasi, analisis koefisiensi penentu, analisa regresi linier sederhana dan uji hipotesis.

Variable X (Manajemen *Final Disbursement Account*) – Bagaimana manajemen *final disbursement account* terhadap kapal-kapal yang diageni oleh perusahaan.

Variable Y (Jumlah kedatangan kapal) – Banyaknya jumlah kapal yang masuk yang ditangani oleh perusahaan, dihitung berdasarkan periode kapal masuk perbulan.

1. Analisis Variabel X

Untuk melihat hasil dari pelayanan manajemen *final disbursement account* pada PT Adhika Samudera Jaya penulis menggunakan data kedatangan kapal selama periode 6 bulan terhitung mulai Februari 2021 – Juli 2021 menggunakan jasa keagenan perusahaan pelayaran PT Adhika Samudera Jaya. Standar waktu yang ditetapkan perusahaan untuk pengiriman FDA adalah 7 (tujuh) hari setelah keberangkatan kapal. Adapun penulis memaparkan waktu kedatangan kapal (*Time arrival*), sampai dengan waktu proses pembuatan FDA sampai dengan pengirimannya (*Overdue Sending*) yang dihitung dari berapa lamanya waktu pembuatan dan pengiriman FDA yang diberikan kepada jasa. Yang nantinya setiap harinya akan diakumulasi dan dijadikan sebagai variable (X), maka dapat dianalisis dengan data sebagai berikut :

Tabel 4.1

**Perhitungan Lamanya Proses Pembuatan
Invoice/Final Disbursement Account
Di PT Adhika Samudera Jaya Jakarta**

FEBRUARI

NO	Nama Kapal	TA	TD	FDA Sending	Overdue Sending (days)
1	MV MBS BALURAN	06/02/21	15/02/21	26/02/21	11
2	MT ASUMI XXVI Voy 3	10/02/21	16/02/21	02/03/21	14
3	MV LUMOSO JAYA	06/02/21	17/02/21	29/02/21	12
4	MT WOJIN ELVIS V. 2102	14/02/21	17/02/21	15/03/21	13
5	MV MANALAGI YAS	13/02/21	19/02/21	07/03/21	16
6	MV MANALAGI ENZI	08/02/21	20/02/21	08/03/21	16
7	MV LUMOSO JAYA	20/02/21	25/02/21	11/03/21	14
8	MV PACIFIC 08	10/02/21	27/02/21	06/03/21	7
9	MV STAR HERCULES	17/02/21	27/02/21	06/03/21	7
10	MV ALIYAH PERTAMA	17/02/21	27/02/21	06/03/21	7
11	MV CAPE IRIS	21/02/21	03/03/21	13/03/21	10
12	MV MBS BRATAN	26/02/21	04/03/21	14/03/21	10
13	MV BLUEWAYS	25/02/21	04/03/21	16/03/21	12

14	MV MANALAGI SAMBA	13/02/21	10/03/21	22/03/21	12
15	MV ALIYAH PRATAMA	23/02/21	15/03/21	30/03/21	15
TOTAL					176

MARET

NO	Nama Kapal	TA	TD	FDA Sending	Overdue Sending (days)
1	MV MDM BROMO	01/03/21	11/03/21	27/04/21	16
2	MV COMMON VENTURE	07/03/21	11/03/21	27/04/21	16
3	MV CONSTANTA	08/03/21	15/03/21	30/04/21	15
4	MV PACIFIC BULK	10/03/21	15/03/21	30/04/21	11
5	MV MBS BRATAN	06/03/21	21/03/21	02/04/21	12
6	MV LUMOSO AMAN	14/03/21	25/03/21	05/04/21	11
7	MV MDM BROMO	19/03/21	28/03/21	09/04/21	12
8	MV MBS BRATAN	24/03/21	29/03/21	05/04/21	7
9	MV MDM BATUR	20/03/21	01/04/21	11/04/21	11
10	MV LUMOSO JAYA	22/03/21	01/04/21	06/04/21	6
11	MV ERMIONE	26/03/21	02/04/21	09/04/21	7

12	MV DRY TRANSPORT	22/03/21	09/04/21	16/04/21	7
13	MV PACIFIC BULK	18/03/21	10/04/21	17/04/21	7
TOTAL					134

APRIL

NO	Nama Kapal	TA	TD	FDA Sending	Overdue Sending (days)
1	MV PRABHU SAKTI	04/04/21	10/04/21	19/04/21	9
2	MV DA TANG 711	12/04/21	18/04/21	27/04/21	9
3	MT WOJIN ELVIS	16/04/21	18/04/21	28/04/21	10
4	MV PACIFIC BULK	13/04/21	20/04/21	30/04/21	10
5	MV MBS BRATAN	01/04/21	22/04/21	06/05/21	14
6	MV LUMOSO JAYA	13/04/21	22/04/21	15/05/21	11
7	MV MBS BALURAN	10/04/21	26/04/21	09/05/21	13
8	MV ZHONG CHANG ZHOU SHAN	25/04/21	28/04/21	11/05/21	13
9	MT ASUMI XXVI	26/04/21	08/05/21	20/05/21	12
10	MV MBS BALURAN	29/04/21	08/05/21	21/05/21	13

11	MV ALIYAH PERTIWI	29/04/21	01/06/21	10/05/21	10
TOTAL					124

MEI

NO	Nama Kapal	TA	TD	FDA Sending	Overdue Sending (days)
1	MV PACIFIC BULK	06/05/21	15/05/21	27/05/21	12
2	MV MDM BROMO	09/05/21	16/05/21	29/05/21	13
3	MT ASUMI XXVI	08/05/21	18/05/21	02/06/21	15
4	MT ASUMI XXVI	18/05/21	22/05/21	02/06/21	11
5	MV LUMOSO AMAN	09/05/21	29/05/21	09/06/21	11
6	MV PACIFIC BULK	18/05/21	05/06/21	29/06/21	14
7	MV DAIDAN PERTIWI	25/05/21	05/06/21	18/06/21	13
8	MV MDM BROMO	19/05/21	08/06/21	23/06/21	15
9	MV KM VANCOUVER	29/05/21	08/06/21	23/07/21	15
10	MV MBS BALURAN	10/05/21	31/05/21	08/06/21	8
11	MV STH CHIBA	12/05/21	27/05/21	06/06/21	10
12	MV MBS BRATAN	06/05/21	19/05/21	26/05/21	8
TOTAL					145

JUNI

NO	Nama Kapal	TA	TD	FDA Sending	Overdue Sending (days)
1	MT DL CLOVER	09/06/21	11/06/21	22/06/21	11
2	MV DRY TRANSPORT	06/06/21	12/06/21	29/06/21	17
3	MV MBS BALURAN	03/06/21	13/06/21	20/06/21	7
4	MV PACIFIC BULK	08/06/21	14/06/21	29/06/21	15
5	MV STAR ELIZABETH	10/06/21	16/06/21	01/07/21	15
6	MV AFRICAN LEOPARD	11/06/21	19/06/21	03/07/21	14
7	MV BAO FLOURISH	13/06/21	21/06/21	28/06/21	7
8	MV UNITY	20/06/21	27/06/21	04/07/21	10
9	MV DRY TRANSPORT	15/06/21	28/06/21	09/07/21	11
10	MV MBS BALURAN	15/06/21	30/06/21	25/07/21	9
11	MV PACIFIC BULK	17/06/21	16/07/21	10/07/21	8
12	MV MBS BRATAN	25/06/21	19/07/21	03/08/21	10
TOTAL					134

JULI

NO	Nama Kapal	TA	TD	FDA Sending	Overdue Sending (days)
1	MV STH CHIBA	04/07/21	26/07/21	07/08/21	12
2	MV TONG XIANG	21/07/21	27/07/21	06/08/21	11
3	MV DAIDAN MUSTIKAWATI	09/07/21	04/08/21	18/08/21	14
4	MV DHARMA LAUTAN RUBI	28/07/21	05/08/21	16/08/21	11
5	MV DRY TRANSPORT	12/07/21	07/08/21	18/08/21	11
6	MV ABDUL HAMID	15/07/21	14/08/21	25/08/21	11
7	MV LPH PROSPER	16/07/21	20/08/21	30/08/21	10
8	MV SOHO PRINCIPAL	14/07/21	20/08/21	30/08/21	10
9	MV CHLOE	30/07/21	08/07/21	22/07/21	14
10	MV PACIFIC BULK	31/07/21	02/09/21	14/09/21	12
11	MV FSRU NUSANTARA REGAS SATU	30/07/21	31/07/21	11/08/21	11
TOTAL					127

2. Analisis Variabel Y

Untuk mengetahui jumlah kunjungan kapal dalam waktu enam bulan yang ditetapkan sebagai variabel faktor Y, maka dapat dianalisa sebagai berikut:

Tabel 4.2

**Data Jumlah Kunjungan Kapal Yang diageni PT Adhika Samudera Jaya
periode Bulan Februari 2021 – Juli 2021 (Y):**

NO	BULAN	Jumlah Kapal Yang Diageni (Y)	Y ²
1	Februari 2021	15	225
2	Maret 2021	13	169
3	April 2021	11	121
4	Mei 2021	12	144
5	Juni 2021	12	144
6	Juli 2021	11	121
TOTAL		74	924

Sumber : Diolah dari Vessel Activity Report PT Adhika Samudera Jaya

3. Analisis variabel X dan Y

Untuk mengetahui kuat lemahnya hubungan antara pelayanan jasa keagenan dengan jumlah kedatangan kapal pada PT Adhika Samudera Jaya dapat dilihat dari tabel analisa dan perhitungan sebagai berikut:

Tabel 4.3

Lembar Kerja hubungan Pengaruh Manajemen *Final Disbursement Account* pada PT Adhika Samudera Jaya Terhadap Jumlah Kedatangan Kapal

Bulan	X	Y	X ²	Y ²	XY
Februari	176	15	30.976	225	2.640
Maret	134	13	17.956	169	1742
April	124	11	15.376	121	1.364
Mei	145	12	21.025	144	1740
Juni	134	12	17.956	144	1.608
Juli	127	11	16.129	121	1397
Σ	840	74	119.418	924	10.491

Dari data yang terdapat pada tabel diatas, dilakukan analisis hubungan antara pengaruh Manajemen *Final Disbursement Account* terhadap jumlah kedatangan kapal pada PT Adhika samudera Jaya, dengan menggunakan perhitungan statistik.

a. Analisis Koefisien Korelasi

Untuk mengetahui kuat atau lemahnya hubungan antara pengaruh Manajemen *Final Disbursement Account* terhadap jumlah kedatangan kapal pada PT Adhika Samudera Jaya dapat dilihat dengan perhitungan dengan menggunakan koefisien korelasi (r). Bila r positif, maka variabel X dan Y bersifat searah, yang berarti kenaikan atau penurunan nilai Y, sebaliknya bila r negatif maka korelasi variabel X dan Y bergerak secara bertolak belakang. Agar diperoleh suatu nilai korelasi, dilakukan perhitungan dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
r_{xy} &= \frac{n \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{n \sum X^2 - (\sum X)^2} \cdot \sqrt{n \sum Y^2 - (\sum Y)^2}} \\
&= \frac{6(10491) - (840)(74)}{\sqrt{6(119418) - (840)^2} \cdot \sqrt{6(924) - (74)^2}} \\
&= \frac{62946 - 62160}{\sqrt{716508 - 705600} \cdot \sqrt{5544 - 5476}} \\
&= \frac{786}{\sqrt{10908} \cdot \sqrt{68}} \\
&= \frac{786}{104,44 \cdot 8,24} \\
&= \frac{786}{860,58} \\
&= \mathbf{0,913}
\end{aligned}$$

Tabel 4.4

Hasil Uji Korelasi

Correlations

		X	Y
X	Pearson Correlation	1	,913*
	Sig. (2-tailed)		,011
	N	6	6
Y	Pearson Correlation	,913*	1
	Sig. (2-tailed)	,011	
	N	6	6

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

Sumber : Hasil dari pengolahan data SPSS 26.0

Dari perhitungan di atas diperoleh angka koefisien korelasi sebesar 0,91 hal tersebut berarti adanya pengaruh yang kuat antara Manajemen *Final Disbursement Account* terhadap jumlah kedatangan kapal adalah positif dan

kuat. Dengan hasil yang positif, maka hubungan antara Manajemen *Final Disbursement Account* dengan jumlah kunjungan kapal, bersifat searah dan dapat diartikan apabila kinerja Manajemen *Final Disbursement Account* mengalami kenaikan atau penurunan, maka akan diikuti oleh kenaikan atau penurunan pada jumlah kunjungan kapal pada PT Adhika Samudera Jaya Jakarta.

b. Analisa Koefisien Penentu Determinasi

Untuk dapat mengetahui besarnya kontribusi faktor variabel X terhadap perubahan variabel Y dapat diketahui, dengan menggunakan koefisien determinasi (r^2) :

$$\begin{aligned} \text{KP} &= r^2 \times 100\% \\ &= (0,913)^2 \times 100\% \\ &= 0,83 \times 100\% \\ &= 83\% \end{aligned}$$

Tabel 4.5

Hasil Uji Koefisien Penentu

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,913 ^a	,833	,791	,688

a. Predictors: (Constant), X

Sumber: Hasil olah data SPSS 26.0

Berdasarkan perhitungan yang diperoleh nilai r^2 sebesar 0,83 yang berarti kontribusi Manajemen *Final Disbursement Account* terhadap jumlah kunjungan kapal sebesar 83% sedangkan sisanya 17% merupakan kontribusi dari faktor lainnya yang tidak diperhitungkan oleh penulis.

c. **Analisis Regresi Linear Sederhana**

Untuk mengetahui hubungan antara Manajemen *Final Disbursement Account* (variabel x) dengan jumlah kedatangan kapal (variabel y) akan dilakukan analisis regresi linear sederhana dengan menggunakan rumus :

$$Y = a + bX$$

Dimana untuk mengetahui nilai dari a dan b digunakan rumus :

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

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

Maka akan didapatkan hasil sebagai berikut :

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

$$b = \frac{(6)(10491) - (840)(74)}{(6)(119418) - (840)^2}$$

$$b = \frac{(6)(10491) - (840)(74)}{(6)(119418) - (705600)}$$

$$b = \frac{(62946) - (62160)}{(716508) - (705600)}$$

$$b = \frac{786}{10908}$$

$$b = 0,07206$$

$$\mathbf{b = 0,072}$$

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

$$a = \frac{(\sum 74)(119418) - (840)(10491)}{6(119418) - (840)^2}$$

$$a = \frac{8836932 - 8812440}{716508 - 705600}$$

$$a = \frac{1524492}{10908}$$

$$a = 2,245$$

$$\text{Jadi } Y = a + bX$$

$$Y = 2,245 + 0,072 X$$

Tabel 4.6

Hasil Uji Regresi Linear Sederhana

Coefficients ^a					
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
Model		B	Std. Error	Beta	t
1	(Constant)	2,245	2,277		,986
	Manajemen Final Disbursement Account	,072	,016	,913	4,465
					Sig.
					,380
					,011

a. Dependent Variable: Jumlah Kunjungan Kapal

Sumber : Hasil uji pengolahan data SPSS 26.0

Perasamaan garis regresinya $Y = 2,245 + 0,072 X$. Dengan persamaan ini berarti jika kinerja perusahaan baik maka jumlah kedatangan kapal pun akan semakin meningkat dan perusahaan dipercaya oleh principal/shipowner 0,072 kali.

Artinya adalah antara koefisien Y dan X berbanding searah, yaitu apabila Manajemen *Final Disbursement Account* pada perusahaan pelayaran PT Adhika Samudera Jaya ditingkatkan, maka jumlah kedatangan kapal pun akan meningkat.

d. **Uji Hipotesis**

Untuk mengetahui kebenaran dan hipotesis yang telah penulis buat, berikut ini penulis akan mengadakan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Taraf nyata $\alpha = 0,05$

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

$$t_{hitung} = \frac{0,913\sqrt{6-2}}{\sqrt{1-(0,91)^2}}$$

$$t_{hitung} = \frac{0,91\sqrt{4}}{\sqrt{1-0,82}}$$

$$t_{hitung} = \frac{1,826}{0,40796}$$

$$t_{hitung} = 4,465$$

Sedangkan hasil dari t_{tabel} :

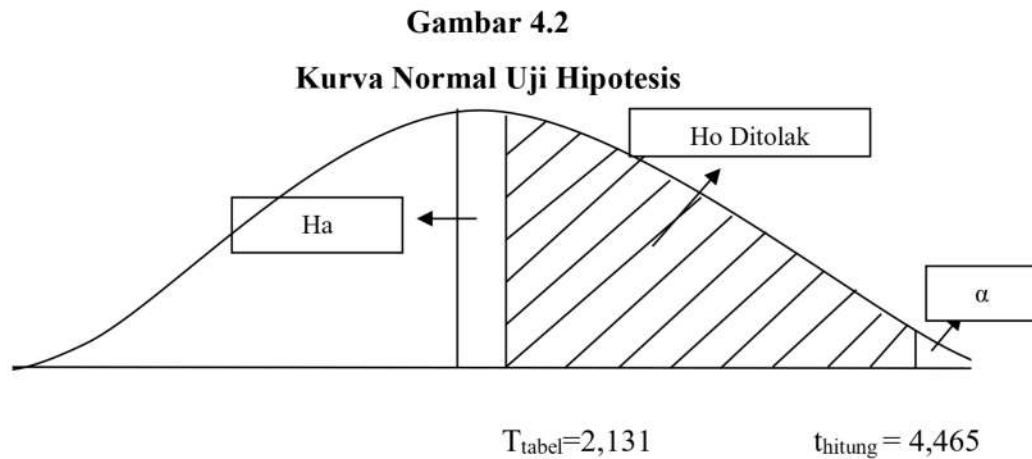
$$t_{tabel} = (\alpha = 0,05 ; df = n - 2)$$

$$t_{tabel} = (\alpha = 0,05 ; df = 6 - 2)$$

$$t_{tabel} = (\alpha = 0,05 ; df = 4)$$

$$t_{tabel} = 2,131$$

Karena nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($4,465 > 2,131$) maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Artinya terdapat hubungan yang kuat antara manajemen *final disbursement account* (variabel X) terhadap jumlah kedatangan kapal (variabel Y)



Dari gambar diatas berlaku hipotesis statistik sebagai berikut :

$H_0 : \mu = 0$ (tidak ada hubungan)

$H_a : \mu \neq 0$ (ada hubungan)

Dari gambar kurva hasil pengujian hipotesis diatas ternyata t_{hitung} berada pada daerah penolakan maka H_0 ditolak dan H_a diterima jadi ada hubungan antara Manajemen *Final Disbursement Account* dengan jumlah kedatangan kapal, maka dapat disimpulkan bahwa pelayanan Manajemen *Final Disbursement Account* yang dimiliki PT Adhika Samudera Jaya Jakarta mempunyai hubungan yang signifikan dan positif terhadap jumlah kedatangan kapal diperusahaan.

C. PEMECAHAN MASALAH

Dalam hal ini penulis menguraikan pemecahan masalah Manajemen *Final Disbursement Account* terhadap jumlah kunjungan kapal di PT Adhika Samudera Jaya sebagai berikut:

1. Melalui analisis korelasi Manajemen *Final Disbursement Account* (X) terhadap optimalisasi jumlah kunjungan kapal di PT Adhika Samudera Jaya, didapatkan data koefisien korelasi sebesar 0,913 membuktikan bahwa adanya pengaruh yang positif dan sangat kuat antara kedua variable yang diteliti, maka harus diperhatikan agar perusahaan tidak terjadi penurunan jumlah kunjungan kapal. Manajemen perlu mengatasi masalah dan mencegah dengan berupaya mengantisipasi kondisi yang terjadi. Adapun cara yang seharusnya dilakukan untuk mengoptimalkan pelayanan Manajemen *Final Disbursement Account* sehingga meningkatkan jumlah kunjungan kapal pada PT Adhika Samudera Jaya, yaitu:
 - a. Meningkatkan kualitas sumber daya manusia pada perusahaan.
Untuk meningkatkan kualitas sumber daya di perusahaan yaitu mengadakan pelatihan sesuai bidang yang dialami karyawan, memberikan kesempatan untuk menempuh pendidikan untuk karyawan yang berpotensi, dan membuat proses rekrutmen agar lebih ketat.
 - b. Meningkatkan komunikasi yang lebih baik dengan pengguna jasa.
Untuk meningkatkan komunikasi dengan pengguna jasa perusahaan harus menyediakan atau memberikan kesempatan kepada pengguna jasa untuk memberikan kritik dan saran terhadap pelayanan yang diberikan. Seperti adanya komplain terhadap pengerjaan *final disbursement account* yang terdapat revisi setelah pengiriman.
 - c. Memberikan perencanaan terhadap keadaan tenaga kerja agar sesuai dengan kebutuhan perusahaan.
Perusahaan harus memperkirakan tentang keadaan tenaga kerja agar sesuai dengan kebutuhan perusahaan secara efektif dan efisien dalam membantu terwujudnya tujuan perusahaan.
2. Melalui perhitungan analisis koefisien penentu, diperoleh hasil $r_2 = 0,83$ membuktikan bahwa regresi linier ini layak dan koefisien determinasi sebesar 83% menyatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara Manajemen *Final Disbursement Account* terhadap optimalisasi jumlah kunjungan kapal pada PT Adhika Samudera Jaya. Adapun sisanya 17% merupakan faktor lain diluar variabel tersebut.
3. Melalui regresi linier sederhana antara variabel X dan Y diperoleh persamaan sebagai berikut $Y = 2,245 + 0,072X$ yang mana persamaan tersebut

menyatakan bahwa ketika kinerja Manajemen *Final Disbursement Account* (X) bernilai 0 (nol) maka jumlah kunjungan kapal pada PT Adhika Samudera Jaya (Y) sebesar 2,245. Artinya jika manajemen *final disbursement account* mengalami kenaikan 1, maka jumlah kunjungan kapal yang diageni (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 0,07 dengan konstanta 2,245. Koefisien bersifat positif artinya terdapat hubungan positif antara variabel X dan variabel Y, semakin baik kinerja Manajemen *Final Disbursement Account* maka akan semakin meningkat juga jumlah kunjungan kapal pada PT Adhika Samudera Jaya. Koefisien regresi berfungsi untuk menunjukkan seberapa besar pengaruh antara X dan Y.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisa mengenai Manajemen *Final Disbursement Account* terhadap jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT Adhika Samudera Jaya, maka penulis menyimpulkan sebagai berikut:

Bahwa dari uraian bab sebelumnya dapat dikatakan antara Manajemen *Final Disbursement Account* mempunyai hubungan yang sangat kuat, hal ini sesuai dengan analisis berikut:

1. Koefisien korelasinya 0,913 yang berarti terdapat pengaruh hubungan yang sangat kuat dan bernilai positif antara kinerja Manajemen *Final Disbursement Account* terhadap jumlah kunjungan kapal.
2. Koefisien penentunya sebesar 83% yang artinya terdapat pengaruh yang signifikan antara Manajemen *Final Disbursement Account* terhadap jumlah kunjungan kapal di PT Adhika Samudera Jaya.
3. Uji hipotesis koefisien korelasi terhadap populasi yang dipaparkan, diperoleh hasil $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $4,465 > 2,131$. Artinya ada hubungan yang signifikan antara Manajemen *Final Disbursement Account* terhadap jumlah kunjungan kapal di PT Adhika samudera Jaya.

Dari hasil tersebut artinya pelayanan yang di berikan oleh PT Adhika Samudera Jaya cukup memuaskan bagi para pengguna jasa. Dari segi pelayanan keagenannya, ataupun dalam pemberian informasi kepada pengguna jasa keagenan di PT Adhika Samudera Jaya.

B. SARAN

Dalam kesempatan ini penulis menyampaikan saran-saran setelah menganalisis permasalahan yang terjadi, yaitu:

1. Perusahaan diharapkan agar tetap dapat memberikan pelayanan terbaik untuk para pengguna jasa agar para pengguna jasa tetap loyal dalam menggunakan jasa pelayanan yang diberikan oleh PT Adhika Samudera Jaya. Hal ini dapat dilakukan dengan membuat *job description* sehingga ada pembagian tugas dan tanggung jawab yang jelas dan perusahaan diharapkan merekrut atau menyeleksi karyawan yang akan bekerja sesuai dengan kebutuhan perusahaan dan latar belakang pendidikan yang sesuai dengan pekerjaan agar dapat meningkatkan mutu serta kualitas dari Manajemen *Final Disbursement Account* agar dapat bersaing dengan perusahaan lain dan tetap menjadi salah satu perusahaan pelayaran yang bergerak dibidang jasa keagenan yang dapat diunggulkan.
2. Karyawan divisi Manajemen *Final Disbursement Account* diharapkan berperan aktif dalam mempelajari dan memahami tugas-tugas yang harus dikerjakan dan memaksimalkan proses pembuatan *Final Disbursement Account* sehingga tidak terjadi revisi terhadap *Final Disbursement Account* yang telah dikirim yang mengakibatkan keterlambatan terhadap pengiriman *Final Disbursement Account*. Selain itu, diharapkan adanya koordinasi yang baik antar karyawan.
3. Perusahaan diharapkan menambah jumlah karyawan guna mempercepat pekerjaan yang tidak dapat diselesaikan dan agar dapat mengoptimalkan jumlah kunjungan kapal.

Demikian saran yang disampaikan oleh penulis dengan adanya hasil penelitian dan saran yang diberikan dapat menjadi masukan bagi perusahaan agar lebih dapat meningkatkan kinerja karyawannya serta dapat bersaing dengan perusahaan lainnya yang berada di Indonesia khususnya dalam bidang pelayaran.

DAFTAR PUSTAKA

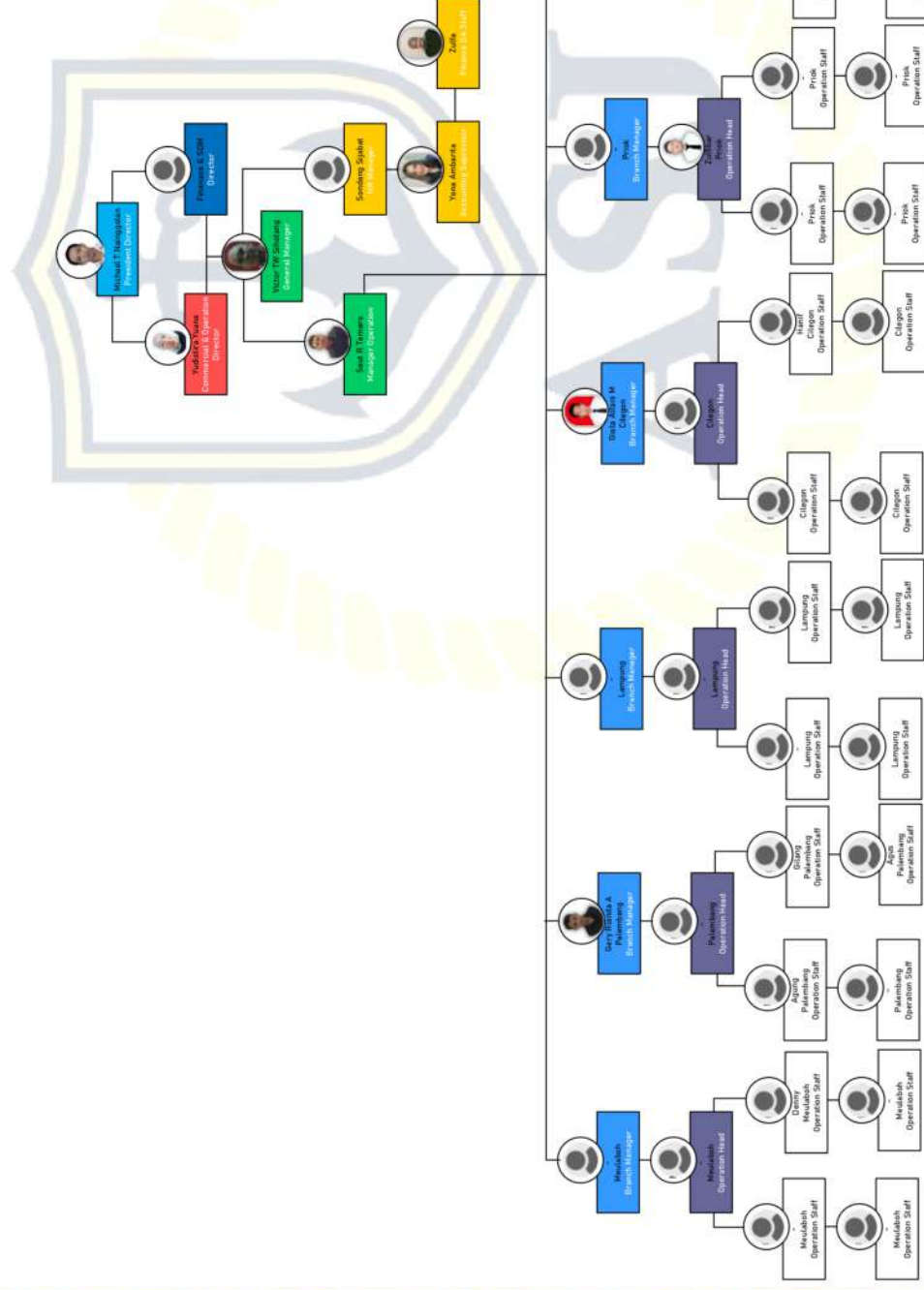
- Agung, Poerwadarminta, W.J.S. 1990. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka. Jakarta.
- Brodie, Peter. 2013. *Commercial Hand Book second edition*. New York: Taylor & Francis Group.
- Gulo, W. 2002. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Grasindo.
- Hasibuan. 2008. *Manajemen Dasar, Pengertian, Dan Masalah*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Handoko, T. Hani. 2009. *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia*, Yogyakarta: BPFE-Yogyakarta.
- Mangkunegara, Anwar Prabu. 2007. *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya Bandung.
- Republik Indonesia. Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 Pelayaran.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suyono, R. P. 2005. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Jakarta.
- Winardi, 1999, *Pengantar Manajemen Penjualan*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Wiludjeng, Sri. 2007. *Pengantar Manajemen*. Jakarta. Graha Ilmu.



PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA

Shipping Agency Service

SHIP AGENCY DIVISION CHART



FINAL DISBURSEMENT ACCOUNT

Date : June 17th, 2021
 To : PT. ADHIKA ARNAWAMA AGENSI
 Vessel : MV MBS BALURAN
 GRT : 31,241GT
 Port : MOLAWA, MATARAPE
 TA / TD : June 03rd - 13th, 2021

1) PORT CHARGE REIMBURSEMENT (PNBP)		IDR	REMARKS
-	Harbour Dues	-	Per 15 Days
-	Light Dues	-	Per 30 Days
-	Pilotage Dues	-	
-	PHQC	-	Per Call
	SUB TOTAL PNBP	-	
2) AGENCY EXPENSES			
-	Clearance In/Out & Agency Fee In Lumpsum	-	
	VAT 10%	-	
	SUB TOTAL	-	
	TOTAL VAT 10%		-
	GRAND TOTAL	-	
	ADVANCE (May 16 th , 2021)	-	
	BALANCE	-	

REMARKS :

1. All business transactions are subject to our standard trading conditions.
2. For any payment done pls feel free contact PT. Adhika Samudera Jaya as confirmation

INVOICE

No. 118/ADHIKA/VI/2021

To :

PT. ADHIKA ARNAWAMA AGENSI

Gedung Chubb Square, Thamrin Nine Podium

Gowork Lantai 9, Thamrin Nine Complex, Jl. MH Thamrin No. 10

Kebon Melati, Tanah Abang

Attn : Mr. Vinsen (Mp) : +62 878 8179 5617

Date : **June 28th 2021**

Currency : **IDR**

Payment : **FDA**

Port : **MOLAWA, MATARAPE**

No.	Vessel Name	Port/Discharge	Next/Port	Amount
1	MV MBS BALURAN TA : JUNE 03 RD , 2021 TD : JUNE 13 TH , 2021	MOLAWA, MATARAPE	BUNATI	IDR -
Total Invoice				IDR -
Advance (May 16 th , 2021)				IDR -
Balance To PT. ASJ				IDR -

Please Remit The Balance To Our Bank Account Immedietly

Bank Account :

Beneficiary Name : PT. Adhika Samudera Jaya

A/C No :

Bank : Bank BNI

BNI KC MEGA KUNINGAN - JAKARTA SELATAN 12940

PT ADHIKA SAMUDERA JAYA

President Director

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN SEI DANAU/SATUI

Telp. Contact Center : 151 / (021) 151

email : info151@dephub.go.id

KUITANSI / BUKTI BAYAR PNBP

Kepada Yang Terhormat

Labuh-PU-PT. RIANDY FIESTA SAMUDERA

Berikut adalah bukti pembayaran PNBP Jasa Kepelabuhanan, dokumen ini merupakan bukti pembayaran yang sah dengan rincian sebagai berikut :

Nama Wajib Bayar : **Labuh-PU-PT. RIANDY FIESTA SAMUDERA**
 Nama Kapal : **MBS BALURAN**
 Pemilik Kapal : **PT. MERATUS BULK SHIPPING**
 GT Kapal : **31241 TON**
 Panjang Kapal (LOA) : **189.99 METER**
 Tanggal Tiba (TA) : **2021-05-10 20:30:00**
 Tanggal Berangkat (TD) : **2021-05-30 23:00:00**
 Jenis Pelayaran : **TRAMPER**
 Lama Labuh : **21 Hari**
 No. Invoice : **INV.IDSTU.2105.001456**
 Tanggal Terbit Invoice : **2021-05-30 16:49:34**
 Masa Berlaku Invoice : **2021-06-02 09:49:37**
 Mata Uang : **Rp. IDR**
 Total Tagihan : **Rp. 3,124,100**



Kode Billing

820210530746631

Nomor Transaksi Penerimaan Negara

02AD41JNF351K087

Nomor Transaksi Bank (NTB)

000000010475

Tanggal Pembayaran : **2021-05-30 17:06:53**
 Total Pembayaran : **Rp. 3,124,100**
 Kode Bank Persepsi : **52000800099**
 Kode Channel : **7015**
 Pembayaran :
 Status Pembayaran PNBP : **LUNAS**

Rincian Pembayaran

No.	Tarif PNBP	Nominal	Satuan	Jenis PNBP	Jumlah Pembayaran
1	50	31,241	Per GT/15 Hari	labuh	1,562,050
2	50	31,241	Per GT/15 Hari	labuh	1,562,050

No.	Tarif PNBP	Nominal	Satuan	Jenis PNBP	Jumlah Pembayaran
				TOTAL PEMBAYARAN:	Rp. 3,124,100



Kementerian Keuangan RI
Direktorat Jenderal Anggaran
SISTEM INFORMASI PNBP ONLINE (SIMPONI)

BUKTI PENERIMAAN NEGARA

Data Pembayaran Tagihan :

Kode Billing	: 820210530747094
Tanggal Billing	: 30-05-2021 18:16:19
Tanggal Kedaluwarsa	: 06-06-2021 18:16:19
Tanggal Bayar	: 30-05-2021 18:21:00
Bank/Pos/Fintech Bayar	: BANK MANDIRI
Channel Bayar	: Mobile Banking
Nama Wajib Setor/Wajib Bayar	: KANTOR UPP KELAS III SATUI
Kementerian/Lembaga	: KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Unit Eselon I	: Ditjen Perhubungan Laut
Satuan Kerja	: KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN SATUI
Total Disetor	: 11.203.300 (IDR)
Terbilang	: <i>Sebelas Juta Dua Ratus Tiga Ribu Tiga Ratus (IDR)</i>
Status	: Sudah Dibayar
NTB	: 003738966667
NTPN	: D0E0948VUIS6R0MM

Detail Pembayaran Tagihan :

Jenis Setoran	: III. JASA TRANSPORTASI LAUT - F. JASA ANGKUTAN LAUT - 13. Pengawasan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan
Kode Akun	: 425519 - Pendapatan Jasa Transportasi Lainnya
Jumlah Setoran	: 3.393.000 (IDR)
Keterangan	: JAL MV.MBS BALURAN
Jenis Setoran	: III. JASA TRANSPORTASI LAUT - D. JASA KENAVIGASIAN - 1. Jasa Penggunaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)/Uang Rambu - b. Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri
Kode Akun	: 425514 - Pendapatan Jasa Navigasi Pelayaran
Jumlah Setoran	: 7.810.300 (IDR)
Keterangan	: RAMBU MV.MBS BALURAN

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN SEI DANAU/SATUI

Telp. Contact Center : 151 / (021) 151
email : info151@dephub.go.id

KUITANSI / BUKTI BAYAR PNBP

Kepada Yang Terhormat

Pup9-PT. RIANDY FIESTA SAMUDERA

Berikut adalah bukti pembayaran PNBP Jasa Perkapalan dan Kepelautan (Pengawasan Bongkar Muat Barang Berbahaya), dokumen ini merupakan bukti pembayaran yang sah dengan rincian sebagai berikut :

Nama Wajib Bayar : **Pup9-PT. RIANDY FIESTA SAMUDERA**
 Nama Kapal : **MBS BALURAN**
 Bendera : **INDONESIA**
 Nakhoda : **CAPT. ERRY BUDHI PRAMADA**
 GT Kapal : **31241 TON**



No. Invoice : **INV.IDSTU.2105.001455**
 Tanggal Terbit Invoice : **2021-05-30 15:48:40**
 Masa Berlaku Invoice : **2021-06-02 08:48:40**
 Mata Uang : **Rp. IDR**
 Total Tagihan : **Rp. 1,305,000**

Kode Billing
820210530745424

Tanggal Pembayaran : **2021-05-30 15:55:37**
 Total Pembayaran : **Rp. 1,305,000**
 Kode Bank Persepsi : **52000800099**
 Kode Channel Pembayaran : **7015**
 Status Pembayaran PNBP : **LUNAS**

Nomor Transaksi Penerimaan Negara
D723F48VUIS6QV2G

Nomor Transaksi Bank (NTB)
000000008608

Rincian Pembayaran

No.	Tarif PNBP	Nominal	Satuan	Klas BB	Nama Barang	Kegiatan	Jumlah Tagihan
1	25	52,200	Per Ton per Muatan	KLAS9	BATUBARA	MUAT	1,305,000

No.	Tarif PNBP	Nominal	Satuan	Klas BB	Nama Barang	Kegiatan	Jumlah Tagihan
						TOTAL PEMBAYARAN:	Rp. 1,305,000



PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)
CABANG KOTABARU

JL. Raya Stagen KM.11 No. 9 KOTABARU



KANTOR PUSAT / HEAD OFFICE : JL.PERAK TIMUR 610 SURABAYA

NPWP / Tax Id Number : 01.061.000.4-093.000

NOTA INI DIPERSAMAKAN DENGAN FAKTUR PAJAK
(THIS BILL EQUATED AS A TAX INVOICE)

(Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Pajak Nomor PER-13/PJ/2019
tanggal 02 Juli 2019)

NOTA PENJUALAN JASA KEPELABUHANAN / PORT SERVICE BILL

NOMOR / TAX INVOICE NUMBER : 010.111.21.00005770

Jumlah Yang Harus Dibayar / Amount To Be Paid	Tgl. Jatuh Tempo / Due Date	NO.NOTA / BILL NO : 2105530410	GT : 31.241	BENDERA / FLAG ORG : INA
Rp 6.465.416,00	11 Juni 2021	NAMA KAPAL / SHIP NAME : MBS BALURAN/-	TGL. TIBA / ARR. DATE: 10/05/2021 00:00	TGL. BRKT / DEPT. DATE: 31/05/2021 00:00

Pelanggan / Customer :

RIANDY FIESTA SAMUDERA, PT (1610000280)

JL ZAFRI ZAM-ZAM NO. 18 - 19 RT 039 RW 03, BELITUNG SELATAN, BANJARMASIN BARAT, BANJARMASIN,
KALIMANTAN SELATAN

NPWP / TIN : 939360038731000

Jenis Tagihan / Bill

Segment :

NO	JENIS JASA / KIND OF SERVICE	JUMLAH / AMOUNT	NOTE
1	Pd Pemanduan	Rp 5.868.560,00	1. Pengajuan keberatan dapat diajukan selambat-lambatnya 5 hari kerja sejak nota terbit dan apabila melampaui dianggap telah disetujui. Pengajuan keberatan dapat ditanggapi, jika debitur telah membayar lunas. 2. Dokumen ini dianggap sah sebagai bukti pembayaran jasa Kepelabuhanan.
JUMLAH / TOTAL		Rp 5.868.560,00	<div>LUNAS [PAID] 07 Juni 2021</div>
POTONGAN HARGA / DISCOUNT		Rp 0,00	
DASAR PENGENAAN PAJAK / TAX BASE		Rp 5.868.560,00	
PPN 10% / 10% TAX		Rp 586.856,00	
MATERAI / STAMP DUTY		Rp 10.000,00	
PPN DIBEBASKAN		Rp 0,00	
JUMLAH TERHUTANG / PAYABLE		Rp 6.465.416,00	
UANG JAMINAN / DEPOSIT		Rp 0,00	
PIUTANG		Rp 6.465.416,00	

TERBILANG : ENAM JUTA EMPAT RATUS ENAM PULUH LIMA RIBU EMPAT RATUS ENAM BELAS RUPIAH

KOTABARU, 01 Juni 2021

Manajer Regional Keuangan

Ijin Pembubuhan Bea Materai Lunas dengan
Sistem Komputerisasi dari Dir. Jen. Pajak
Nomor : SI-00011/SK/WPJ.19/KP.0403/2021
Tanggal 18-Jan-2021

TERMASUK BEA
MATERAI
Rp 10.000,00

HENDRA BUDIMAN



Printed By : RIANDY FIESTA SAMUDERA
PT(250029001)
Printed Date : 07/06/2021 16:41:24
Printed Sequence : 3

PT. (PERSERO) PELABUHAN INDONESIA III, CABANG : SATUI

PERHITUNGAN JASA LABUH/TAMBAT/PANDU/TUNDA/KEPIL

No PPK Pertama	: 2105530410	Pelanggan	: RIANDY FIESTA SAMUDERA, PT
Kapal	: MBS BALURAN	Bank	: -
Jenis Kapal	: KPLCURAHKR	Valuta	: IDR
Pelayaran	: DLMNEGERI	Pelabuhan Asal/Tujuan	: KENDARI / KENDARI
Trayek	: NONREGULER	Bendera	: INA
Kunjungan	: KPLNIAGA	Kemasan Bongkar/Muat	: CURAHKRG / -
GT/LOA/DWT	: 31241 / 189.99 / 53297	Tonase Bongkar/Muat	: 0 Ton/Liter / --
		Batas Masa Tambat	: 0

PERHITUNGAN JASA LABUH

No PPK : 21055304100101
Waktu : Dari 10-05-2021 20:30 sampai 31-05-2021 01:00
Lokasi : REDE BUNATI

Masa 3	$(31,241 \times 1 \times 0 \times 100\%) \times 100\% = 0$		
Masa 2	$(31,241 \times 1 \times 0 \times 100\%) \times 100\% = 0$		
Masa 1	$(31,241 \times 1 \times 0 \times 100\%) \times 100\% = 0$		
Total Pendapatan		= Rp	0
Total Biaya LABUH		= Rp	0

PERHITUNGAN JASA PANDU

No PPK : 21055304100401
Waktu : Dari 10-05-2021 20:30 sampai 10-05-2021 22:15
Lokasi : Dari OUTBAR SATUI Ke STS BUNATI
Jenis Pandu : NORMAL

MASUK,

B. Tetap	$(1 \times 1 \times 435,000 \times 100\%) \times 100\% = 435,000$		
B. Variable	$(31,241 \times 1 \times 80 \times 100\%) \times 100\% = 2,499,280$		
Total Pendapatan		= Rp	2,934,280
Total Biaya PANDU		= Rp	2,934,280

PERHITUNGAN JASA PANDU

No PPK : 21055304100402
Waktu : Dari 31-05-2021 00:30 sampai 31-05-2021 01:00
Lokasi : Dari STS BUNATI Ke OUTBAR SATUI
Jenis Pandu : NORMAL

KELUAR,

B. Tetap	$(1 \times 1 \times 435,000 \times 100\%) \times 100\% = 435,000$		
B. Variable	$(31,241 \times 1 \times 80 \times 100\%) \times 100\% = 2,499,280$		
Total Pendapatan		= Rp	2,934,280
Total Biaya PANDU		= Rp	2,934,280

Tgl Kurs : 30-05-2021

Nilai Kurs : 1

TOTAL IDR

= Rp 5,868,560

Terbilang : lima juta delapan ratus enam puluh delapan ribu lima ratus enam puluh rupiah

SATUI, 07-06-2021
GENERAL MANAGER BATULICIN

ARI SUDARSONO



SEBAMBAN
SPB.IDSTU.0521.0000539



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR

PORT CLEARANCE

Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219

Nama Kapal <i>Ship</i>	MBS BALURAN	Tanda Panggilan / IMO <i>Call Sign / IMO</i>	YCYF2 / 9347920	Bendera <i>Flag</i>	ID
Nakhoda <i>Master</i>	ERRY BUDHI PRAMADA	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	31241	Perusahaan <i>Company</i>	PT. RIANDY FIESTA SAMUDERA

Sesuai dengan pernyataan nakhoda
In accordance with Master Sailing Declaration

Nomor
Number : SPB.IDSTU.0521.0000539

Tanggal
Date : 30 May 2021

Jam
Time : 13:15:44

Dengan ini kapal tersebut diatas.
The above mentioned vessel is hereby

Disetujui
Approved

Bertolak dari <i>Departure from</i>	: SEBAMBAN	Tanggal / Jam <i>Date Time</i>	: 30 MAY 2021 23:00:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destinationn</i>	: KENDARI
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crews</i>	: 21 ORANG TERMASUK NAKHODA	Dengan Muatan <i>With cargoes</i>	: SESUAI MANIFEST		
Tempat diterbitkan <i>Place of Issued</i>	: SEBAMBAN				
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 30 MAY 2021			SYAHBANDAR HARBOUR MASTER	
Jam <i>Time</i>	: 21:22:22				

PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SL019.IDSTU.0521.000659

NAMA KAPAL : MBS BALURAN NAMA PERUSAHAAN : PT. RIANDY FLESTA SAMUDERA TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-05-30 23:00:00
ASAL : KENDARI TUJUAN : KENDARI JUMLAH AWAK : 21 ORANG

DATA AWAK KAPAL										
NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	ERRY BUDHI PRAMADA	M	15-09-1970	Indonesia	6201006205	D 041928	29-01-2022	Master	ANT I	6201006205N10214
2.	YOSAFAT ADRIAN PINASSANG	M	14-04-1970	Indonesia	6201011876	F.191443	12-09-2022	Chief Officer	ANT II	6201011876N20519
3.	FRANSTYAN RANTE	M	28-07-1992	Indonesia	6201318816	F.078825	03-12-2022	2nd Officer	ANT II	6201318816N20418
4.	ENRICO JORDAN REZA NANDA	M	05-09-1997	Indonesia	6211755489	F 120702	16-05-2023	3rd Officer	ANT III	6211755489N30320
5.	SUKARDI	M	07-08-1967	Indonesia	6200036147	E 120500	26-09-2023	Chief Engineer	Ahli Tehnika Tingkat I	6200036147T10118
6.	TEDDY LAKSANA RACHMANTO	M	12-07-1995	Indonesia	6211585240	F. 031873	15-06-2022	Electriciant	ETO	6211585240E10518
7.	RUBEN HARLI MALENDES	M	27-09-1966	Indonesia	6200154454	F.132904	09-07-2023	Boatswain	RATINGS DECK	6200154454S340517
8.	AHMAD HISOM MUBAROK	M	27-10-1991	Indonesia	6201510016	E.144107	23-01-2022	A/B. 1	RATINGS DECK	6201510016S340517
9.	EDWARD TUMBELAKA	M	01-08-1989	Indonesia	6211600497	E.124409	31-10-2021	A/B. 2	RATINGS DECK	6200262155S340716
10.	YUDI MUTALIB	M	15-10-1985	Indonesia	6200353937	F 180839	11-12-2021	A/B. 3	RATINGS DECK	6200353937S340517
11.	CECEP SUPRIYADI	M	26-05-1998	Indonesia	6211512324	F 020466	04-11-2022	C/S	RATINGS DECK	6211512324S30120
12.	ANDRIAN PERNANDO	M	11-12-1988	Indonesia	6211512319	F.179228	30-08-2023	C/S	RATINGS DECK	6211512319S30220
13.	MIFTAKHUL WIJAYA	M	01-12-1991	Indonesia	6201498378	E. 149954	09-05-2022	Fitter	RATINGS ENGINE	6201328408420216
14.	ACHMAD NASHRULLAH	M	15-04-1994	Indonesia	6211403247	G 207365	26-01-2024	Oil.2	RATINGS ENGINE	6211403247A20320

DATA AWAK KAPAL										
NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
15.	MUHAMMAD HAMIM FUSHILAT	M	25-07-1980	Indonesia	6200501951	F 164039	16-10-2023	Oilr.3	RATINGS ENGINE	6200501951420716
16.	SULAIMAN	M	15-01-1969	Indonesia	6201034929	F 021161	05-11-2022	CH.Cook	RATINGS DECK	6201034929340516
17.	FASBIR SHOBRON JAMIL	M	07-10-1990	Indonesia	6211925208	G 031275	26-10-2023	Mess Boy	RATINGS DECK	6211925208330720
18.	FERI PADLY	M	19-05-1987	INDONESIA	6200273513	E 025048	23-02-2023	2nd Engineer	Ahli Tehnika Tingkat II	6200273513720215
19.	HERWIN	M	28-04-1989	INDONESIA	6201298358	F 068978	27-12-2022	3rd Engineer	Ahli Tehnika Tingkat II	6201298358720419
20.	HUSEN ARIYANTO	M	22-11-1996	INDONESIA	6211745462	F 132537	29-06-2023	4th Engineer	Ahli Tehnika Tingkat III	6211745462730520
21.	ANDRIYAS SUBIANTORO	M	05-08-1985	INDONESIA	6200355942	D 056211	21-04-2023	Oilcr	Ahli Tehnika Tingkat V Manajemen	6200355942S50519



DIKELUARKAN : SATU!
PADA TANGGAL : 30 MAY 2021
AN. KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS III
SATU!

ADHIKA SAMUDERA JAYA
DAILY VESSELS ACTIVITY REPORT
FEBRUARI 2021

NO	VESSEL	MONTH	PORT OF CALL	1A	TIME	1C	DATE	TIME	ID	DATE	TIME	FDA RECEIPT	FDA SENDING	OVERDUE RECEIPT	OVERDUE SENDING
1	MV MBS BALURAN VOY 02	FEBRUARY	MOROSI	06-Feb-21	5:12	07-Feb-21	22:20	15-Feb-21	14:24	05-Mar-21	26-Feb-21	11			-7
2	MT ASUMI XXVI VOY NO. 003/U/ASM-XXX/II/21	FEBRUARY	IBT-MEKAR PUTH	10-Feb-21	11:12	12-Feb-21	16:00	16-Feb-21	23:00	10-Mar-21	02-Mar-21	14			-8
3	MV LUMOSO JAYA VOY 02	FEBRUARY	MOROSI	06-Feb-21	20:42	09-Feb-21	8:30	17-Feb-21	23:26	05-Mar-21	29-Feb-21	12			#VALUE!
4	MT WOOJIN ELVIS V.2102	FEBRUARY	MERAK	14-Feb-21	22:20	15-Feb-21	6:10	17-Feb-21	8:00	02-Mar-21	15-Mar-21	13			13
5	MV MANALAGI YASA	FEBRUARY	BUNATI	13-Feb-21	21:42	16-Feb-21	3:00	19-Feb-21	13:04	05-Mar-21	07-Mar-21	16			2
6	MV MANALAGI ENZI	FEBRUARY	MOROSI	08-Feb-21	22:36	12-Feb-21	10:00	20-Feb-21	21:12	05-Mar-21	08-Mar-21	16			3
7	MV LUMOSO JAYA VOY 02	FEBRUARY	MUARA SATUI	20-Feb-21	8:00	20-Feb-21	14:45	25-Feb-21	1:06	15-Mar-21	11-Mar-21	14			-4
8	MV PACIFIC 08	FEBRUARY	TANJUNG BUYUT	10-Feb-21	12:42	12-Feb-21	11:10	27-Feb-21	12:18	10-Mar-21	06-Mar-21	7			-4
9	MV STAR HERCULES	FEBRUARY	MUARA BANYUASIN	17-Feb-21	12:00	18-Feb-21	18:20	27-Feb-21	10:52	10-Mar-21	06-Mar-21	7			-4
10	MV ALYAH PERMATA	FEBRUARY	MOROSI	17-Feb-21	8:54	19-Feb-21	3:00	27-Feb-21	15:00	10-Mar-21	05-Mar-21	7			-4
11	MV CAPE IRIS	FEBRUARY	BUNATI	21-Feb-21	10:30	22-Feb-21	1:15	03-Mar-21	16:25	15-Mar-21	13-Mar-21	10			-2
12	MV MBS BRATAN	FEBRUARY	MUARA SATUI	26-Feb-21	14:00	27-Feb-21	2:20	03-Mar-21	7:30	15-Mar-21	14-Mar-21	10			-1
13	MV BLUEWAYS	FEBRUARY	TANJUNG KAMPEH	25-Feb-21	3:40	27-Feb-21	7:00	04-Mar-21	20:30	22-Mar-21	16-Mar-21	12			-6
14	MV MANALAGI SAMBA	FEBRUARY	MOROSI	13-Feb-21	6:48	26-Feb-21	4:35	10-Mar-21	21:24	22-Mar-21	22-Mar-21	12			0
15	MV ALYAH PRATAMA	FEBRUARY	MOROSI	23-Feb-21	0:30	06-Mar-21	14:20	15-Mar-21	9:30	26-Mar-21	30-Mar-21	15			4

ADHIKA SAMUDERA JAYA
DAILY VESSELS ACTIVITY REPORT
MARCH 2021

NO	VESSEL	MONTH	PORT OF CALL	TA		IC		ID		FDA DOCUMENT			
				DATE	TIME	DATE	TIME	DATE	TIME	FDA RECEIPT	FDA SENDING	OVERDUE RECEIPT	OVERDUE SENDING
1	MV ROYAL 09	MARCH	MERAK	05-Mar-21	-	-	-	06-Mar-21	-	05-Mar-21	27-Apr-21	16	53
2	MV MDIM BROMO	MARCH	MOROSI	01-Mar-21	20:00	03-Mar-21	20:25	11-Mar-21	12:00	22-Mar-21	27-Apr-21	16	36
3	MV COMMON VENTURE	MARCH	BONTANG	07-Mar-21	17:30	09-Mar-21	22:31	11-Mar-21	12:30	25-Mar-21	30-Apr-21	15	36
4	MV CONSTANTIA	MARCH	BUNATI	08-Mar-21	23:00	09-Mar-21	19:40	15-Mar-21	4:24	25-Mar-21	30-Apr-21	11	36
5	MV PACIFIC BULK	MARCH	MUARA SATU	10-Mar-21	11:48	10-Mar-21	20:50	15-Mar-21	16:48	25-Mar-21	02-Apr-21	12	8
6	MV MBS BRATAN	MARCH	MOROSI	06-Mar-21	1:36	13-Mar-21	18:05	21-Mar-21	20:00	29-Mar-21	05-Apr-21	11	7
7	MV MDIM BROMO VOY 04	MARCH	MOROSI	19-Mar-21	20:18	21-Mar-21	20:45	28-Mar-21	20:00	07-Apr-21	09-Apr-21	12	2
8	MV MBS BRATAN VOY 02/21	MARCH	BUNATI	24-Mar-21	7:54	24-Mar-21	16:30	29-Mar-21	15:42	08-Apr-21	05-Apr-21	7	-3
9	MV MDIM BATUR	MARCH	MOROSI	20-Mar-21	19:48	24-Mar-21	17:30	01-Apr-21	10:00	15-Apr-21	11-Apr-21	11	-4
10	MV LUMOSO JAYA VOY 03/21	MARCH	BUNATI	22-Mar-21	16:30	-	-	01-Apr-21	4:00	08-Apr-21	06-Apr-21	6	-2
11	MV ERMIONE	MARCH	MUARA BANYUASIN	26-Mar-21	7:48	27-Mar-21	2:45	02-Apr-21	3:35	12-Apr-21	09-Apr-21	7	-3
12	MV DRY TRANSPORT	MARCH	MOROSI	22-Mar-21	17:42	28-Mar-21	21:55	09-Apr-21	11:00	19-Apr-21	16-Apr-21	7	-3
13	MV PACIFIC BULK	MARCH	MOROSI	18-Mar-21	21:12	30-Mar-21	12:30	10-Apr-21	13:42	19-Apr-21	17-Apr-21	7	-2

ADHIKA SAMUDERA JAYA
DAILY VESSELS ACTIVITY REPORT
APRIL 2021

NO	VESSEL	MONTH	PORT OF CALL	TA		TC		TD	FDA DOCUMENT			
				DATE	TIME	DATE	TIME		FDA RECEIPT	FDA SENDING	OVERDUE RECEIPT	OVERDUE SENDING
1	MV PRABHU SHAKTI	APRIL	KALIDRANG	04-Apr-21	17:30	08-Apr-21	14:00	10-Apr-21	10:12	19-Apr-21	9	9
2	MV DA TANG 711	APRIL	MUATA BANYUASIN	12-Apr-21	10:18	13-Apr-21	0:20	18-Apr-21	18:00	30-Apr-21	12	9
3	MT. MOQIN ELVS V.2105	APRIL	MERAK	16-Apr-21	2:50	17-Apr-21	19:05	18-Apr-21	22:05	30-Apr-21	12	10
4	MV PACIFIC BULK	APRIL	BUNATI	13-Apr-21	7:30	13-Apr-21	14:35	20-Apr-21	12:50	29-Apr-21	9	10
5	MV. MBS BRATAN	APRIL	MOROSI	01-Apr-21	10:12	03-Apr-21	9:45	22-Apr-21	15:18	03-May-21	11	14
6	MV LUKOSO JAYA	APRIL	MOROSI	13-Apr-21	14:00	14-Apr-21	0:20	22-Apr-21	21:20	03-May-21	11	11
7	MV MBS BALURAN	APRIL	BUNATI	10-Apr-21	0:42	19-Apr-21	23:45	26-Apr-21	18:25	09-May-21	11	13
8	MV PHONG CHANG ZHOU SHAN MV PHONG CHANG ZHOU SHAN	APRIL APRIL	TARAHAN TARAHAN	22-Apr-21 22-Apr-21	19:30 19:30	24-Apr-21 24-Apr-21	15:40 15:40	27-Apr-21 27-Apr-21	12:45 12:45	04-May-21	7	13
9	MT ASUMI XXVI 005/LASH-XXXI/IV/21	APRIL	JETTY SMART	26-Apr-21	4:06	02-May-21	19:20	08-May-21	6:24	31-May-21	23	12
10	MV MBS BALURAN	APRIL	MOROSI	29-Apr-21	15:18	01-May-21	3:15	08-May-21	14:10	20-May-21	12	13
11	MV. ALIVAH PERTIWI	APRIL	MOROSI	29-Apr-21	8:24	04-May-21	7:00	01-Jun-21	13:12	10-Jun-21	9	10

ADHIKA SAMUDERA JAYA
DAILY VESSELS ACTIVITY REPORT
MAY 2021

NO	VESSEL	MONTH	PORT OF CALL	TA		IC		ID	FDA DOCUMENT			
				DATE	TIME	DATE	TIME		FDA RECEIPT	FDA SENDING	OVERDUE RECEIPT	OVERDUE SENDING
1	MV PACIFIC BULK	MAY	BUNATI	06-May-21	20:54	07-May-21	13:00	15-May-21	6:10	31-May-21	27-May-21	12
2	MV. MDM BROMO	MAY	BUNATI	09-May-21	20:12	11-May-21	11:30	16-May-21	22:35	31-May-21	29-May-21	13
3	MT ASUMI XXVI 005/D/ASM-XXVI/V/21	MAY	JETTY IBT	08-May-21	20:00	14-May-21	19:48	18-May-21	7:00	10-Jun-21	02-Jun-21	15
4	MV. MBS BRATAN	MAY	MOROSI	06-May-21	13:36	08-May-21	20:30	19-May-21	9:24	31-May-21	02-Jun-21	11
5	MT ASUMI XXVI VOY 006	MAY	JETTY TARIJUN	18-May-21	18:42	-	-	22-May-21	23:54	10-Jun-21	09-Jun-21	11
6	MV 5TH CHIBA	MAY	MOROSI	12-May-21	20:00	14-May-21	23:10	27-May-21	8:30	03-Jun-21	29-Jun-21	14
7	MV. LUMOSO AMAN V06-21	MAY	MOROSI	09-May-21	16:00	11-May-21	19:15	28-May-21	10:00	10-Jun-21	23-Jun-21	13
8	MV. MBS BALURAN	MAY	BUNATI	10-May-21	20:30	24-May-21	7:15	31-May-21	2:00	14-Jun-21	23-Jul-21	15
9	MV. PACIFIC BULK	MAY	MOROSI	18-May-21	15:00	22-May-21	19:10	05-Jun-21	12:18	18-Jun-21	08-Jun-21	15
10	MV. DAUDAN PETTIWI	MAY	BUNATI	25-May-21	9:30	25-May-21	23:50	05-Jun-21	14:00	28-Jun-21	08-Jun-21	8
11	MV. MDM BROMO	MAY	MOROSI	19-May-21	16:04	28-May-21	8:10	08-Jun-21	10:30	18-Jun-21	06-Jun-21	10
12	MV KM VANCOUVER	MAY	MATARAPE	29-May-21	10:18	30-May-21	10:10	08-Jun-21	18:06	25-Jun-21	26-May-21	8

ADHIKA SAMUDERA JAYA
DAILY VESSELS ACTIVITY REPORT
JUNI 2021

NO	VESSEL	MONTH	PORT OF CALL	TA		IC		ID	FDA DOCUMENT			
				DATE	TIME	DATE	TIME		FDA RECEIPT	FDA SENDING	OVERDUE RECEIPT	OVERDUE SENDING
1	MT. DL CLOVER	JUNE	MERAK	09-Jun-21	18:35	09-Jun-21	22:30	11-Jun-21	2:25	22-Jun-21	42	11
2	MV. DRY TRANSPORT	JUNE	BUNATI	06-Jun-21	9:18	06-Jun-21	20:10	12-Jun-21	16:00	29-Jun-21	20	17
3	MV. MBS BALURAN	JUNE	MATARAPE	03-Jun-21	6:12	05-Jun-21	12:40	13-Jun-21	5:48	20-Jun-21	19	7
4	MV. PACIFIC BULK	JUNE	BUNATI	08-Jun-21	2:30	08-Jun-21	14:30	16-Jun-21	16:30	29-Jun-21	18	15
5	MV. STAR ELIZABETH	JUNE	TABONEO	10-Jun-21	0:36	10-Jun-21	23:40	16-Jun-21	18:00	01-Jul-21	16	15
6	MV. AFRICAN LEOPARD	JUNE	MUARA BANYUASIN	11-Jun-21	0:42	11-Jun-21	22:40	19-Jun-21	10:24	03-Jul-21	5	14
7	MV. BAO FLOURISH	JUNE	TANJUNG KAMPEH	13-Jun-21	17:18	15-Jun-21	19:00	21-Jun-21	1:10	02-Jul-21	11	7
8	MV. UNITY	JUNE	MUARA BANYUASIN	20-Jun-21	9:20	21-Jun-21	12:35	27-Jun-21	1:45	02-Jul-21	5	10
9	MV. DRY TRANSPORT	JUNE	MATARAPE	15-Jun-21	10:30	17-Jun-21	1:20	28-Jun-21	17:00	09-Jul-21	4	11
10	MV. MBS BALURAN	JUNE	BUNATI	15-Jun-21	12:48	22-Jun-21	10:50	30-Jun-21	13:42	15-Jul-21	15	9
11	MV. PACIFIC BULK	JUNE	MATARAPE	17-Jun-21	22:30	24-Jun-21	15:45	16-Jul-21	12:00	10-Aug-21	17	8
12	MV. MBS BRATAN	JUNE	MATARAPE	25-Jun-21	9:30	07-Jul-21	2:00	19-Jul-21	3:18	03-Aug-21	17	10

ADHIKA SAMUDERA JAYA
DAILY VESSELS ACTIVITY REPORT
JULI 2021

NO	VESSEL	MONTH	PORT OF CALL	TA		IC		ID		LONG STAY	FDA DOCUMENT			
				DATE	TIME	DATE	TIME	DATE	TIME		FDA RECEIPT	FDA SENDING	OVERDUE RECEIPT	OVERDUE SENDING
1	MV. STH CHIBA	JULI	MATARAPE	04-Jul-21	11:42	12-Jul-21	7:05	26-Jul-21	9:48	22	01-Sep-21	07-Aug-21	37	12
2	MV. TONG XIANG	JULI	KALIOBANG	21-Jul-21	9:40	24-Jul-21	9:00	27-Jul-21	3:25	6	16-Aug-21	06-Aug-21	20	11
3	MV. DAIDAN MUSTIKAWATI	JULI	MATARAPE	09-Jul-21	5:00	25-Jul-21	9:30	04-Aug-21	10:06	26	01-Sep-21	18-Aug-21	28	14
4	MV. DHARMA LAUTAN RUBY	JULI	TG PEMANCINGAN	28-Jul-21	21:45	29-Jul-21	22:15	05-Aug-21	11:00	8	27-Sep-21	16-Aug-21	53	11
5	MV. DRY TRANSPORT	JULI	MATARAPE	12-Jul-21	18:24	28-Jul-21	8:20	07-Aug-21	19:42	26	01-Sep-21	18-Aug-21	25	11
6	MV. ABDUL HAMID	JULI	MATARAPE	15-Jul-21	5:42	01-Aug-21	21:20	14-Aug-21	16:06	30	09-Sep-21	25-Aug-21	26	11
7	MV. LGH PROSPER	JULI	MATARAPE	16-Jul-21	1:00	13-Aug-21	4:30	20-Aug-21	15:48	35	09-Sep-21	30-Aug-21	20	10
8	MV. SOHO PRINCIPAL	JULI	MATARAPE	14-Jul-21	0:55	21-Jul-21	18:20	20-Aug-21	10:00	37	08-Sep-21	30-Aug-21	19	10
9	MV. PACIFIC BULK	JULI	MATARAPE	31-Jul-21	5:00	21-Aug-21	9:50	02-Sep-21	22:35	33	24-Sep-21	29-Sep-21	22	12
10	MV. CHLOE	JULI	MUARA BERAU	30-Jul-21	2:48	04-Aug-21	20:20	08-Aug-21	21:00	9	23-Aug-21	22-Jul-21	15	14
11	MV. FERU NUSANTARA REGAS SATU	JULI	KEPUALUAN SERIBU	30-Jul-21	6:00	30-Jul-21	6:00	30-Jul-21	18:00	0	27-Aug-21	11-Aug-21	28	11