

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



SKRIPSI

**PENGARUH KESIAPAN DERMAGA DAN
DOKUMEN *CLEARANCE* UNTUK KAPAL ASING
TERHADAP WAKTU TUNGGU (*WAITING TIME*)
KAPAL DI DERMAGA KRAKATAU BANDAR
SAMUDERA**

Oleh :

YUSRI FAUZIL ADHIM

NRP. 463200587

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA**

2024

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



SKRIPSI

**PENGARUH KESIAPAN DERMAGA DAN
DOKUMEN *CLEARANCE* UNTUK KAPAL ASING
TERHADAP WAKTU TUNGGU (*WAITING TIME*)
KAPAL DI DERMAGA KRAKATAU BANDAR
SAMUDERA**

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

Oleh :

YUSRI FAUZIL ADHIM

NRP. 463200587

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



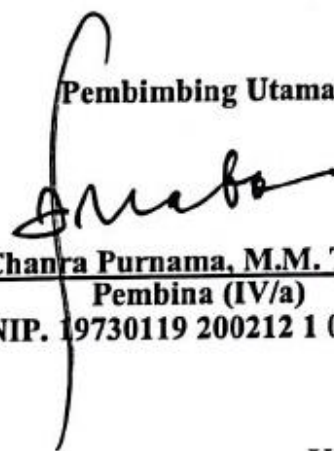
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : YUSRI FAUZIL ADHIM
NRP : 463200587
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH KESIAPAN DERMAGA DAN
DOKUMEN *CLEARANCE* UNTUK KAPAL
ASING TERHADAP WAKTU TUNGGU
(*WAITING TIME*) KAPAL DI DERMAGA
KRAKATAU BANDAR SAMUDERA

Jakarta, 03 Juni 2024

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping


Capt. Chanra Purnama, M.M. Tr., M.Mar.
Pembina (IV/a)
NIP. 19730119 200212 1 001


Susi Herawati, S. Si., M.Pd.
Penata (III/c)
NIP. 19840611 200912 2 002

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidya Selasдини, M.MTr.
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 : YUSRI FAUZIL ADHIM
NRP : 463200587
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH KESIAPAN DERMAGA DAN
DOKUMEN *CLEARANCE* UNTUK KAPAL
ASING TERHADAP WAKTU TUNGGU
(*WAITING TIME*) KAPAL DI DERMAGA
KRAKATAU BANDAR SAMUDERA

Ketua Penguji

Laila Puspitasari Anggraini, S.Pd.M.Pd

Penata (III/c)

NIP. 19830801 200912 2 004

Anggota Penguji

Denny Fitrial, S.Si.MT

Penata (III/c)

NIP. 19800727 200912 1 001

Anggota Penguji

Susi Herawati, S.Si., M.Pd.

Penata (III/c)

NIP. 19840611 200912 2 002

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.M.Tr.

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas segala limpahan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini tepat pada waktunya untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan Program Diploma IV jurusan KALK, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah ditentukan sesuai dengan kurikulum pendidikan.

Penyusunan skripsi ini didasari atas pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktik darat di PT. Benua Indah Gemaca cabang Merak serta pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun topik atau judul skripsi ini adalah :

**“PENGARUH KESIAPAN DERMAGA DAN DOKUMEN *CLEARANCE* UNTUK
KAPAL ASING TERHADAP WAKTU TUNGGU (*WAITING TIME*) KAPAL DI
DERMAGA KRAKATAU BANDAR SAMUDERA”**

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis telah menerima banyak pengarahan, bantuan dan masukan dari berbagai pihak, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada semua pihak yang telah membantu, antara lain kepada :

1. Yth. Dr. Capt Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Dr. Vidya Selasini, S.SiT., M.MTr., selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Yth. Bapak Titis Ari Wibowo, S.SI. T, M.M. Tr., selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Yth. Capt. Chanra Purnama, M.M. Tr., M.Mar., selaku Dosen Pembimbing Utama yang telah memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.

5. Yth. Ibu Susi Herawati, S. Si., M.Pd., selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang telah memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
6. Yth. Seluruh Civitas Akademik, Staf dan Dosen Pengajar Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta
7. Seluruh direksi dan karyawan PT. Benua Indah Gemaca cabang Merak terima kasih atas bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis ketika melaksanakan praktik darat (PRADA).
8. Teruntuk kedua orang tua tercinta, Bapak Muhammad Nur dan Ibu Komariah yang telah bekerja keras, mendidik, dan membesarkan dengan penuh kasih sayang serta selalu menjadi penyemangat serta inspirasi penulis.
9. Teruntuk Kakak saya Rizki Ramadhani yang senantiasa menjadi sosok kakak yang selalu memberi motivasi dan masukan. Serta Adik saya tercinta Riki Tri Praditya dan Arkha Aria Berwyn yang membuat saya semangat untuk menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya.
10. Rizki Salsa Billa, yang senantiasa memberi dukungan, motivasi, pengingat, dan selalu menemani penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan tepat pada waktunya.
11. Kepada seluruh taruna angkatan 63 selama menjalani pendidikan di STIP Jakarta terima kasih atas pelajaran tentang kehidupan di dalam asrama.
12. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis untuk dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini.
13. Terakhir, terima kasih untuk diri sendiri, karena telah berjuang dan bertanggung jawab untuk menyelesaikan skripsi ini. Terus berusaha dan tidak menyerah menikmati setiap proses yang tidak mudah ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan, baik dari segi penyusunan kalimat, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi tersebut. Oleh karena itu, penulis mengharapkan saran serta tanggapan yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan yang berguna bagi siapapun yang membaca, serta dapat memenuhi persyaratan program Diploma IV di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Jakarta, 03 Juni 2024

Penulis,



YUSRI FAUZIL ADHIM

NRP. 463200587

DAFTAR ISI

Halaman

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR BAGAN	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I : PENDAHULUAN.....	
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	6
C. BATASAN MASALAH	6
D. RUMUSAN MASALAH.....	6
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN.....	7
F. SISTEMATIKA PENELITIAN.....	8
BAB II : LANDASAN TEORI	
A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL	9
B. TEORI.....	10
C. PENELITIAN TERDAHULU	18
D. KERANGKA PEMIKIRAN	21
E. HIPOTESIS.....	22
BAB III : METODE PENELITIAN	
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN.....	23
B. METODE PENDEKATAN	23
C. SUMBER DATA	24
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	25
E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPLING	31
F. TEKNIK ANALISIS DATA.....	32

BAB IV	:	ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
		A. DESKRIPSI DATA	40
		B. ANALISIS DATA	58
		C. PEMECAHAN MASALAH.....	77
BAB V	:	KESIMPULAN DAN SARAN	
		A. KESIMPULAN.....	81
		B. SARAN.....	82

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 1.1	Realisasi Persetujuan Dokumen <i>Clearance</i>	3
Tabel 1.2	Realisasi Waktu Tunggu Kapal di dalam area Pelabuhan	4
Tabel 2.1	Penelitian Terdahulu	18
Tabel 3.1	Kisi-kisi instrumen Kesiapan Dermaga (X1)	26
Tabel 3.2	Kisi-kisi instrumen Dokumen <i>Clearance</i> (X2)	28
Tabel 3.3	Kisi-kisi instrumen Waktu Tunggu (<i>Waiting Time</i>) Kapal (Y).....	29
Tabel 3.4	Skor Likert untuk skor penilaian	30
Tabel 3.5	Kategori skala kriteria penilaian analisis deskriptif	33
Tabel 3.6	Interpretasi koefisien korelasi	36
Tabel 4.1	Ukuran dermaga Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera	43
Tabel 4.2	Total panjang dermaga Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera	44
Tabel 4.3	Data responden berdasarkan jenis kelamin	45
Tabel 4.4	Data responden berdasarkan usia	45
Tabel 4.5	Data responden berdasarkan pendidikan terakhir.....	46
Tabel 4.6	Jumlah kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Benua Indah Gemaca cabang Merak periode agustus 2022 sampai dengan juli 2023	47
Tabel 4.7	Rekapitulasi hasil jawaban responden variabel kesiapan dermaga (X1)	58
Tabel 4.8	Rekapitulasi hasil jawaban responden variabel dokumen <i>clearance</i> (X2)	61
Tabel 4.9	Rekapitulasi hasil jawaban responden variabel waktu tunggu kapal (<i>waiting time</i>) (Y).....	63
Tabel 4.10	Hasil uji validitas variabel kesiapan dermaga (X1).....	66
Tabel 4.11	Hasil uji validitas variabel dokumen <i>clearance</i> (X2).....	67
Tabel 4.12	Hasil uji validitas variabel waktu tunggu (<i>waiting time</i>) kapal (Y)	67
Tabel 4.13	Hasil uji reliabilitas variabel kesiapan dermaga (X1)	68

Tabel 4.14 Hasil uji reliabilitas variabel dokumen <i>clearance</i> (X2).....	68
Tabel 4.15 Hasil uji reliabilitas variabel waktu tunggu (<i>waiting time</i>) kapal (Y)	69
Tabel 4.16 Hasil uji t.....	69
Tabel 4.17 Hasil uji f.....	70
Tabel 4.18 Regresi terhadap X1 terhadap Y (sederhana)	72
Tabel 4.19 Regresi terhadap X2 terhadap Y (sederhana)	73
Tabel 4.20 Regresi terhadap X1 dan X2 terhadap Y (berganda).....	74
Tabel 4.21 Analisis koefisien korelasi berganda	75
Tabel 4.22 Koefisien determinasi X1 terhadap Y	76
Tabel 4.23 Koefisien determinasi X2 terhadap Y	76
Tabel 4.24 Koefisien determinasi X1 dan X2 terhadap Y.....	77

DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 4.1 Struktur Organisasi Pelabuhan Krakatau Bandar Samudera	41
---	----

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran	21

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1: Identitas Responden

Lampiran 2: Tabel r

Lampiran 3: Tabel F

Lampiran 4: Titik Persentase Distribusi Nilai t_{tabel}

Lampiran 5: Google Formulis Kuesioner

Lampiran 6: Hasil Kuesioner Variabel Kesiapan Dermaga (X1)

Lampiran 7: Hasil Kuesioner Variabel Dokumen *Clearance* (X2)

Lampiran 8: Hasil Kuesioner Variabel Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal (Y)

Lampiran 9: Hasil Uji Validitas Variabel Kesiapan Dermaga (X1)

Lampiran 10: Hasil Uji Validitas Variabel Dokumen *Clearance* (X2)

Lampiran 11: Hasil Uji Validitas Variabel Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal (Y)

Lampiran 12: Hasil Uji Reliabilitas

Lampiran 13: Surat Izin Usaha

Lampiran 14: Akta Pendirian Perseroan Terbatas

Lampiran 15: Akta Pembukaan Cabang

Lampiran 16: Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha

Lampiran 17: SIUPKK

Lampiran 18: Peraturan Direkur Jenderal Perhubungan Laut Tentang Standar Kinerja
Pelayanan Operasional Pelabuhan Pada Yang Diusahakan Secara
Komersial

Lampiran 19: Lamanya *Approval* Dokumen *Clearance*

Lampiran 20: Dermaga Krakatau Bandar Samudera

Lampiran 21: Ruang Kerja Proses Persetujuan Dokumen *Clearance*

Lampiran 22: *Vessel Line up*

Lampiran 23: *Statement of Fact*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan banyak pelabuhan. Awalnya, pelabuhan hanya suatu tepian di mana kapal dan perahu dapat bertambat untuk melakukan kegiatan bongkar dan muat barang, menaik turunkan penumpang dan kegiatan lainnya. Pelabuhan dilindungi oleh gelombang yang memiliki terminal, seperti dermaga tempat kapal berlabuh untuk bongkar dan muat barang, alat bongkar muat, dan area penyimpanan tempat kapal untuk bongkar muatannya, serta *warehouse* tempat muatan dapat disimpan lama sebelum dikirim atau ditransfer ke lokasi yang dituju. Selain itu, pelabuhan juga dapat menjadi pusat kegiatan sosial dan ekonomi, memfasilitasi berbagai kegiatan ekonomi lokal terkait dengan aktivitas maritim. Pelabuhan sebagai simpul perdagangan tidak mengecualikan kemungkinan menghadapi situasi tertentu seperti kapasitas pelabuhan terpasang yang tidak sesuai dengan permintaan. Pelabuhan Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 adalah tempat yang terdiri dari atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran serta kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Salah satu penyelenggara pelabuhan terkemuka perwakilan Indonesia yang berdiri pada tahun 1996 dengan 340 afiliasi meliputi perdagangan, logistik, dan manufaktur adalah PT. Krakatau Bandar Samudera. Pelabuhan ini memiliki alat bongkar muat dengan kecepatan bongkar ataupun muat berbeda-beda, seperti 1 unit *Continuous Ship Unloader* (CSU), 2 unit *Portal Harbour Crane* (PHC), 2 unit *Gantry Grab Ship Unloader* (GGSU), 4 unit *Double Level Luffing Crane* (DLLC), 1 unit *Ship Loader*, 2 unit *Barge Unloader*, 2 unit *Ship Unloader* (SU), dan 1 unit *Line Conveyor*.

Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera memiliki Gudang terbuka dan 10 unit Gudang tertutup dengan luas total 53.800 m² di kawasan *International Port*. Pelayanan yang diberikan pelabuhan ini yaitu menyediakan pelayanan untuk kapal dan barang, seperti penundaan kapal, bongkar atau muat barang baik curah kering dan *break bulk*, pergudangan, alat-alat berat, distribusi dan konsolidasi barang, layanan logistik, serta layanan untuk wilayah industri. Pelabuhan ini berkonsentrasi pada penanganan barang curah kering yang dapat diartikan sebagai *unpacked* yaitu kargo dibongkar tanpa dibungkus dengan kapasitas yang banyak serta jenis yang sama. Contohnya adalah gandum, gula, *soyabean meal*, garam, batu bara dan sebagainya.

Keagenan ialah hubungan bisnis yang memiliki kekuatan hukum, jika kedua belah pihak mencapai kesepakatan untuk membuat sebuah perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan *agent* setuju untuk mewakili pihak lain yang dinamakan *principal* dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan. Salah satu agensi pelayaran yang sering menyandarkan kapal asing di Dermaga Krakatau Bandar Samudera adalah PT. Benua Indah Gemaca cabang Merak.

Berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.002/38/18/DJPL-11 Tahun 2011 tentang Standar Kinerja Operasional Pelabuhan disebutkan bahwa waktu tunggu (*waiting time*) kapal adalah jumlah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh sampai kapal digerakkan menuju tambatan dan tiba di tambatan. Di dalam dunia pelabuhan, efisiensi dalam pengelolaan dokumen dan waktu tunggu kapal adalah kunci untuk memastikan kelancaran operasional. Proses persetujuan dokumen *clearance* dan waktu tunggu kapal di area pelabuhan sering kali menjadi titik kritis yang mempengaruhi kinerja keseluruhan dari kegiatan pelabuhan.

Contoh keterlambatan pengurusan dokumen *clearance* dan waktu tunggu kapal di dalam area pelabuhan adalah pada kapal-kapal yang diageni oleh PT. Benua Indah Gemaca cabang Merak, seperti terlihat pada Tabel 1.1 dan Tabel 1.2

Tabel 1.1

Realisasi Waktu Persetujuan Dokumen *Clearance* Kapal yang Diageni oleh PT. Benua Indah Gemaca cabang Merak

Bulan	Jumlah Kapal	Target Persetujuan Dokumen <i>Clearance</i> (1 Jam/Kapal)	Realisasi Waktu Pengurusan	Total Keterlambatan
Agustus 2022	6	6 Jam	172 Jam	166 Jam
September 2022	8	8 Jam	69 Jam	61 Jam
Oktober 2022	6	6 Jam	11 Jam	5 Jam
November 2022	6	6 Jam	54 Jam	48 Jam
Desember 2022	3	3 Jam	5 Jam	2 Jam
Januari 2023	10	10 Jam	40 Jam	30 Jam
Februari 2023	6	6 Jam	12 Jam	6 Jam
Maret 2023	6	6 Jam	32 Jam	26 Jam
April 2023	6	6 Jam	5 Jam	0
Mei 2023	8	8 Jam	10 Jam	2 Jam
Juni 2023	7	7 Jam	4 Jam	0
Juli 2023	4	4 Jam	1 Jam	0
Total	76	76 Jam	415 Jam	346 Jam

Sumber : Data Operasional PT. Benua Indah Gemaca cabang Merak

Berdasarkan tabel 1.1 pada realisasi persetujuan dokumen *clearance* menunjukkan bahwa jumlah kapal dalam periode Agustus 2022 sampai Juli 2023 berjumlah 76 kapal, target persetujuan dokumen *clearance* yaitu 1 jam untuk 1 kapal, realisasi waktu pengurusan dari bulan Agustus 2022 sampai Juli 2023 totalnya 415 jam, sedangkan total keterlambatannya yaitu 346 Jam. Kemudian bisa dilihat pada tabel 1.1 untuk periode bulan April 2023, Juni 2023, dan Juli 2023 tidak ada keterlambatan pada proses persetujuan dokumen *clearance*.

Tabel 1.2
Realisasi Waktu Tunggu Kapal di dalam area Pelabuhan

Bulan	Jumlah Kapal	Target Waktu Tunggu Kapal di dalam area Pelabuhan (10 Jam/Kapal)	Realisasi Waktu Tunggu kapal di Pelabuhan	Total Keterlambatan
Agustus 2022	6	60 Jam	164 Jam	104 Jam
September 2022	8	80 Jam	72 Jam	8 Jam
Oktober 2022	6	60 Jam	109 Jam	49 Jam
November 2022	6	60 Jam	147 Jam	87 Jam
Desember 2022	3	30 Jam	135 Jam	105 Jam
Januari 2023	10	100 Jam	197 Jam	97 Jam
Februari 2023	6	60 Jam	70 Jam	10 Jam
Maret 2023	6	60 Jam	74 Jam	14 Jam
April 2023	6	60 Jam	81 Jam	21 Jam
Mei 2023	8	80 Jam	88 Jam	8 Jam
Juni 2023	7	70 Jam	62 Jam	0
Juli 2023	4	40 Jam	27 Jam	0
Total	76	760 Jam	1226 Jam	503 Jam

Sumber : Data Operasional PT. Benua Indah Gemaca cabang Merak

Berdasarkan tabel 1.2 pada realisasi waktu tunggu kapal di dalam area Pelabuhan menunjukkan bahwa jumlah kapal dalam periode Agustus 2022 sampai Juli 2023 berjumlah 76 kapal, target waktu tunggu kapal di dalam area Pelabuhan yaitu 10 jam untuk 1 kapal, realisasi waktu tunggu kapal di pelabuhan dari bulan Agustus 2022 sampai Juli 2023 totalnya 1.226 jam, sedangkan total keterlambatannya yaitu 503 Jam. Kemudian bisa dilihat pada tabel 1.2 untuk periode bulan Juni 2023 dan Juli 2023 tidak ada keterlambatan pada proses sandar di dermaga Krakatau Bandar Samudera.

Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera ialah dermaga yang berada di wilayah banten. Alat bongkar muat yang tersedia di dermaga ini sering terjadi *trouble* sehingga mempengaruhi kesiapan dermaga dalam proses bongkar atau muat barang. Selain itu, dokumen *clearance* kapal sandar juga dapat menjadi penghambat antrian kapal untuk bertambat. Prosedur pelayanan dokumen kapal yang akan sandar di PT. Krakatau Bandar Samudera ditangani oleh pegawai yang ada di KSOP Kelas I Banten. Sering kali sistem operasional mengalami gangguan sehingga memicu terlambatnya Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang cukup memakan waktu lama untuk pegawai menerbitkan Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi (RPKRO) untuk dikirimkan ke perusahaan keagenan kapal. Oleh sebab itu harus ada cara untuk mengurangi waktu tunggu kapal, karenanya akan merugikan pengguna jasa. Dalam upaya untuk meningkatkan efisiensi operasional dan mengurangi waktu tunggu kapal di Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera, perlu dilakukan evaluasi mendalam terhadap sistem operasional dan koordinasi antar pihak terkait, termasuk KSOP Kelas I Banten dan PT. Benua Indah Gemaca sebagai agen kapal. Selain itu, investasi dalam peningkatan infrastruktur dan pengadaan peralatan tambahan untuk alat bongkar muat serta pengoptimalan proses pelayanan dokumen kapal dapat menjadi langkah strategis dalam mengatasi kendala yang dihadapi. Dengan demikian, Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera dapat meningkatkan daya saing serta memberikan layanan yang baik kepada pengguna jasa. Sehingga peneliti membahas dan mengangkat penelitian yang berjudul:

**“PENGARUH KESIAPAN DERMAGA DAN DOKUMEN *CLEARANCE*
UNTUK KAPAL ASING TERHADAP WAKTU TUNGGU (*WAITING TIME*)
KAPAL DI DERMAGA KRAKATAU BANDAR SAMUDERA”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah penulis uraikan di atas, penulis mengidentifikasi masalah berikut:

1. Alat bongkar muat yang tersedia masih sering terjadi *trouble*.
2. Lamanya waktu tunggu di dalam area perairan pelabuhan.
3. Pelayanan dokumen *clearance* yang lambat.
4. Kesiapan dermaga untuk penyandaran kapal di Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, penulis membatasi masalah penelitian ini pada pengaruh kurangnya kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* yang belum maksimal terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera.

D. RUMUSAN MASALAH

Hal-hal yang penulis angkat dalam penulisan untuk menganalisis dan memecahkan masalah perusahaan, penulis membahas dalam rumusan masalah berikut:

1. Apakah ada pengaruh kesiapan dermaga terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera?
2. Apakah ada pengaruh dokumen *clearance* terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera?
3. Apakah ada pengaruh kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* secara bersamaan terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui pengaruh kesiapan dermaga terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera.
- b. Untuk mengetahui pengaruh dokumen *clearance* terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera.
- c. Untuk mengetahui pengaruh kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* secara bersamaan terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera.

2. Manfaat Penelitian

- a. Bagi Penulis

Untuk sumber atau referensi agar mengetahui seberapa jauh pemahaman yang penulis miliki tentang pengaruh kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera.

- b. Bagi PT. Benua Indah Gemaca cabang Merak

Agar dapat dijadikan bahan masukan kepada perusahaan untuk mengetahui apa saja kekurangan yang terjadi pada kegiatan operasional pelayanan kapal serta memberi saran pada perusahaan yang pada akhirnya memberikan nilai tambahan perusahaan.

- c. Bagi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP)

Memberi informasi kepada taruna dan taruni perspektif ilmu pengetahuan serta dapat dijadikan sebagai tolak ukur bagi Taruna Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) dalam penulisan skripsi yang lebih baik.

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Untuk membuat materi skripsi ini lebih mudah dibahas dan dikaji, penulis membuat bab-bab yang saling berhubungan. Berikut sistematika penulisannya:

BAB I PENDAHULUAN

Membahas latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan dalam pendahuluan.

BAB II LANDASAN TEORI

Membahas landasan teori, mencakup uraian tentang ilmu pengetahuan serta menguraikan teori yang berkaitan dengan masalah. Selain itu, mencakup kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis hubungan variabel yang diteliti dan hipotesis berhubungan satu sama lain.

BAB III METODE PENELITIAN

Menggunakan teknik pengumpulan data berupa observasi, dokumentasi, dan wawancara serta bab ini menjelaskan waktu dan lokasi penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Penulis memberikan penjelasan dan analisis data, dikumpulkan selama penelitian, membahas berbagai metode untuk menyelesaikan masalah yang telah ditentukan, dan mengevaluasi solusi terbaik.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan pada bab-bab sebelumnya dan memberikan saran yang dapat dijadikan masukan dan diterima dalam pengambilan keputusan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL

Definisi operasional dikerjakan secara singkat, padat, dan menjelaskan variabel penelitian.

1. Kesiapan Dermaga

Kesiapan dermaga merupakan sejauh mana suatu dermaga atau pelabuhan telah dipersiapkan untuk menjalankan fungsi-fungsi operasionalnya dengan efisien dan efektif. Kesiapan dermaga melibatkan berbagai aspek, termasuk infrastruktur fisik, peralatan, keamanan, dan manajemen operasional. Kesiapan dermaga sangat penting untuk memastikan bahwa pelabuhan dapat menjalankan fungsinya dengan baik, memberikan pelayanan yang handal kepada kapal-kapal, dan mendukung arus perdagangan dan transportasi dengan efisien.

2. Dokumen *Clearance*

Dokumen *clearance* adalah sejumlah dokumen resmi yang diperlukan dan harus diproses oleh kapal sebelum tiba, berlabuh, atau meninggalkan sebuah pelabuhan. Dokumen ini mencakup berbagai aspek, seperti keamanan, kebersihan, kepatuhan peraturan, dan administrasi. Dokumen *clearance* ini penting untuk memastikan kapal mematuhi peraturan yang berlaku, serta untuk memudahkan pemeriksaan oleh otoritas pelabuhan, keamanan dan pabean. Proses pemeriksaan dan persetujuan dokumen ini berkontribusi pada kelancaran operasional kapal di pelabuhan dan memastikan kepatuhan terhadap berbagai ketentuan hukum.

3. Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal

Waktu Tunggu (*Waiting Time*) kapal adalah waktu yang dihabiskan oleh kapal laut dalam keadaan menunggu sebelum dapat melanjutkan perjalanan atau melakukan aktivitas tertentu. Waktu tunggu kapal bisa muncul dalam berbagai situasi, mempengaruhi operasional, jadwal, dan efisiensi dalam industri pelayaran. Situasi ini disebabkan berbagai faktor, dan waktu tunggu kapal beragam mulai dari beberapa jam hingga beberapa hari.

B. TEORI

1. Dermaga

Dermaga merupakan suatu bangunan yang berada di daerah perairan untuk bertambatnya kapal sehingga dapat melakukan kegiatan *discharge* atau *loading* muatan serta mengangkut penumpang dengan lancar dan aman (Nyoman Budiarta Raka Mandi, 2015).

Dermaga dapat dibedakan menjadi 2 (dua) jenis yaitu *wharf* dan *jetty*. *Wharf* ialah dermaga yang berada di dekat pantai dan biasanya berimpit dengan garis pantai. *Jetty* merupakan sandaran kapal yang berada di posisi yang menjorok ke laut (Bambang Triatmodjo, 2009).

Dengan mempertimbangkan argumen di atas, dapat diambil kesimpulan bahwa dermaga adalah bangunan panjang di pinggir pantai yang menjorok ke laut di dalam pelabuhan untuk tempat penyandaran atau penambatan kapal, bongkar ataupun muat barang, dan naik turunnya penumpang.

Permenhub Nomor 51 Tahun 2015 mengatur fungsi dermaga karena peran pentingnya dalam perdagangan dan pariwisata Indonesia. Fungsi dermaga yaitu:

- a. Sebagai bongkar ataupun muat barang
- b. Sebagai terminal tempat kapal labuh jangkar

- c. Sebagai tempat kapal bertambat
- d. Naik turunnya penumpang
- e. Sebagai tempat perpindahan transportasi intramoda dan antarmoda
- f. Menjaga kelancaran, keselamatan, ketertiban di dermaga.

Dermaga berbentuk permukaan lantai dengan balok-balok besar, dan tiang pancang untuk menahan beban bangunan ketika bertemu, bertumburan, atau bergesekan dengan kapal selama proses bongkar muat. Jasa dermaga atau jasa tambat adalah istilah yang dipakai untuk menyebut kapal yang diterima di dermaga tersebut. Dermaga terbagi menjadi tiga kategori, berikut penjelasannya:

a. Wharf

Wharf adalah dermaga dekat dengan pantai dan biasanya berimpit dengan garis pantai. *Wharf* juga berfungsi sebagai penahan tanah yang ada di belakangnya.

b. Pier

Pier adalah dermaga yang tegak lurus dengan garis pantai (berbentuk jari). *Pier* dapat merapat lebih banyak kapal daripada *wharf* yang hanya merapat pada satu sisinya.

c. Jetty

Jetty adalah dermaga yang sisi depannya berada pada kedalaman yang cukup untuk merapat dengan kapal. *Jetty* digunakan untuk merapat kapal tanker atau kapal pengangkut gas alam, yang mempunyai ukuran yang sangat besar.

2. Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal

Hermaini Wibowo (2010) menyatakan bahwa Waktu Tunggu (*Waiting Time*) adalah waktu tunggu yang dikeluarkan oleh Kapal untuk menjalani proses kegiatan di dalam area perairan Pelabuhan, bertujuan untuk mendapatkan pelayanan sandar di Pelabuhan, guna melakukan kegiatan bongkar atau muat barang di suatu pelabuhan.

Yamin Jinca (2011) mengatakan bahwa Waktu Tunggu (*Waiting Time*) sebagai waktu rata-rata yang dihitung mulai dari kapal tiba di suatu pelabuhan hingga mencapai dermaga.

Menurut Dirjen Perhubungan Laut (2011), “*Waiting Time* adalah jumlah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh sampai kapal digerakkan menuju tambatan sampai dengan tiba di tambatan.”

Dari uraian di atas, dapat diartikan bahwa waktu tunggu kapal adalah waktu menunggu di area lego jangkar untuk menunggu layanan di pelabuhan, mulai dari pandu naik ke kapal hingga kapal sandar di dermaga untuk melakukan *discharge* atau *loading* muatan. Faktor-faktor berikut yang dapat menyebabkan lamanya waktu tunggu kapal:

- a. Ketersediaan fasilitas pelabuhan, seperti dermaga, alat bongkar muat, dan tenaga kerja.
- b. Keadaan cuaca dan alam, seperti angin kencang, gelombang tinggi, atau hujan lebat.
- c. Kondisi kapal, seperti kondisi mesin, muatan, atau peralatan bongkar muat.
- d. Proses administrasi, seperti pengurusan dokumen dan pemeriksaan pabean.

IMO telah menetapkan standar *waiting time* di pelabuhan. Standar *waiting time* tersebut bertujuan meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan dan mengurangi biaya operasional kapal.

Dari uraian di atas terdapat contoh kasus *waiting time* yakni, kapal asing MV. TAO STAR tiba di area *Anchorage* Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera dan mengajukan permohonan penyandaran kapal pukul 09.00 WIB. Setelah itu *pilot* menjemput kapal pada pukul 17.50 WIB, maka waktu tunggu kapal selama 9 jam. Keterlambatan 9 jam dianggap sebagai waktu tidak produktif oleh pihak kapal,

pengusaha pelayaran atau pengirim barang yang telah menggunakan pelayanan di pelabuhan.

3. Kapal

Menurut ZC Fachrussyah Stella Junus (2016), “Kapal ialah kendaraan yang ada di perairan yang terapung dan dapat memuat orang atau barang dengan dayung, angin, atau mesin.”

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008. “Kapal adalah kendaraan air yang memiliki bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan oleh angin, tenaga mekanik, energi lainnya. Kapal dapat ditarik atau ditunda dalam keadaan yang berdaya dukung dinamis, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.”

Dari uraian tersebut, kapal dapat didefinisikan sebagai kendaraan laut yang mengangkut orang atau kargo dari pelabuhan satu ke pelabuhan tujuan lainnya.

Berikut ini adalah jenis-jenis kapal, antara lain:

a. *Bulk Carrier Ships*

Bulk Carrier ialah jenis angkutan pengangkut kargo dalam jumlah curah kering, kargo yang diangkut ini tanpa kemasan khususnya dan umumnya berisi barang-barang, seperti garam, *soyabean meal*, batu bara, dan gandum.

b. *Fishing Vessels*

Fishing Vessels adalah kapal yang digunakan untuk rekreasi atau penangkap ikan komersial di laut.

c. *Offshore Vessels*

Kapal lepas pantai terutama membantu dalam eksplorasi minyak dan pekerjaan konstruksi di laut.

d. *Passenger Ships*

Kapal penumpang, seperti namanya biasanya digunakan untuk mengangkut penumpang.

e. *Tanker Ships*

Tanker Ships adalah kapal khusus membawa curah cair dalam volume besar. Contohnya ialah kapal tanker kimia, tanker LNG (*Liquefied Natural Gas*), dan tanker minyak.

f. *Roll-on Roll-off Ships*

Ro-Ro adalah singkatan dari *Roll-on/Roll-off*, yaitu kapal yang digunakan untuk mengangkut muatan beroda.

g. *Container Ships*

Kapal yang dirancang untuk kegiatan pengangkutan peti kemas dan *container* dalam ukuran standar.

h. *High-Speed Craft*

Kapal yang bekecepatan tinggi adalah jenis khusus kendaraan laut berteknologi tinggi (biasanya berkecepatan tinggi). Meskipun sebagian besar teknologi ini tidak digunakan di kapal komersial, beberapa telah berhasil diterapkan dan diuji di kapal niaga konvensional skala kecil.

i. *Dredgers*

Kapal pengerukan digunakan untuk menggali sedimen dasar dan memperluasnya, biasanya dilakukan di bawah air, laut dangkal atau area air tawar.

4. Keagenan Kapal

Menurut Godfrey dalam Hery (2017), keagenan adalah hubungan kontrak antara pemilik perusahaan (*principal*) dengan pihak agen, di mana pemilik perusahaan memberikan wewenang kepada agen untuk menjalankan kegiatan operasional perusahaan.

Menurut Permenhub No. 11 Tahun 2016, Usaha Keagenan Kapal berarti kegiatan mengurus apa saja yang dibutuhkan oleh kapal perusahaan asing atau lokal selama berada di Indonesia. Jenis-jenis perusahaan keagenan yang umum bentuknya sebagai berikut:

- a. *General Agent*, perusahaan pelayaran dalam negeri untuk melayani kapal yang dimiliki perusahaan luar negeri selama kapal tersebut singgah di area pelabuhan Indonesia. Sebagai contoh, PT. Mykonos di Brazil memilih PT. Alvi Cipta Sentosa untuk melayani kapal yang dimiliki Perusahaan Mykonos selama berada di Indonesia.
- b. *Sub agent*, perusahaan pelayaran Indonesia yang ditunjuk oleh *general agent* untuk memenuhi berbagai keperluan yang dibutuhkan kapal di suatu pelabuhan. Contoh, PT. Alvi Cipta Sentosa menunjuk PT. Benua Indah Gemaca di daerah Cigading, karena PT. Alvi Cipta Sentosa tidak memiliki kantor di pelabuhan tersebut.
- c. *Branch agent*, adalah cabang dari *general agent* di suatu pelabuhan. Contohnya, PT. Alvi Cipta Sentosa menunjuk kantor cabang di Batam untuk menangani kebutuhannya selama sandar di Pelabuhan Harbour Bay.

Menurut pasal 29 ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa orang perseorangan Warga Negara Indonesia (WNI) atau badan usaha dapat melakukan kerja sama dengan perusahaan angkutan laut asing atau badan hukum asing atau Warga Negara Asing (WNA) dalam bentuk usaha

patungan (*Joint Venture*) dengan membentuk perusahaan angkutan laut yang memiliki kapal berbendera Indonesia paling sedikit 1 (satu) unit kapal dengan ukuran 5000 *Gross Tonnage* dan diawaki oleh awak berkewarganegaraan Indonesia.

Adapun tugas-tugas pokok keagenan kapal, yaitu:

- a. Memonitor keamanan kapal dan muatan selama berada di pelabuhan.
- b. Pelayanan operasional kapal *principal*, seperti memberikan informasi pelabuhan, memonitor perkembangan bongkar muat, dan mengurus semua kebutuhan kapal selama di pelabuhan.
- c. Menjaga kualitas layanan dan memastikan kepuasan pelanggan.
- d. Memberikan laporan secara berkala mengenai kegiatan kapal.
- e. Menjaga hubungan baik dengan pihak pelabuhan dan pihak terkait lainnya.

5. *Clearance*

Menurut Purwosutjipto (2003) *Clearance* adalah mengelola berbagai dokumen yang diperlukan untuk kapal. Ini sangat penting untuk keselamatan penumpang, awak, barang yang diangkut, dan kapal itu sendiri. Ada dua istilah *clearance* dalam keagenan yaitu:

a. *Clearance In*

Clearance In adalah mendapatkan izin masuk dari pelabuhan agar dapat melakukan kegiatan di area pelabuhan tersebut.

b. *Clearance Out*

Clearance Out adalah mendapatkan izin meninggalkan pelabuhan untuk tujuan pelabuhan berikutnya setelah menyelesaikan tugasnya di pelabuhan tersebut.

Ridwan dan Widiyati (2014) menyatakan bahwa pelayanan kapal yaitu izin yang resmi diberikan oleh KSOP agar melepaskan kapal setelah keseluruhan biaya telah lunas dan formalitas telah dipenuhi.

Berdasarkan uraian di atas, penulis menyimpulkan bahwa *clearance* adalah suatu proses untuk mendapatkan izin resmi untuk masuk dan keluar pelabuhan oleh lembaga yang terkait di pelabuhan. Dalam hal ini, transparansi *clearance in* dan *out* dievaluasi melalui penilaian pelanggan terhadap kualitas layanan yang diberikan oleh agen kapal.

Dalam kegiatan *clearance in* dan *out* akan ada instansi yang terkait dalam pengurusan dokumen kapal dan *crew* kapal, antara lain:

a. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Instansi Pemerintah yang bernaung di bawah Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut secara khusus bertanggung jawab atas kelaiklautan kapal, sertifikasi, dan keselamatan dan keamanan pelayaran.

b. Karantina Kesehatan

Karantina akan menjadi instansi yang pertama kali datang ke kapal terutama untuk kapal asing atau Indonesia yang awalnya berasal dari luar wilayah Indonesia. Petugas Karantina memastikan bahwa *Crew* atau Kapal yang awalnya berasal dari luar wilayah Indonesia tidak membawa wabah penyakit.

c. Bea dan Cukai

Lembaga pemerintah yang diawasi oleh Kementerian Keuangan. Tugasnya adalah memeriksa barang yang dimasukkan dan dikeluarkan dari daerah Bea dan Cukai serta menetapkan tarif bea masuk untuk semua jenis produk berdasarkan tarif pemerintah.

d. Imigrasi

Instansi pemerintah bernaung di bawah Kementerian Hukum dan HAM bertanggung jawab mengawasi jumlah orang yang masuk dan keluar dari Indonesia. Tugasnya melakukan pemeriksaan penumpang dan kru kapal, *passport* kru, serta menerbitkan *Clearance* imigrasi.

C. PENELITIAN TERDAHULU

Penelitian ini dilakukan tentunya tidak lepas dari penelitian-penelitian terdahulu dengan tujuan untuk memperkuat hasil dari penelitian yang sedang dilakukan. Selain itu juga bertujuan untuk membandingkan dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya, antara lain :

Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

No	Peneliti dan Tahun	Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan	Hasil
1	Yudha Adrianto, Achmad Wicaksono, M. Rusli Anwar <i>IPTEK Journal of Proceedings Series 3.5</i> (2017).	Analisis Kinerja Pelayanan Pemanduan Kapal terhadap Waktu Tunggu (<i>Waiting Time</i>) di Pelabuhan Tanjung Perak.	Pembahasan Permasalahan mengenai waktu tunggu kapal di pelabuhan.	Fokus pada aspek layanan langsung, khususnya kinerja pemanduan kapal yang berkaitan pada manajemen lalu lintas kapal.	Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa kinerja pemanduan kapal secara langsung mempengaruhi waktu tunggu.
2	Venny Rizki Fhatricia (2019)	Pengaruh Kesiapan Alat Bongkar Muat dan Pelayanan Dokumen terhadap Waktu Tunggu Kapal (<i>Waiting Time</i>)	Pembahasan Permasalahan pada aspek kesiapan fasilitas pelabuhan dan dokumen	Mengkaji pengaruh kesiapan alat bongkar muat (<i>cargo handling equipment</i>) dan pelayanan dokumen terhadap waktu	Hasil penelitian menunjukkan bahwa kesiapan dan efisiensi alat bongkar muat memiliki pengaruh

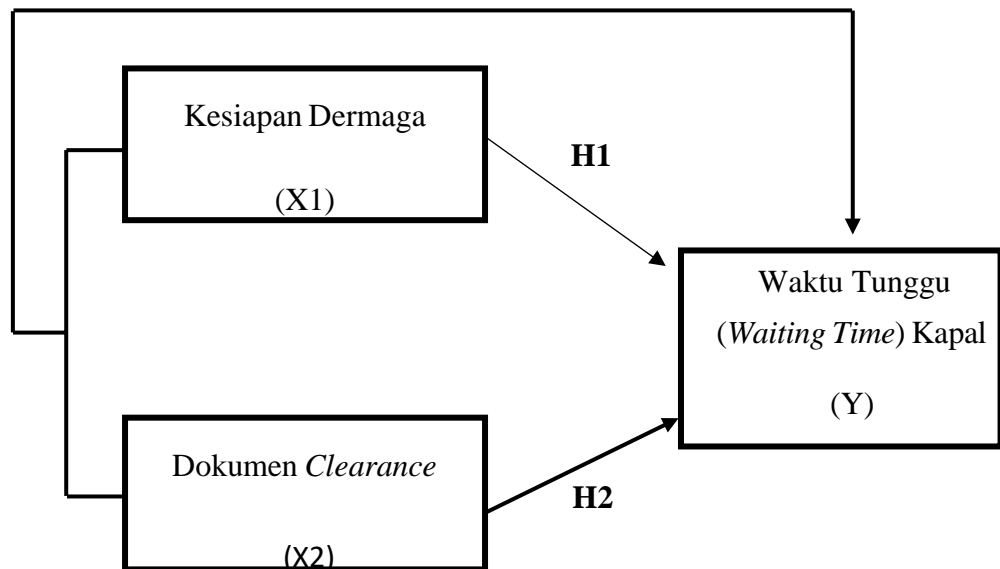
		di Dermaga Curah Kering Kalijapat Jakarta Utara		tunggu kapal.	signifikan terhadap waktu tunggu kapal.
3	Fanni Khoirul Fikri (2022)	Pengaruh Waktu Tunggu Kapal (<i>Waiting Time</i>) Tug Boat and Barge terhadap Keterlambatan waktu pembongkaran batu bara di Transshipment pada PT Dian Ciptamas Agung cabang Berau	Permasalahan pada waktu tunggu kapal, penelitian berfokus pada aspek operasional pelabuhan dan dampaknya terhadap efisiensi.	Fokus pada batu bara dan proses pembongkarannya dari barge. Ini melibatkan waktu tunggu khusus untuk tug boat dan barge yang berkontribusi pada keterlambatan dalam pembongkaran kargo.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa waktu tunggu untuk tug boat dan barge berpengaruh signifikan terhadap keterlambatan pembongkaran batu bara. Jika tug boat dan barge mengalami keterlambatan, pembongkaran batu bara akan tertunda, mempengaruhi efisiensi operasional.
4	Marchelia Adrianty Gintu, Bambang Sugito <i>Prosiding Seminar Nasional Teknologi Energi dan Mineral</i> . Vol. 2. No. 1. 2022	Analisis <i>Waiting Time</i> terhadap <i>Integrated Port Time</i> (IPT) di <i>Integrated Terminal XYZ</i>	Pembahasan memfokuskan perhatian pada waktu tunggu kapal	Mengkaji integrasi waktu tunggu dalam keseluruhan waktu proses pelabuhan, yang mencakup berbagai aspek operasional dalam terminal.	Hasilnya bisa mengidentifikasi <i>bottleneck</i> atau area yang mempengaruhi efisiensi proses terminal secara keseluruhan. Jika waktu

					tunggu meningkat, IPT bisa meningkat, menunjukkan adanya kekurangan dalam proses yang perlu diperbaiki.
5	<p>Anggara Dwi Tasima Putra, Siti Sahara</p> <p><i>Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi Bisnis, Kewirausahaan</i> 10.2 (2023): 478-487.</p>	<p>Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal (<i>Waiting Time</i>) Kapal di Pelabuhan Tanjung Wangi.</p>	<p>Penelitian memfokuskan pada waktu tunggu kapal di pelabuhan</p>	<p>Mempertimbangkan berbagai jenis faktor yang mempengaruhi waktu tunggu di pelabuhan, tidak terbatas pada kesiapan dermaga dan dokumen <i>clearance</i>.</p>	<p>Penelitian mengidentifikasi berbagai faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di Pelabuhan, seperti kesiapan dermaga, efisiensi proses administrasi, kondisi cuaca, pengelolaan lalu lintas kapal, dan ketersediaan fasilitas.</p>

D. KERANGKA PEMIKIRAN

Menurut Sugiyono (2013), kerangka pemikiran merupakan alur berpikir atau alur penelitian yang dijadikan pola atau landasan berpikir peneliti dalam mengadakan penelitian terhadap objek yang dituju.

Bagan 2.1
Kerangka Pemikiran
H3



Keterangan :

X1 = Kesiapan Dermaga

X2 = Dokumen Clearance

Y = Waktu Tunggu (Waiting Time) Kapal

Variabel X1 kesiapan dermaga berpengaruh pada waktu tunggu kapal karena sebelum kapal bertambat, alat bongkar serta kondisi dermaga harus dipersiapkan, sehingga kegiatan bongkar berjalan dengan efektif dan efisien sesuai rencananya.

Begitu pula dengan variabel X2 dokumen clearance mempengaruhi waktu tunggu kapal karena prosedur pelayanan dokumen clearance, fasilitas pelayanan, kinerja

pegawai yang menangani dokumen kapal sandar, serta fasilitas pelayanan IT perlu diperhatikan untuk kelancaran kapal sandar agar sesuai dengan perencanaannya.

E. HIPOTESIS

Penulis menggunakan hipotesis diduga terdapat ada pengaruh kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera.

1. Hipotesis antara kesiapan dermaga terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal (X1 terhadap Y)

H1 : Terdapat pengaruh kesiapan dermaga terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera.

H01 : Tidak terdapat pengaruh kesiapan dermaga terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera.

2. Hipotesis antara dokumen *clearance* terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal (X2 terhadap Y)

H2 : Terdapat pengaruh dokumen *clearance* terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera.

H02 : Tidak terdapat pengaruh dokumen *clearance* terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera.

3. Hipotesis antara kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal (X1 dan X2 terhadap Y)

H3 : Terdapat pengaruh kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* secara bersama-sama berpengaruh terhadap waktu tunggu (*waiting time*) di Dermaga Krakatau Bandar Samudera.

H03 : Tidak terdapat pengaruh kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* secara bersama-sama berpengaruh terhadap waktu tunggu (*waiting time*) di Dermaga Krakatau Bandar Samudera.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Pelabuhan Krakatau Bandar Samudera dari bulan Agustus 2022 sampai dengan Juli 2023, kemudian dilanjutkan selama penulis berada di semester ketujuh dan kedelapan.

2. Tempat Penelitian

Penelitian bertempat di Pelabuhan Krakatau Bandar Samudera dengan data berikut:

Nama Pelabuhan	: Pelabuhan Krakatau Bandar Samudera
Alamat	: Jl. Raya Anyer Km 13 Cigading, Cilegon 42445 Banten – Indonesia.
Telepon	: +62 254 311121
Fax	: +62 254 311178
Email	: pengadaan2022@krakatauport.co.id
Website	: http://www.krakatauinternationalport.co.id

B. METODE PENDEKATAN

Dalam penelitian skripsi ini menggunakan metode pendekatan penelitian kuantitatif. Data kuantitatif (data angka/numerik) dikumpulkan dengan cara, seperti wawancara dan analisis dokumen.

Menurut Djaali (2020), Penelitian kuantitatif bersifat inferensial, artinya menggunakan data empirik yang diperoleh melalui pengukuran dan menggunakan hasil pengujian hipotesis untuk membuat keputusan.

Metode ini digunakan karena dapat membantu dalam menilai kausalitas antar variabel. Dengan menggunakan desain eksperimen yang tepat, penelitian ini dapat membantu menentukan apakah ada efek penyebab dan akibat antara variabel-variabel tertentu. Variabel bebas yang diangkat adalah kesiapan dermaga (X1), dokumen *clearance* (X2), dan waktu tunggu (*waiting time*) kapal (Y) adalah variabel terikat.

C. SUMBER DATA

Sumber data adalah semua hal yang menginformasikan data tentang penelitian yang relevan. Data yang dipakai dari dua jenis sumber data:

1. Sumber Primer

Menurut Sugiyono (2013), Data primer dikumpulkan oleh peneliti dengan wawancara. Tempat objek penelitian saat penulis praktik darat di Pelabuhan Krakatau Bandar Samudera, dengan melakukan observasi dan pengamatan pada kejadian yang langsung terkait dengan objek yang akan diteliti. Peristiwa atau kejadian ini berkaitan dengan keadaan lapangan dan kegiatan operasional. Dalam hal ini, data primer yang diperoleh melalui pengamatan, pengumpulan informasi, wawancara dan kuesioner secara langsung.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2013), Data sekunder adalah sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau dokumen. Sumber ini berasal dari dokumen, jurnal, dan artikel yang berkaitan dengan topik penelitian.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Menurut Djaali (2020), Teknik pengumpul data merupakan serangkaian kegiatan oleh peneliti untuk mengkaji dan meneliti dengan memakai alat ukur yang disesuaikan dengan permasalahan yang akan diketahui. Data yang dibahas disusun dan dianalisa sebelum membahas dan meneliti masalah tersebut. Untuk memperoleh pemahaman yang lebih jelas dan memudahkan penyelesaian masalah, peneliti memakai teknik pengumpul data di bawah ini:

1. Studi dokumentasi

Studi dokumentasi ialah metode untuk mengumpulkan data dengan menyimpan catatan tentang data sebelumnya. Dokumentasi yang digunakan dalam penelitian ini meliputi kapal-kapal yang diageni, *statement of fact* dan dermaga pelabuhan untuk tambat.

2. Teknik Komunikasi tidak langsung (angket/kuesioner)

Djaali (2020) menyatakan bahwa, kuesioner ialah metode pengumpulan data yang digunakan dengan mengirimkan instrumen kepada responden, untuk diberikan jawaban secara tertulis dan kemudian dikembalikan kepada peneliti. Penulis memprioritaskan teknik kuesioner selama pembahasan. Kuesioner berisi sebuah pertanyaan atau pernyataan yang telah disusun dan disiapkan dengan mudah, sehingga responden dapat mengisi dengan mudah dan cepat.

Kuesioner diberikan kepada pengguna jasa pelabuhan di wilayah Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera untuk mengetahui pandangan responden tentang kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* untuk mengurangi waktu tunggu (*waiting time*) kapal. Setiap Kuesioner mempunyai 3 bagian pernyataan yaitu:

- 1) Bagian kesatu, berisi pernyataan mengenai seberapa siap dermaga di Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera dalam kegiatan bongkar atau muat barang.
- 2) Bagian kedua berisi pernyataan mengenai seberapa cepat pelayanan dokumen *clearance* di wilayah Banten.
- 3) Bagian ketiga berisi pernyataan mengenai faktor-faktor terjadinya waktu tunggu (*waiting time*) kapal.

Ini adalah kisi-kisi instrumen variabel X1, X2, dan Y.

Tabel 3.1

Kisi-Kisi Instrumen Kesiapan Dermaga (X1)

Variabel	Definisi	Dimensi	Indikator
Kesiapan Dermaga (X1)	Dermaga merupakan suatu bangunan yang berada di daerah perairan untuk bertambatnya kapal sehingga dapat melakukan <i>discharge</i> atau <i>loading</i> muatan serta mengangkut penumpang dengan lancar dan aman (Nyoman Budiarta Raka Mandi, 2015).	Ketersediaan Tempat dan Akses Penambatan	Jumlah tempat dan akses penambatan yang tersedia

		Infrastruktur bongkar atau muat barang	Kondisi Peralatan bongkar atau muat barang
		Ketersediaan Tenaga Kerja Bongkar Muat	Tingkat keterampilan, pelatihan, dan pengalaman dari tenaga kerja bongkar muat dalam menjalankan tugas-tugas yang diperlukan dalam operasi bongkar muat
		Sistem manajemen dan operasional	Sistem manajemen dan operasional yang tersedia mudah di akses

Tabel 3.2

Kisi-Kisi Instrumen Dokumen *Clearance* (X2)

Variabel	Definisi	Dimensi	Indikator
Dokumen <i>Clearance</i> (X2)	Ridwan dan Widiyati (2014) menyatakan bahwa pelayanan kapal yaitu izin yang resmi diberikan oleh KSOP agar melepaskan kapal setelah keseluruhan biaya telah lunas dan formalitas telah dipenuhi.	Ketepatan Waktu	Dokumen <i>Clearance</i> diselesaikan dengan tepat waktu sesuai dengan prosedur
		Kerja sama	Kerja sama antara pihak terkait untuk mempermudah proses <i>clearance</i>
		Kualitas Pelayanan	Cepat dan tanggap dalam menanggapi keluhan pengguna jasa
		Fasilitas Pelayanan	Sarana dan prasarana yang disediakan sangat lengkap serta internet tidak mengalami gangguan
		Ketersediaan Petugas	Ketersediaan petugas yang terlatih

Tabel 3.3

Kisi-Kisi Instrumen Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal (Y)

Variabel	Definisi	Dimensi	Indikator
<i>Waiting Time Kapal</i>	Hermaini Wibowo (2010) menyatakan bahwa Waktu Tunggu (<i>Waiting Time</i>) adalah waktu tunggu yang dikeluarkan oleh Kapal untuk menjalani proses kegiatan di dalam area Pelabuhan, bertujuan untuk mendapatkan pelayanan sandar di Pelabuhan, guna melakukan kegiatan bongkar atau muat barang di suatu pelabuhan.	Pelayanan Pemanduan	Keefisienan dan kehandalan layanan pandu dapat mempengaruhi <i>waiting time</i>
		Tingkat produktivitas bongkar muat	Produktivitas bongkar muat mengacu pada seberapa cepat dan efisien kapal dapat memuat atau membongkar kargo di pelabuhan
		Layanan Dokumen	Waktu yang diperlukan untuk memeriksa, mengumpulkan dan memvalidasi dokumen yang diperlukan untuk kapal dan kargo

		Kapasitas Dermaga	Kapasitas dermaga untuk menampung kapal-kapal dengan efisien
--	--	-------------------	--

Setiap pertanyaan memiliki hasil yang diberi penilaian berdasarkan Skala Likert. Indikator variabel terdiri dari variabel yang diukur. Setelah itu, indikator digunakan sebagai tolak ukur membuat bagian instrumen yang terdiri dari pernyataan. Skala likert yang bervariasi dari sangat positif hingga sangat negatif digunakan untuk setiap item instrumen. Jawaban diberi bobot berdasarkan skala dari 1 hingga 5, dengan nilai tertinggi 5 menunjukkan tanggapan yang paling positif dan nilai terendah 1 menunjukkan tanggapan yang paling negatif.

Tabel 3.4

Skala Likert untuk Skor Penilaian

Pilihan Jawaban	Bobot Nilai
SS = Sangat Setuju	5
S = Setuju	4
RR = Ragu-Ragu	3
TS = Tidak Setuju	2
STS = Sangat Tidak Setuju	1

Sumber : Sugiyono dalam (Santosa & Lahat,2018)

E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPLING

1. Populasi

Populasi dapat diartikan sebagai kumpulan subjek, variabel, ide, atau fenomena. Sugiyono (2013) menyatakan bahwa populasi adalah generalisasi yang mencakup objek atau subjek yang memiliki kualitas dan karakteristik yang telah ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sebelum mencapai kesimpulan. Berdasarkan uraian di atas, penulis menggunakan populasi perusahaan jasa pelayaran yang berada di kawasan Merak.

2. Sampel

Sugiyono (2019) menyatakan bahwa jumlah populasi dan karakteristiknya termasuk sampel. Sampel diambil dari populasi yang valid, yang dapat mengukur yang seharusnya diukur. Dalam hal ini, sampel yang digunakan penulis adalah divisi operasional jasa pelayaran agensi di kawasan merak yang sering sandar di Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera. Penulis memanfaatkan dengan rumus *Slovin*:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

n = Jumlah Sampel

e = Batas toleransi kesalahan

N = Jumlah populasi

Maka untuk penelitian ini, jumlah sampel berdasarkan perhitungan menggunakan rumus *Slovin* yaitu:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{34}{1 + 34 \cdot 0,5^2}$$

$$n = \frac{34}{1 + 0,085}$$

$$n = \frac{34}{1,085}$$

$n = 31,3364055$ dibulatkan menjadi $n = 31$

Berdasarkan perhitungan tersebut, sampel yang didapat yaitu 31 responden.

3. Teknik Sampling

Sugiyono (2013) menyatakan bahwa teknik purposive sampling sebagai metode pengumpulan sampel dengan mempertimbangkan berbagai faktor sesuai dengan kriteria yang diinginkan untuk menentukan jumlah sampel yang akan diteliti, dan alasan untuk penulis menggunakannya disebabkan fakta bahwa informasi yang dikumpulkan oleh penulis berasal dari orang-orang yang ahli dalam penelitian tersebut.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Analisis data adalah pengolahan data yang membagi data jadi beberapa komponen penting yang kemudian untuk menguji dugaan sementara. Data dianalisis menggunakan teknik analisis deskripsi kuantitatif, yang membuat lebih sederhana dan mudah dipahami.

1. Analisis Deskriptif Kuantitatif

Sugiyono (2013) menyatakan bahwa deskriptif kuantitatif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan memberikan gambaran atau deskripsi dari data yang dikumpulkan tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum. Deskriptif kuantitatif mencakup penyajian data melalui berbagai bentuk, seperti tabel, grafik, diagram, dan perhitungan mean, median, modus, standar deviasi, dan persentase. Penulis mengemukakan 3 (tiga) variabel dalam penelitian ini:

a. Variabel Bebas

Variabel bebas (X) ialah sebab perubahan yang akan mempengaruhi variabel tidak bebas secara positif atau negatif. Dua variabel bebas dalam penelitian adalah kesiapan dermaga dan dokumen *clearance*.

b. Variabel terikat

Variabel terikat (Y) pada penelitian ini yaitu Waktu Tunggu (*Waiting Time*) kapal, variabel bebas yang menjelaskan atau memengaruhi variabel terikat.

Penulis menggunakan analisis deskriptif untuk variabel bebas dan terikat. Kemudian, jawaban responden diklasifikasikan berdasarkan jumlah skor dari kuesioner, yang diberikan nilai 1-5, untuk keperluan analisis kuantitatif:

1. Sangat Setuju (SS) : Skor 5
2. Setuju (S) : Skor 4
3. Ragu-Ragu (RR) : Skor 3
4. Tidak Setuju (TS) : Skor 2
5. Sangat Tidak Setuju (STS) : Skor 1

Tabel 3.5

Kategori Skala Kriteria Penilaian Analisis Deskriptif

No	Skala	Keterangan
1	1,00 – 1,80	Sangat Rendah
2	1,81 – 2,60	Rendah
3	2,61 – 3,40	Sedang
4	3,41 – 4,20	Tinggi
5	4,21 – 5,00	Sangat Tinggi

Sumber : Sugiyono (2013)

2. Analisis Regresi

a. Regresi Linier

1) Regresi linier sederhana

Regresi linear sederhana digunakan untuk mengetahui bagaimana variabel bebas dan variabel terikat berhubungan secara linier. Persamaan regresi linear sederhana untuk menentukan seberapa besar pengaruh Kesiapan Dermaga (X1), Dokumen *Clearance* (X2), dan Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal (Y). Model persamaan analisis regresi linier sederhana sebagai berikut:

$$Y = a + Bx$$

Yang mana:

Y = Nilai variabel terikat

a = Bilangan Konstanta

X = Nilai variabel bebas

B = Yaitu koefisien regresi, menunjukkan angka peningkatan

Ataupun penurunan variabel terikat yang didasarkan pada variabel bebas. Ketika b (+), itu menunjukkan kenaikan, dan ketika b (-) menunjukkan penurunan. Harga a dan b dapat dicari dengan rumus sebagai berikut:

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

2) Regresi Linier Berganda

Regresi linier berganda ialah teknik analisis terdiri dari dua atau lebih variabel independen (bebas) dan satu variabel dependen (terikat). Model persamaannya yaitu:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + e$$

Keterangan :

Y = Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal

a = Konstanta

b₁, b₂ = Koefisien Regresi

X₁ = Kesiapan Dermaga

X₂ = Dokumen *Clearance*

e = Kesalahan pengganggu, Nilai ini biasanya diabaikan.

b. Koefisien Korelasi Berganda

Koefisien korelasi berganda, menunjukkan bagaimana hubungan keeratan antara variabel bebas dan variabel terikat. Tujuan dari korelasi berganda adalah untuk mengetahui besarnya hubungan antar variabel. Adapun untuk koefisien korelasi berganda (R) dengan rumus:

$$R_{X_1X_2} = \frac{\sqrt{r^2_{YX_1} + r^2_{YX_2} - 2r_{YX_1} r_{YX_2} r_{X_1X_2}}}{1 - r^2_{X_1X_2}}$$

Keterangannya:

r = koefisien korelasi ganda antar variabel X₁ dan X₂

r_{2yx₁} = Koefisien korelasi antara X₁ dan Y

r_{2yx₂} = Koefisien korelasi antara X₂ dan Y

r_{x₁x₂} = Koefisien korelasi antara X₁ dan X₂

Tabel 3.6
Interpretasi Koefisien Korelasi

Interval Koefisien	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 – 1,00	Sangat Kuat

Sumber : Sugiyono (2013)

c. Koefisien Determinasi

Analisis digunakan untuk menentukan seberapa besar kontribusi dari variabel bebas terhadap variabel terikat, dinyatakan dalam presentase. Nilai analisis ini berada di antara nol sampai satu (0-1). Nilai R² yang rendah menunjukkan bahwa kemampuan variabel bebas untuk menjelaskan variasi variabel terikat sangat terbatas. Nilai mendekati satu berarti variabel bebas memberikan informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel terikat. Rumus koefisien penentu adalah:

$$KP = R^2 \times 100\%$$

Keterangan:

KP = Nilai Koefisien Penentu

R² = Koefisien Korelasi yang dikuadratkan

100% = Angka mutlak yang ditetapkan

3. Uji Instrumen

a. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengukur valid atau tidaknya suatu kuesioner. Sebuah instrumen atau kuesioner dapat dikatakan valid apabila pertanyaannya mampu menjawab apa yang dimaksudkan untuk diukur (Ghozali, 2018:51).

Uji signifikansi digunakan untuk membandingkan nilai r hitung dengan nilai r tabel. Disaat menentukan layak atau tidak layak suatu item, biasanya dilakukan uji signifikansi koefisien korelasi pada taraf signifikansi 0,05. Jika r hitung lebih besar dari r tabel dan nilai positif, maka pertanyaan atau variabel tersebut dinyatakan valid.

b. Uji Reliabilitas

Imam Ghazali (2018) menyatakan bahwa uji reliabilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari variabel yang akan diteliti. Uji reliabilitas ini dilakukan pada responden sebanyak 31 karyawan divisi operasional agensi pelayaran di kawasan Merak, dengan menggunakan pertanyaan yang telah dinyatakan valid dalam uji validitas dan akan ditentukan reliabilitasnya, dengan kriteria reliabel sebagai berikut:

- 1) Jika r -alpha positif dan lebih besar dari r -tabel maka pernyataan tersebut reliabel.
- 2) Jika r -alpha negatif dan lebih kecil dari r -tabel maka pernyataan tersebut tidak reliabel.
 - a) Jika nilai Cronbach's Alpha $> 0,6$ maka reliable
 - b) Jika nilai Cronbach's Alpha $< 0,6$ maka tidak reliable

4. Uji Hipotesis

Pengujian hipotesis adalah proses pernyataan secara statistik sebelum menarik kesimpulan apakah pernyataan tersebut bisa diterima atau tidak. Hasilnya adalah dua pilihan yaitu menerima atau menolak hipotesis. Uji hipotesis dalam penelitian ini menggunakan:

a. Uji t (parsial)

Uji t ini untuk menguji apakah variabel bebas secara parsial mempengaruhi variabel terikat, yaitu antara X dan Y. Dasar pengambilan keputusan dalam uji t berdasarkan nilai t hitung dan t tabel :

- 1) Jika nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$, variabel bebas secara sendiri berpengaruh terhadap variabel terikat.
- 2) Jika nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$, variabel bebas secara sendiri tidak berpengaruh terhadap variabel terikat.

Keputusan dalam uji t berdasarkan nilai signifikansi :

- 1) Jika nilai signifikansi $< 0,05$, variabel bebas secara sendiri berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.
- 2) Jika nilai signifikansi $> 0,05$, variabel bebas secara sendiri tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.

b. Uji f (simultan)

Menurut Ghazali (2018: 56) Uji f disini bertujuan untuk mengetahui apakah variabel bebas secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat. Kegunaan uji f hampir sama dengan uji t, yaitu untuk menganalisis ada tidaknya perbedaan rata-rata atau nilai tengah suatu data. Namun perbedaannya hanya pada kelompok datanya, di mana pada uji f kelompok data yang diuji dapat lebih dari dua kelompok. Keputusan uji f didasarkan pada nilai f hitung dari F tabel:

- 1) Jika nilai $F_{hitung} > F_{tabel}$, variabel bebas secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat.
- 2) Jika nilai $F_{hitung} < F_{tabel}$, variabel bebas secara bersama-sama tidak berpengaruh terhadap variabel terikat.

Keputusan dalam uji F berdasarkan nilai signifikansi :

- 1) Jika nilai signifikansi $< 0,05$, variabel bebas secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.
- 2) Jika nilai signifikansi $> 0,05$, variabel bebas secara bersama-sama tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Deskripsi hasil penelitian ini penulis menggunakan data yang dikumpulkan untuk menjelaskan hasil penelitian ini, membahas masalah atau fakta yang terjadi. Memberikan uraian tentang peristiwa yang terjadi selama praktik darat. Untuk memudahkan penelitian, penulis memberikan deskripsi tentang data yang berkaitan dengan masalah yang dibahas, antara lain:

1. Sejarah Singkat

Pelabuhan Krakatau Bandar Samudera Cigading, terletak di Kabupaten Cilegon, Provinsi Banten, Indonesia, mulai dikembangkan pada tahun 1980-an untuk mendukung pertumbuhan industri dan perdagangan di kawasan Banten. Strategis di pesisir selatan Selat Sunda, pelabuhan ini dirancang sebagai pusat logistik utama yang menghubungkan Pulau Jawa dan Sumatera, menjadikannya titik vital dalam jalur pelayaran utama. Dengan fasilitas lengkap seperti dermaga, gudang, dan area penumpukan barang, pelabuhan ini melayani berbagai jenis kargo, termasuk barang industri dan bahan baku.

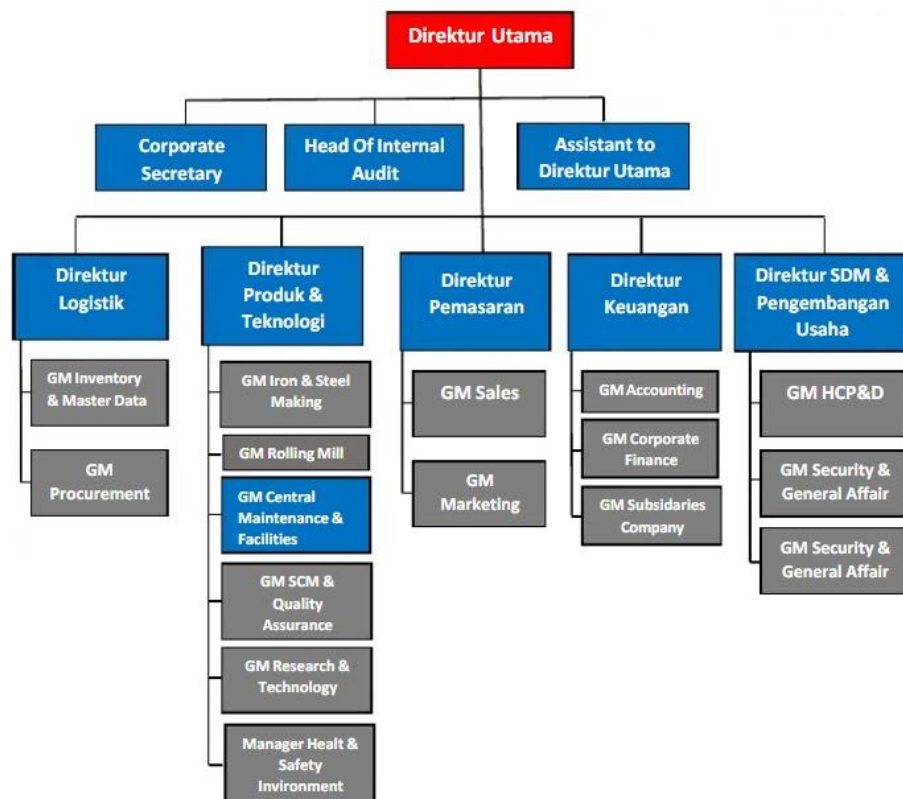
Sebuah rencana strategis terpadu dikembangkan dan diimplementasikan untuk mengembangkan PT. Krakatau Foundry dan Rolling Mill membuat KSC menjadi pabrik baja terintegrasi terbesar di Asia Tenggara pada saat itu. Pada tahun yang sama, PT. Krakatau mulai membangun tambatan pelet pertama dengan panjang 300 meter dan apron seluas 33 meter. dermaga ini dibangun untuk menampung kapal 50.000 DWT.

Dermaga ini juga untuk menampung kapal 50.000 DWT. Pabrik bar mill mulai produksi pada periode yang sama. Sebuah dermaga untuk tongkang selesai pada tahun 1984, dan pada tahun 1990 sebuah dermaga tambahan pelet dibangun dengan memperluas sebuah dermaga yang ada 285 meter tambahan dengan apron seluas 25,2 meter. Ini dermaga terbaru, telah selesai pada tahun 1992 dan

mampu menampung kapal 70.000 DWT. Pada Februari 1995, pembangunan dermaga untuk baja scrap dimulai. Pada tahun 1997 dermaga itu selesai dengan panjang 240 meter. Pada tahun 1996, PT Krakatau Steel merilis manajemen Pelabuhan Cigading untuk anak perusahaannya bernama PT. Krakatau Bandar Samudera. Ini adalah bagian dari strategi restrukturisasi yang dibuat oleh PT. Krakatau Steel untuk mengoperasikan Pelabuhan Cigading dengan profesional.

2. Struktur Organisasi

Pelabuhan Krakatau Bandar Samudera memiliki struktur organisasi sebagai berikut:



Gambar 4.1

Struktur Organisasi Pelabuhan Krakatau Bandar Samudera

Tugas serta tanggung jawab dari struktur organisasi Pelabuhan Krakatau Bandar Samudera:

a. Direktur Utama

Sebagai pimpinan tertinggi, Direktur Utama memiliki tanggung jawab keseluruhan atas kinerja perusahaan. Tugasnya mencakup perumusan strategi bisnis, pengambilan keputusan strategis, pengawasan kinerja seluruh divisi, serta representasi perusahaan kepada pihak eksternal.

b. Direktur Logistik

Bertanggung jawab atas perencanaan, pengorganisasian, dan pengendalian seluruh aktivitas logistik perusahaan, mulai dari pengadaan bahan baku hingga distribusi produk jadi.

c. Direktur Produk & Teknologi

Memimpin pengembangan produk baru, peningkatan kualitas produk eksisting, serta pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan efisiensi produksi.

d. Direktur Pemasaran

Bertanggung jawab atas semua aktivitas pemasaran, termasuk riset pasar, pengembangan strategi pemasaran, promosi, dan penjualan produk.

e. Direktur Keuangan

Mengelola semua aspek keuangan perusahaan, seperti perencanaan keuangan, penganggaran, akuntansi, dan pelaporan keuangan.

f. Direktur SDM & Pengembangan Usaha

Bertanggung jawab atas pengelolaan sumber daya manusia, pengembangan karyawan, serta identifikasi dan pengembangan peluang bisnis baru.

3. Ukuran dan Kedalaman Dermaga PT. Krakatau Bandar Samudera

Dermaga PT. Krakatau Bandar Samudera memiliki ukuran dan kedalaman dermaga yang berbeda-beda diantaranya:

Tabel 4.1

Ukuran Dermaga PT. Krakatau Bandar Samudera

Jetty	Ukuran
D1.1	200 m x 17,5 m, LWS = -15 meter
D1.2	100 m x 17,5 m, LWS = -14 meter
D1.3	270 m x 20 m, LWS = -16 meter
D1.4	285 m x 20 m, LWS = -20 meter
D1.5	140 m x 10 m, LWS = -13 meter
D1.6	180 m x 10 m, LWS = -13 meter
D1.7 / D1.8	207 m x 10 m, LWS = -14 meter
D2	240 m x 30 m, LWS = -12,5 meter
D3	170 m x 30 m, LWS = -5 meter
D4.1	150 m x 20 m, LWS = 5 meter
D4.2	150 m x 20 m, LWS = 5 meter
D5.1	240 m x 25 m, LWS = -8 meter
D6.1	325 m x 25 m, LWS = -21 meter
D7.1/D7.2	350 m x 25 m = -13 meter
D7.3	210 m x 16 m = -12,5 meter

Sumber : Krakatau International Port Solutions

Kemudian, total panjang dermaga PT. Krakatau Bandar Samudera sebagai berikut:

Tabel 4.2
Total Panjang Dermaga Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera

Jetty	Panjang
D1.1 – D1.4	855 m
D1.5 – D1.8	527 m
D2	240 m
D3	170 m
D4	300 m
D5	240 m
D6	325 m
D7.1/D7.2	350 m
D7.3	210 m
Total Panjang Jetty	3.217 m

Sumber : Krakatau International Port Solutions

4. Identitas Responden

Penulis mengumpulkan sampel dari 31 responden, diharapkan dapat menggambarkan populasi saat ini di perusahaan yang menjadi subjek penelitian ini. Didasarkan pada kisi-kisi instrumen yang sudah ditetapkan yaitu kuesioner yang diberikan kepada divisi operasional perusahaan pelayaran yang ada di kawasan merak serta yang sering menangani kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera, maka penulis melakukan evaluasi melalui pelaksanaan kuesioner, data seluruh responden ada di bawah ini.

Tabel 4.3
Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	Laki-laki	25	80,6 %
2	Perempuan	6	19,4 %
TOTAL		31	100 %

Sumber : Hasil kuesioner diolah penulis

Hasil kuesioner dari tabel di atas menunjukkan total responden sebanyak 31 orang, laki-laki sebanyak 25 orang sebesar (80,6%), sementara perempuan sebanyak 6 orang sebesar (19,4%). Disimpulkan bahwa responden yang dijadikan sampel berdasarkan jenis kelamin lebih banyak laki-laki.

Tabel 4.4
Data Responden Berdasarkan Usia

No	Usia	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	17-24 Tahun	12	38,7 %
2	25-34 Tahun	8	25,8 %
3	35-49 Tahun	6	19,4 %
4	> 50 Tahun	5	16,1 %
TOTAL		31	100 %

Sumber : Hasil kuesioner diolah penulis

Tabel ini menunjukan usia responden 17-24 tahun sebanyak 12 orang sebesar (38,7%), usia 25-34 tahun sebanyak 8 orang sebesar (25,8%), usia 35-49 tahun sebanyak 6 orang sebesar (19,4%), dan usia >50 tahun sebanyak 5 orang sebesar (16,1%). Dari data tersebut dapat ditarik kesimpulan usia responden lebih banyak di usia 17-24 tahun.

Tabel 4.5
Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

No	Pendidikan Terakhir	Jumlah Responden	Persentase (%)
1	SD	0	0%
2	SMP	0	0%
3	SMA	11	35,5%
4	Diploma	6	19,4%
5	S1	14	45,1%
TOTAL		31	100%

Sumber : Hasil kuesioner diolah penulis

Tabel di atas menunjukkan bahwa data responden pendidikan terakhir adalah SD (0%), SMP (0%), SMA (35,5%), Diploma (19,4%), dan S1 (45,1%). Menurut data tersebut mayoritas orang yang menjawab memiliki pendidikan S1.

5. Jumlah Kapal yang Diageni

Berikut adalah jumlah kapal yang menggunakan jasa agensi pelayaran PT. Benua Indah Gemaca cabang Merak periode Agustus 2022 sampai dengan Juli 2023.

Tabel 4.6

**Jumlah kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Benua Indah
Gemaca Cabang Merak Periode Agustus 2022 sampai dengan Juli 2023**

No	Vessel	Time Arrival	Commenced Cargo	Time Departured	Cargo &Quantity
1	MV. BULK CASTOR	10/08/2022, 11:18	10/08/2022, 22:35	18/08/2022, 02:36	Natural Gypsum, 64,869.000 MT
2.	MV. PMS STEIN BOCK	10/08/2022, 19:00	11/08/2022, 13:05	17/08/2022, 17:45	Salt 57,971.000 MT
3	MV. LYRIC STAR	14/08/2022, 01:54	14/08/2022, 12:30	19/08/2022, 01:36	Soybean Meal, 33,126.845 MT
4	MV. PU LAN HAI	13/08/2022, 06:30	13/08/2022, 13:50	21/08/2022, 07:11	Raw Sugar, 54,345.000 MT
5	MV. ARIS LUCKY	27/08/2022, 20:30	28/08/2022, 02:40	01/09/2022, 02:30	Steel Slabs, 29,782.500 MT
6	MV. BEKS CENK	31/08/2022, 21:30	05/09/2022, 12:25	11/09/2022, 03:50	Salt, 56,786.000 MT

Sumber : Data Operasional Agustus 2022 PT. Benua Indah Gemaca

No	Vessel	Time Arrival	Commenced Cargo	Time Departured	Cargo &Quantity
1	MV. DAIWAN INFINITY	01/09/2022, 16:15	02/09/2022, 00:54	02/09/2022, 18:17	Wheat, 10,000.000 MT
2.	MV. ERIN	01/09/2022, 21:15	02/09/2022, 10:20	06/09/2022, 19:15	Steel Slabs, 29,749.150 MT
3	MV. PACIFIC 01	03/09/2022, 07:15	03/09/2022, 11:10	08/09/2022, 20:50	Steel Billets, 25,108.580 MT
4	MV. LUCKY STAR	13/09/2022, 16:30	14/09/2022, 01:20	19/09/2022, 23:50	Hot Briquetted Iron, 21,996.410 MT
5	MV. ROSANA	17/09/2022, 20:45	18/09/2022, 03:30	18/09/2022, 17:14	Wheat, 6,600.000 MT
6	MV. YM PIONEER	19/09/2022, 17:36	20/09/2022, 02:00	28/09/2022, 15:59	Raw Sugar, 76,699.000 MT
7	MV. GENIUS STAR X	27/09/2022, 17:36	28/09/2022, 01:20	30/09/2022, 06:41	Steel Slabs, 10,022.720 MT
8	MV. PEACE HOPE	27/09/2022, 22:12	28/09/2022, 13:50	05/10/2022, 11:30	Raw Sugar, 43,280.000 MT

Sumber : Data Operasional Agustus 2022 PT. Benua Indah Gemaca

No	Vessel	Time Arrival	Commenced Cargo	Time Departured	Cargo &Quantity
1	MV. YANGTZE CROWN	06/10/2022, 23:18	07/10/2022, 13:05	10/10/2022, 12:18	Soybean Meal, 29,955.000 MT
2.	MV. ARRIBA	08/10/2022, 19:24	09/10/2022, 03:05	09/10/2022, 19:00	Wheat, 10,700.000 MT
3	MV. JETS TREAM	11/10/2022, 14:48	11/10/2022, 23:15	16/10/2022, 22:33	Steel Slabs, 33,053.500 MT
4	MV. RUI SHENG 6	13/10/2022, 09:30	13/10/2022, 19:00	18/10/2022, 19:22	Steel Slabs, 28,480.300 MT
5	MV. SASEBO GREEN	18/10/2022, 23:00	19/10/2022, 07:00	22/10/2022, 05:35	Soybean Meal, 29,460.000 MT
6	MV. INGWAR SELMER	23/10/2022, 08:05	25/10/2022, 21:15	01/11/2022, 05:35	Salt, 56,505.000 MT

Sumber : Data Operasional Oktober 2022 PT. Benua Indah Gemaca

No	Vessel	Time Arrival	Commenced Cargo	Time Departured	Cargo &Quantity
1	MV. MILA	13/11/2022, 10:00	15/11/2022, 05:25	20/11/2022, 12:45	Salt, 58,000.000 MT
2.	MV. LAI ZHOU 66	16/11/2022, 00:54	17/11/2022, 15:00	21/11/2022, 14:00	Steel Slabs, 30,193.150 MT
3	MV. LAUREN OCEAN	15/11/2022, 17:06	16/11/2022, 01:15	22/11/2022, 01:48	Steel Slabs, 30,338.500 MT
4	MV. MAPLE GATE	16/11/2022, 18:36	17/11/2022, 09:20	23/11/2022, 11:15	Gypsum, 60,500.000 MT
5	MV. SWIFT HANG ZHOU	22/11/2022, 05:24	23/11/2022, 11:15	26/11/2022, 06:28	Soybean Meal, 22,175.000 MT
6	MV. SHAMAN WISDOM	24/11/2022, 02:30	24/11/2022, 15:00	25/11/2022, 18:55	Wheat, 7,601.000 MT

Sumber : Data Operasional November 2022 PT. Benua Indah Gemaca

No	Vessel	Time Arrival	Commenced Cargo	Time Departured	Cargo &Quantity
1	MV. YING LI	07/12/2022, 02:15	07/12/2022, 13:00	11/12/2022, 14:19	Steel Slabs, 29,552.600 MT

2.	MV. MAGNUM POWER	10/12/2022, 16:30	10/12/2022, 22:24	12/12/2022, 08:17	Wheat, 9,393.940 MT
3	MV. AQUA LIBRA	27/12/2022, 12:45	01/01/2023, 11:00	05/01/2023, 02:31	Wheat, 59,444.872 MT

Sumber : Data Operasional Desember 2022 PT. Benua Indah Gemaca

No	Vessel	Time Arrival	Commenced Cargo	Time Departured	Cargo &Quantity
1	MV. JIN HANG FU ZHAN	01/01/2023, 09:00	01/01/2023, 22:25	07/01/2023, 23:33	Steel Slabs, 31,542.300 MT
2.	MV. BBG HONG KONG	03/01/2023, 16:18	03/01/2023, 23:15	07/01/2023, 20:01	Soybean Meal, 19,122.950 MT
3	MV. SMIRNI	06/01/2023, 06:10	08/01/2023, 02:30	11/01/2023, 05:06	Soybean Meal, 17,580.000 MT
4	MV. FOREVER SW	10/01/2023, 15:18	10/01/2023, 23:45	11/01/2023, 23:09	Wheat, 21,999.770 MT
5	MV. NEW JOYFUL	13/01/2023, 04:48	14/01/2023, 05:10	14/01/2023, 18:46	Wheat, 10,000.000 MT
6	MV. PORTAI TISSA	13/01/2023, 09:55	14/01/2023, 00:20	15/01/2023, 19:26	Wheat, 17,979.000 MT

7	MV. YIHAI	14/01/2023, 15:30	15/01/2023, 10:15	18/01/2023, 19:18	Raw Sugar, 25,000.000 MT
8	MV. VTC OCEAN	19/01/2023, 02:00	19/01/2023, 13:40	24/01/2023, 18:04	Hot Briquetted Iron, 21,999.860 MT
9	MV. ERIN	24/01/2023, 19:50	25/01/2023, 11:10	27/01/2023, 00:32	Coal, 44,000.000 MT
10	MV. SSI PRIVILEGE	28/01/2023, 10:00	30/01/2023, 00:19	04/02/2023, 10:46	Wheat, 59,750.540 MT

Sumber : Data Operasional Januari 2023 PT. Benua Indah Gemaca

No	Vessel	Time Arrival	Commenced Cargo	Time Departured	Cargo &Quantity
1	MV. SFL HUMBER	01/02/2023, 08:42	01/02/2023, 16:05	09/02/2023, 00:58	Raw Sugar, 50,000.000 MT
2.	MV. TBC PURPOSE	07/02/2023, 11:42	07/02/2023, 20:20	09/02/2023, 18:26	Wheat, 11,000.000 MT
3	MV. BULK ENDU RANCE	10/02/2023, 13:18	10/02/2023, 22:15	18/02/2023, 21:35	Gypsum, 59,740.000 MT
4	MV. PAN HARVEST	16/02/2023, 17:36	17/02/2023, 07:20	25/02/2023, 23:18	Raw Sugar, 61,000.000 MT

5	MV. PAC SEGINUS	23/02/2023, 08:30	24/02/2023, 09:05	28/02/2023, 14:26	Soybean Meal&Corn, 12,100.073 MT
6	MV. ELBABE	25/02/2023, 12:30	25/02/2023, 19:10	02/03/2023, 21:30	Salt, 58,000.000 MT

Sumber : Data Operasional Februari 2023 PT. Benua Indah Gemaca

No	Vessel	Time Arrival	Commenced Cargo	Time Departured	Cargo &Quantity
1	MV. ADRE	03/03/2023, 19:42	03/03/2023, 04:00	09/03/2023, 21:00	Raw Sugar, 50,000.000 MT
2.	MV. IONIC SMYRNI	07/03/2023, 05:42	07/03/2023, 15:30	09/03/2023, 15:43	Corn, 22,500.000 MT
3	MV. VELA STAR	07/03/2023, 05:42	07/03/2023, 15:30	09/03/2023, 15:43	Soyabean 34,281.910 MT
4	MV. MG EARTH	11/03/2023, 09:54	12/03/2023, 17:20	14/03/2023, 18:22	Soybean Meal, 10,900.000 MT
5	MV. PVT SAPPHIRE	13/03/2023, 12:00	13/03/2023, 20:24	15/03/2023, 02:20	Coal, 44,000.000 MT
6	MV. ALMIRA	29/03/2023, 19:00	30/03/2023, 01:40	07/04/2023, 17:45	Salt, 57,700.000 MT

Sumber : Data Operasional Maret 2023 PT. Benua Indah Gemaca

No	Vessel	Time Arrival	Commenced Cargo	Time Departured	Cargo &Quantity
1	MV. MARIE LENA	01/04/2023, 21:45	02/04/2023, 05:20	04/04/2023, 07:56	Soybean Meal, 17,648.905 MT
2.	MV. FOREVER SW	17/04/2023, 16:48	18/04/2023, 05:20	21/04/2023, 10:25	Wheat, 55,001.120 MT
3	MV. ZHE HAI 522	18/04/2023, 15:30	18/04/2023, 20:30	20/04/2023, 02:33	Coal, 42,250.000 MT
4	MV. OCEAN TIANBAO	21/04/2023, 04:54	21/04/2023, 13:55	22/04/2023, 13:10	Wheat, 10,000.000 MT
5	MV. FIDELITY	24/04/2023, 08:00	25/04/2023, 23:50	29/04/2023, 00:13	Soybean Meal, 15,575.000 MT
6	MV. ETERNAL HAKATA	29/04/2023, 16:54	30/04/2023, 00:35	03/05/2023, 11:10	Salt, 52,318.000 MT

Sumber : Data Operasional April 2023 PT. Benua Indah Gemaca

No	Vessel	Time Arrival	Commenced Cargo	Time Departured	Cargo &Quantity
1	TB. SYUKUR 25&BG MARINA 88	01/05/2023, 07:00	02/05/2023, 16:07	04/05/2023, 01:24	Iron Slag, 5,099.780 MT
2.	MV. ERIETTA	02/05/2023, 16:42	02/05/2023, 21:35	08/05/2023, 11:32	Salt, 34,000.000 MT
3	MV. AQUALEO	14/05/2023, 05:23	14/05/2023, 13:10	17/05/2023, 04:06	Wheat, 22,000.000 MT
4	MV. NAVIOS VENUS	10/05/2023, 09:48	10/05/2023, 22:30	17/05/2023, 16:25	Raw Sugar, 50,000.000 MT
5	MV. AFRICAN PETREL	23/05/2023, 20:12	24/05/2023, 04:02	25/05/2023, 03:44	Wheat, 15,700.000 MT
6	MV. INCE EGE	26/05/2023, 12:15	27/05/2023, 20:47	29/05/2023, 09:08	Wheat, 25,000.000 MT
7	MV. PAC ALNATH	25/05/2023, 15:24	25/05/2023, 21:10	29/05/2023, 21:27	Soybean Meal, 14,000.000 MT
8	MV. CYMONA STAR	30/05/2023, 23:54	31/05/2023, 07:55	03/06/2023, 02:50	Soybean Meal, 31,658.770 MT

Sumber : Data Operasional Mei 2023 PT. Benua Indah Gemaca

No	Vessel	Time Arrival	Commenced Cargo	Time Departured	Cargo &Quantity
1	MV. SAND PIPER	02/06/2023, 12:40	02/06/2023, 19:10	07/06/2023, 21:00	Salt, 55,991.000 MT
2.	MV. TAO STAR	05/06/2023, 07:18	05/06/2023, 23:00	11/06/2023, 19:20	Hot Briquetted Iron, 21,999.980 MT
3	MV. SSI DILIGENT	06/06/2023, 06:36	06/06/2023, 15:05	12/06/2023, 02:50	Gypsum, 60,500.000 MT
4	MV. DIMIJOHNA	15/06/2023, 10:00	15/06/2023, 17:15	18/06/2023, 20:40	Soyabean, 20,005.000 MT
5	MV. YANGTZE NOVA	19/06/2023, 07:00	19/06/2023, 13:35	23/06/2023, 08:13	Coal, 44,000.000 MT
6	MV. ROSLYN	29/06/2023, 07:30	29/06/2023, 18:00	05/07/2023, 22:00	Raw Sugar, 52,000.000 MT
7	MV. THERESA GUANG DONG	27/06/2023, 04:30	27/06/2023, 11:45	07/07/2023, 04:01	Raw Sugar, 76,600.000 MT

Sumber : Data Operasional Juni 2023 PT. Benua Indah Gemaca

No	Vessel	Time Arrival	Commenced Cargo	Time Departured	Cargo &Quantity
1	MV. CLIFTON BAY	09/07/2023, 18:36	10/07/2023, 01:30	14/07/2023, 06:26	Salt, 58,000.000 MT
2.	MV. BBG INTEGRITY	12/07/2023, 11:00	12/07/2023, 18:20	16/07/2023, 06:16	Soybean Meal, 38,220.000 MT
3	MV. MEGHNA ENERGY	20/07/2023, 05:48	20/07/2023, 11:30	21/07/2023, 17:10	Coal, 44,000.000 MT
4	MV. KAPTA MATHIOS	20/07/2023, 15:18	20/07/2023, 21:50	22/07/2023, 02:13	Wheat, 21,407.000 MT

Sumber : Data Operasional Juli 2023 PT. Benua Indah Gemaca

B. ANALISIS DATA

1. Analisis Data Deskriptif Kuantitatif

Penulis menggunakan 3 variabel yaitu variabel X1 (kesiapan dermaga), X2 (dokumen *clearance*) serta variabel Y (waktu tunggu kapal). Penulis menggunakan metode pengumpulan data kuesioner untuk menganalisis data penelitian ini. Berikut ini adalah jabaran variabel X1, X2 dan Y:

Tabel 4.7

**Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel Kesiapan Dermaga
(X1)**

No	Variabel Kesiapan Dermaga (X1)	Jawaban Responden					Total Bobot	Rata-rata	Kriteria
		SS	S	RR	TS	STS			
1.	Jumlah penambatan kapal yang tersedia di Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera cukup banyak sehingga waktu tunggu kapal untuk bersandar semakin sedikit.	21	9	1	0	0	144	4,6	Sangat Tinggi
2.	Akses yang dilalui kapal dari kapal berlabuh sampai bertambat di dermaga tidak ada hambatan sehingga kapal dapat mencapai dermaga dengan cepat.	21	8	2	0	0	141	4,5	Sangat Tinggi
3.	Peralatan bongkar atau muat barang di dermaga jarang terjadi <i>trouble</i> .	15	11	3	1	0	130	4,1	Sangat Tinggi
4.	Ketersediaan peralatan bongkar atau muat barang	12	19	0	0	0	136	4,3	Sangat Tinggi

	di dermaga sudah memadai.								
5.	Tingginya kehadiran tenaga kerja menjamin operasi bongkar muat dapat berjalan lancar tanpa hambatan yang disebabkan oleh kekurangan tenaga kerja.	19	11	1	0	0	142	4,5	Sangat Tinggi
6.	Tenaga kerja bongkar muat sudah terlatih dengan baik sehingga meningkatkan produktivitas dan mengurangi waktu tunggu kapal.	23	8	0	0	0	147	4,7	Sangat Tinggi
7.	Pelatihan dan sertifikasi petugas dermaga yang berkualitas dapat meningkatkan efisiensi dalam penanganan kapal-kapal, mengurangi waktu tunggu secara signifikan.	20	11	0	0	0	144	4,6	Sangat Tinggi
8.	Sistem manajemen operasional di dermaga ini efektif dalam mengatur antrian kapal dan jadwal bongkar muat untuk mengurangi waktu tunggu.	16	14	1	0	0	139	4,4	Sangat Tinggi

9.	Proses <i>Booking</i> dermaga pada kedatangan kapal di sistem Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera dapat dioperasikan dengan mudah.	23	7	1	0	0	146	4,7	Sangat Tinggi
10.	Kesiapan dermaga yang optimal menjadi bagian penting dalam aspek kelancaran operasi untuk mengurangi waktu tunggu kapal.	24	7	0	0	0	148	4,7	Sangat Tinggi
	JUMLAH	194	105	9	1	0	1417	45,1	

Sumber : Diolah oleh penulis

Dari tabel di atas, jawaban untuk variabel X1, dimana Sangat Setuju (SS) ialah sebesar 194 jawaban, Setuju (S) ialah sebesar 105 jawaban, Ragu-Ragu (RR) ialah sebesar 9 jawaban, Tidak Setuju (TS) ialah sebesar 1 jawaban dan Sangat Tidak Setuju (STS) adalah 0 jawaban. Dari keseluruhan jawaban yang sudah dijawab, mayoritas menjawab Sangat Setuju (SS) yaitu sebesar 194 jawaban. Maka dari data di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa mayoritas jawaban responden ada di skala Sangat Setuju (SS). Hal ini bisa dilihat bahwa Kesiapan Dermaga di Dermaga Krakatau Bandar Samudera sudah baik.

Tabel 4.8

**Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel Dokumen *Clearance*
(X2)**

No	Variabel Dokumen <i>Clearance</i> (X2)	Jawaban Responden					Total Bobot	Rata- rata	Kriteria
		SS	S	RR	TS	STS			
1.	Waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan dokumen <i>clearance</i> tidak memakan waktu yang lama	20	10	1	0	0	143	4,6	Sangat Tinggi
2.	Persyaratan kelengkapan dokumen <i>clearance</i> mudah dipahami sehingga proses dokumen <i>clearance</i> cepat terselesaikan.	17	12	2	0	0	139	4,4	Sangat Tinggi
3.	Melalui kerja sama yang baik antar lembaga yang berhubungan dengan pihak agen mampu menyelesaikan permasalahan yang dihadapi dalam proses dokumen <i>clearance</i>	22	8	1	0	0	145	4,6	Sangat Tinggi
4.	Kerja sama antara agen dan instansi terkait terjalin dengan baik	22	8	1	0	0	145	4,6	Sangat Tinggi

5.	Petugas dengan cepat selalu memberikan informasi kepada pengguna jasa jika terjadi kesalahan dalam proses Penginputan dokumen <i>clearance</i> .	20	11	0	0	0	144	4,6	Sangat Tinggi
6.	Petugas dengan cepat menanggapi keluhan pengguna jasa melalui komunikasi jarak dekat maupun komunikasi jarak jauh (telepon).	22	7	2	0	0	144	4,6	Sangat Tinggi
7.	Kondisi ruang tunggu pelayanan sangat baik serta sarana dan prasarana yang disediakan sudah lengkap.	14	14	3	0	0	135	4,3	Sangat Tinggi
8.	Kondisi internet tidak mengalami gangguan saat proses penginputan dokumen <i>clearance</i> .	19	10	2	0	0	141	4,5	Sangat Tinggi
9.	Jumlah petugas yang tersedia mempercepat proses dokumen <i>clearance</i> .	15	13	3	0	0	136	4,3	Sangat Tinggi

10.	Keterampilan petugas mempermudah penginputan proses dokumen <i>clearance</i> .	25	5	1	0	0	148	4,7	Sangat Tinggi
	JUMLAH	196	98	16	0	0	1420	45,2	

Sumber : Diolah oleh penulis

Dari tabel di atas, jawaban untuk variabel X2, dimana Sangat Setuju (SS) ialah sebesar 196 jawaban, Setuju (S) ialah sebesar 98 jawaban, Ragu-Ragu (RR) ialah sebesar 16 jawaban, Tidak Setuju (TS) ialah 0 jawaban dan Sangat Tidak Setuju (STS) ialah 0 jawaban. Dari keseluruhan jawaban yang sudah dijawab, mayoritas menjawab Sangat Setuju (SS) yaitu sebanyak 196 jawaban. Maka dari data di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa mayoritas jawaban responden ada di skala Sangat Setuju (SS). Hal ini bisa dilihat bahwa proses dokumen *clearance* di wilayah Pelabuhan Banten sudah baik dan kompeten dalam bidangnya serta memberi pengaruh yang baik terhadap kelancaran kapal yang akan sandar di Dermaga Krakatau Bandar Samudera.

Tabel 4.9

**Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel Waktu Tunggu Kapal
(Waiting Time) (Y)**

No	Variabel Waktu Tunggu (<i>Waiting Time</i>) Kapal	Jawaban Responden					Total Bobot	Rata-rata	Kriteria
		SS	S	RR	TS	STS			
1.	Kapasitas kapal pandu serta tunda dan jumlah pandu di Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera telah memenuhi kebutuhan dengan baik.	25	4	2	0	0	147	4,7	Sangat Tinggi

2.	Penting untuk menjaga kapal pandu serta tunda dalam kondisi terbaik agar dapat memberikan pelayanan yang efektif dan optimal.	26	5	0	0	0	150	4,8	Sangat Tinggi
3.	Pelatihan tenaga kerja yang efektif dan penyediaan peralatan yang memadai adalah kunci untuk meningkatkan produktivitas bongkar muat di pelabuhan karena akan mengurangi waktu tunggu kapal dan meningkatkan efisiensi operasional.	17	14	0	0	0	141	4,5	Sangat Tinggi
4.	Peralatan bongkar muat di Pelabuhan PT. Krakatau Bandar Samudera dirawat secara berkala dapat meminimalkan waktu henti sehingga produktivitas meningkat dan mengurangi waktu tunggu kapal di pelabuhan.	20	11	0	0	0	144	4,6	Sangat Tinggi
5.	Standarisasi prosedur pelayanan dokumen di Pelabuhan Banten dapat mengurangi kebingungan dan mempercepat proses administratif.	24	6	1	0	0	147	4,7	Sangat Tinggi

6.	Pelayanan dokumen yang bersifat 24/7 atau non-stop dapat memberikan fleksibilitas kepada kapal yang tiba di berbagai waktu, sehingga mengurangi waktu tunggu kapal di pelabuhan.	25	5	1	0	0	148	4,7	Sangat Tinggi
7.	Mengoptimalkan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal yang terkoordinasi dengan baik untuk menghindari tumpukan dan memaksimalkan kapasitas dermaga.	23	8	0	0	0	147	4,7	Sangat Tinggi
8.	Peningkatan kedalaman dan lebar dermaga untuk memungkinkan kapal-kapal yang lebih besar bersandar di pelabuhan.	26	4	1	0	0	149	4,8	Sangat Tinggi
	JUMLAH	186	57	5	0	0	1173	37,5	

Sumber : Diolah oleh penulis

Dari data di atas, jawaban untuk variabel Y, Sangat Setuju (SS) ialah sebesar 186 jawaban, Setuju (S) ialah sebesar 57 jawaban, Ragu-Ragu (RR) ialah sebesar 5 jawaban, Tidak Setuju (TS) ialah 0 jawaban dan Sangat Tidak Setuju (STS) ialah 0 jawaban. Dari keseluruhan jawaban yang sudah dijawab, mayoritas menjawab Sangat Setuju (SS) yaitu sebesar 186 jawaban. Maka dari data di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa mayoritas jawaban responden ada di skala Sangat Setuju (SS).

Menunjukkan bahwa waktu tunggu (*waiting time*) kapal di dermaga Krakatau Bandar Samudera sudah cukup baik.

2. Uji Instrumen

a. Uji Validitas

Uji ini digunakan untuk mengetahui tingkat validitas kuesioner untuk mengumpulkan data. Membandingkan nilai r hitung dengan nilai r tabel untuk *degree of freedom* (df) = $n-2$. Jumlah sampel (n) dalam penelitian ini adalah 31, sehingga besarnya df yaitu $31 - 2 = 29$, dengan taraf signifikansi 5%. Dalam hal ini pernyataan dalam kuesioner dinyatakan valid apabila nilai r hitung lebih tinggi daripada r tabel sebesar 0,355. Hasil uji validitas dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.10

Hasil Uji Validitas Variabel Kesiapan Dermaga (X1)

No Item	r_{hitung}	$r_{tabel\ 5\%}$	Sig.	Hasil SPSS
1	0,524	0,355	0,002	VALID
2	0,500	0,355	0,004	VALID
3	0,601	0,355	0,000	VALID
4	0,632	0,355	0,000	VALID
5	0,666	0,355	0,000	VALID
6	0,675	0,355	0,000	VALID
7	0,755	0,355	0,000	VALID
8	0,639	0,355	0,000	VALID
9	0,660	0,355	0,000	VALID
10	0,569	0,355	0,001	VALID

Sumber : Data diolah dengan SPSS

Didapatkan r_{tabel} sebesar 0,355 dengan $\alpha = 0,005$. Dan setelah dibandingkan dengan r_{hitung} dapat dibuktikan bahwa semua pernyataan valid.

Tabel 4.11

Hasil Uji Validitas Variabel Dokumen *Clearance* (X2)

No Item	r _{hitung}	r _{tabel 5%}	Sig.	Hasil SPSS
1	0,559	0,355	0,001	VALID
2	0,684	0,355	0,000	VALID
3	0,778	0,355	0,000	VALID
4	0,584	0,355	0,001	VALID
5	0,718	0,355	0,000	VALID
6	0,761	0,355	0,000	VALID
7	0,638	0,355	0,000	VALID
8	0,481	0,355	0,006	VALID
9	0,687	0,355	0,000	VALID
10	0,680	0,355	0,000	VALID

Sumber : Data diolah dengan SPSS

Didapatkan r_{tabel} sebesar 0,355 dengan $\alpha = 0,005$. Dan setelah dibandingkan dengan r_{hitung} dapat dibuktikan bahwa semua pernyataan valid.

Tabel 4.12

Hasil Uji Validitas Variabel Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal (Y)

No Item	r _{hitung}	r _{tabel 5%}	Sig.	Hasil SPSS
1	0,813	0,355	0,000	VALID
2	0,878	0,355	0,000	VALID
3	0,669	0,355	0,000	VALID
4	0,804	0,355	0,000	VALID
5	0,653	0,355	0,000	VALID
6	0,702	0,355	0,000	VALID
7	0,755	0,355	0,000	VALID
8	0,760	0,355	0,006	VALID

Sumber : Data diolah dengan SPSS

Didapatkan r_{tabel} sebesar 0,355 dengan $\alpha = 0,005$. Dan setelah dibandingkan dengan r_{hitung} dapat dibuktikan bahwa semua pernyataan valid.

Dari tabel di atas, kesiapan dermaga (X1) dan dokumen *clearance* (X2). Kemudian dalam pernyataan waktu tunggu (*waiting time*) kapal (Y) di dermaga Krakatau Bandar Samudera keseluruhan valid karena r hitung lebih tinggi dibandingkan 0,355 yaitu r tabel dan item kuesioner yang valid dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian selanjutnya.

b. Uji Reliabilitas

Untuk menentukan reliabilitas terhadap butir pertanyaan ini penulis melakukan pengujian dengan program SPSS 25.00 dengan rumus *Cronbach's Alpha*.

1) Uji Reliabilitas Variabel Kesiapan Dermaga (X1)

Tabel 4.13

Hasil Uji Reliabilitas Variabel Kesiapan Dermaga (X1)

<i>Reliability Statistics</i>	
<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>N of Items</i>
0,811	10

Sumber : Data diolah dengan SPSS

Berdasarkan tabel 4.14, dapat ditarik kesimpulan bahwa nilai *Cronbach's Alpha* sebesar $0,811 > 0,60$ maka kuesioner dinyatakan reliabel.

2) Uji Reliabilitas Variabel Dokumen *Clearance* (X2)

Tabel 4.14

Hasil Uji Reliabilitas Variabel Dokumen *Clearance* (X2)

<i>Reliability Statistics</i>	
<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>N of Items</i>
0,849	10

Sumber : Data diolah dengan SPSS

Berdasarkan tabel 4.15, dapat ditarik kesimpulan bahwa nilai *Cronbach's Alpha* sebesar $0,849 > 0,60$ maka kuesioner dinyatakan reliabel.

3) Uji Reliabilitas Variabel Waktu tunggu (*Waiting Time*) Kapal (Y)

Tabel 4.15

Hasil Uji Reliabilitas Variabel Waktu tunggu (*Waiting Time*) Kapal (Y)

<i>Reliability Statistics</i>	
<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>N of Items</i>
0,890	8

Sumber : Data diolah dengan SPSS

Berdasarkan tabel 4.16, dapat ditarik kesimpulan bahwa nilai *Cronbach's Alpha* sebesar $0,890 > 0,60$ maka kuesioner dinyatakan reliabel.

3. Uji Hipotesis

a. Pengujian H1 dan H2 dengan uji t

Tujuan dari uji t ini untuk menentukan apakah variabel bebas memiliki pengaruh parsial terhadap variabel terikat.

Tabel 4.16

Hasil Uji t

Coefficients^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.
		B	Std. Error	Beta	
1	(Constant)	2.652	3.168		.410
	KESIAPAN	.458	.091	.559	.000
	DERMAGA				
	DOKUMEN	.309	.081	.424	.001
	CLEARANCE				

Dependent Variable: WAKTU TUNGGU KAPAL

Sumber : Data diolah dengan SPSS

$$\begin{aligned}
 t \text{ tabel} &= \alpha ; (df = n-2) \\
 &= 0,05 ; (df = 31-2) \\
 &= 0,05 ; 29 \\
 &= 2,045 \text{ (ada pada distribusi nilai } t \text{ tabel)}
 \end{aligned}$$

Keterangan:

α : Tingkat Signifikansi

n : Jumlah sampel

1) Pengujian Hipotesis Pertama (H1)

Diketahui nilai Sig. untuk pengaruh X1 terhadap Y sebesar $0,000 < 0,05$ dan nilai t hitung $5,021 > 2,045$, sehingga ditarik kesimpulan bahwa H1 diterima yang berarti terdapat pengaruh antara variabel X1 terhadap Y.

2) Pengujian Hipotesis Kedua (H2)

Diketahui nilai Sig. untuk pengaruh X2 terhadap Y sebesar $0,001 < 0,05$ dan nilai t hitung $3,811 > 2,045$, sehingga ditarik kesimpulan bahwa H2 diterima yang berarti terdapat pengaruh antara variabel X2 terhadap Y.

b. Pengujian H3 dengan uji f

Tujuan uji ini untuk menentukan apakah variabel bebas memiliki pengaruh bersama-sama (simultan) terhadap variabel terikat.

Tabel 4.17

Hasil Uji f

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	189.121	2	94.560	62.500	.000 ^b
	Residual	42.363	28	1.513		
	Total	231.484	30			

Dependent Variable: WAKTU TUNGGU KAPAL

Predictors: (Constant), DOKUMEN CLEARANCE, KESIAPAN DERMAGA

Sumber : Data diolah dengan SPSS

Adapun rumus untuk membandingkan nilai F hitung dengan F tabel:

$$DF (N1) = (K-1)$$

$$DF (N2) = (N-K)$$

$$DF (N1) = (3-1) = 2$$

$$DF (N2) = 31-3 = 28 \text{ (Dilihat pada distribusi nilai F tabel)} = 3,34$$

Keterangan:

DF (N1) = Pembilang

DF (N2) = Penyebut

K = Jumlah Variabel Penelitian

N = Jumlah Sampel

Dari pengujian secara simultan, diketahui tingkat signifikan sebesar 0,05 dan F tabel sebesar 3,34, sehingga dapat ditarik kesimpulan hasil dari uji H3 dengan cara uji f.

Pengujian Hipotesis Ketiga (H3), Tabel *output* di atas diketahui, nilai signifikansi untuk pengaruh X1 dan X2 secara bersama-sama terhadap Y adalah sebesar $0,000 < 0,05$ dan nilai F hitung $62,500 > F \text{ tabel } 3,34$, sehingga ditarik kesimpulan bahwa H3 diterima yang berarti adanya pengaruh yang signifikan antara X1 dan X2 secara bersama-sama terhadap Y.

4. Uji Regresi

a. Regresi terhadap X1 terhadap Y (Sederhana)

Tabel 4.18

Regresi terhadap X1 terhadap Y (Sederhana)

Coefficients ^a					
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
Model		B	Std. Error	Beta	t
1	(Constant)	5.845	3.699		1.580
	KESIAPAN DERMAGA	.697	.080	.850	8.680

a. Dependent Variable: WAKTU TUNGGU (WAITING TIME) KAPAL

Sumber : Data diolah dengan SPSS

Dari hasil perhitungan yang dilakukan diperoleh a sebesar 5.845 dan b sebesar 0,697. Bentuk dari persamaan regresi linier sederhana adalah sebagai berikut:

$$\hat{Y} = 5.845 + 0.697X_1$$

Dari persamaan regresi tersebut dapat dilihat bahwa pengaruh kesiapan dermaga terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal searah (positif), hal tersebut ditunjukkan pada koefisien regresi atau nilai b dalam persamaan regresi tersebut yang menunjukkan angka positif sebesar 0,697 yang berarti setiap kenaikan dalam kesiapan dermaga diikuti dengan kenaikan *waiting time* sebesar 0,697. Sebaliknya, apabila kesiapan dermaga mengalami penurunan maka *waiting time* akan cenderung mengalami penurunan sebesar 0,697. Dan nilai koefisien a sebesar 5.845 yang artinya apabila tidak terdapat kesiapan dermaga ($X=0$), diperkirakan waktu tunggu (*waiting time*) kapal sebesar 5.845.

b. Regresi terhadap X2 terhadap Y (Sederhana)

Tabel 4.19

Regresi terhadap X2 terhadap Y (Sederhana)

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	10.880	3.672		2.963	.006
DOKUMEN CLEARANCE	.589	.080	.808	7.375	.000

a. Dependent Variable: WAKTU TUNGGU (WAITING TIME) KAPAL

Sumber : Data diolah dengan SPSS

Dari hasil perhitungan yang dilakukan diperoleh a sebesar 10.880 dan b sebesar 0,589. Bentuk dari persamaan regresi linier sederhana adalah:

$$\hat{Y} = 10.880 + 0.589X_2$$

Dari persamaan regresi tersebut dapat dilihat bahwa pengaruh dokumen *clearance* terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal searah (positif), hal tersebut ditunjukkan pada koefisien regresi atau nilai b dalam persamaan regresi tersebut yang menunjukkan angka positif sebesar 0,589 yang berarti setiap kenaikan dalam dokumen *clearance* diikuti dengan kenaikan waktu tunggu (*waiting time*) kapal sebesar 0,589. Sebaliknya, jika dokumen *clearance* mengalami penurunan maka, waktu tunggu (*waiting time*) kapal akan cenderung mengalami penurunan sebesar 0,589. Dan nilai koefisien a sebesar 10.880 yang artinya apabila tidak terdapat dokumen *clearance* ($X=0$), diperkirakan waktu tunggu (*waiting time*) kapal sebesar 10.880.

c. Regresi X1 dan X2 terhadap Y (berganda)

Tabel 4.20

Regresi X1 dan X2 terhadap Y (berganda)

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	2.652	3.168		.837	.410
KESIAPAN DERMAGA	.458	.091	.559	5.021	.000
DOKUMEN CLEARANCE	.309	.081	.424	3.811	.001

a. Dependent Variable: WAKTU TUNGGU (WAITING TIME) KAPAL

Sumber : Data diolah dengan SPSS

Dari hasil perhitungan, diperoleh a sebesar 2.652 dan b1 sebesar 0,458 dan b2 sebesar 0,309 bentuk dari persamaan regresi linier berganda adalah sebagai berikut:

$$\hat{Y} = 2.652 + 0,458X_1 + 0,309X_2$$

- 1) Persamaan regresi di atas terlihat bahwa pengaruh kesiapan dermaga terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera searah (positif), hal tersebut dapat dilihat pada koefisien regresi atau nilai b1 yang menunjukkan angka positif sebesar 0,458 yang artinya setiap kenaikan dalam kesiapan dermaga akan diikuti dengan kenaikan waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera sebanyak 0,458. Sebaliknya, jika kesiapan dermaga mengalami penurunan maka waktu tunggu (*waiting time*) kapal akan cenderung mengalami penurunan sebesar 0,458.
- 2) Persamaan regresi di atas terlihat bahwa pengaruh dokumen *clearance* terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera searah (positif), hal ini dapat dilihat pada koefisien regresi atau nilai b2 yang menunjukkan angka positif sebesar 0,309 yang artinya setiap

kenaikan dalam dokumen *clearance* akan diikuti dengan waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera sebanyak 0,309. Demikian sebaliknya, jika dokumen *clearance* mengalami penurunan maka waktu tunggu (*waiting time*) kapal akan cenderung mengalami penurunan sebesar 0,309.

- 3) Nilai koefisien a adalah sebesar 2.652 yang artinya jika tidak terdapat kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* (X_1 dan $X_2 = 0$), diperkirakan waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera sebesar 2.652 dan menunjukkan hasil yang positif.

5. Koefisien Korelasi Berganda

Berdasarkan analisis data yang dilakukan menggunakan program SPSS 25.00, maka dapat dilihat koefisien korelasi berganda (R) dari adanya Kesiapan Dermaga (X_1) dan Dokumen *Clearance* (X_2) terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal (Y) pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.21

Analisis Koefisien Korelasi Berganda

Model Summary									
Model	R	R	Adjusted R Square	Std.	R	Change Statistics			Sig. F Change
		Square		Error of the Estimate	Square Change	F Change	df1	df2	
1	.904 ^a	.817	.804	1.23003	.817	62.500	2	28	.000

- a. Predictors: (Constant), DOKUMEN CLEARANCE, KESIAPAN DERMAGA

Sumber : Data diolah dengan SPSS

Nilai koefisien (R) sebesar 0,904 yang berarti memiliki tingkat hubungan yang sangat kuat. Kemudian nilai signifikansi di atas sebanyak $0,000 < 0,05$ yang berarti berkorelasi. Dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh sangat kuat antar variabel X_1 dan X_2 terhadap Y.

6. Uji Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi untuk menentukan berapa persen pengaruh variabel X terhadap Y secara bersamaan.

a. Koefisien Determinasi X1 terhadap Y

Tabel 4.22

Koefisien Determinasi X1 terhadap Y

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.850 ^a	.722	.712	1.489

a. Predictors: (Constant), KESIAPAN DERMAGA

Sumber : Data diolah dengan SPSS

R Square sebesar 0,722 atau 72,2%. Hal ini menunjukkan pengaruh positif dari kesiapan dermaga terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal sebesar 72,2% sedangkan sisanya 27,8% merupakan faktor lain.

b. Koefisien Determinasi X2 terhadap Y

Tabel 4.23

Koefisien Determinasi X2 terhadap Y

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.808 ^a	.652	.640	1.666

a. Predictors: (Constant), DOKUMEN CLEARANCE

Sumber : Data Diolah dengan SPSS

Dengan hasil di atas, R Square sebesar 0,652 atau 65,2%. Hal ini menunjukkan pengaruh positif dari dokumen *clearance* terhadap *waiting time* kapal sebesar 65,2% sedangkan sisanya 34,8% merupakan faktor lain.

c. Koefisien Determinasi X1 dan X2 terhadap Y

Tabel 4.24

Koefisien Determinasi X1 dan X2 terhadap Y

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.904 ^a	.817	.804	1.230

a. Predictors: (Constant), DOKUMEN CLEARANCE, KESIAPAN DERMAGA

Sumber : Data diolah dengan SPSS

Dari hasil di atas, R Square sebesar 0,817 atau 81,7%. Hal ini menunjukkan pengaruh positif dari kesiapan dermaga serta dokumen *clearance* terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal sebanyak 81,7% sedangkan sisanya 18,3% merupakan faktor lain.

C. PEMECAHAN MASALAH

Pada temuan deskripsi data diatas dengan hasil–hasil analisisnya terdapat beberapa pembuktian yang diuji dengan 31 sampel responden dari penyebaran kuesioner mengenai pengaruh Kesiapan Dermaga dan Dokumen *Clearance* terhadap Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal di Dermaga Krakatau Bandar Samudera sebagai berikut:

1. Pengaruh Kesiapan Dermaga terhadap Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time*)

Pengaruh X1 terhadap Y berpengaruh positif dan signifikan dengan koefisien regresi sebesar 0,850 dengan persamaan regresi X1 terhadap Y (sederhana) diperoleh nilai $\hat{Y} = 5.845 + 0.697X_1$. Dari persamaan regresi linier sederhana tersebut terlihat bahwa jika kesiapan dermaga meningkat maka pencapaian target mengurangi *waiting time* akan meningkat 0,697. Lalu didapatkan R Square 0,722,

membuktikan bahwa regresi linier ini layak dan koefisien determinasi sebesar 72,2% menyatakan bahwa kesiapan dermaga mempengaruhi waktu tunggu kapal (*waiting time*). Hipotesis pertama pada penelitian ini menunjukkan besarnya nilai t hitung sebesar 5,021 lebih besar dari t tabel sebesar 2,045 yang artinya kesiapan dermaga berpengaruh positif terhadap waktu tunggu kapal (*waiting time*), sehingga hipotesis pertama diterima.

Untuk menurunkan waktu tunggu kapal (*waiting time*) maka dapat dilakukan dengan meningkatkan kesiapan dermaga dengan cara mengoptimalkan penjadwalan kapal datang dan berangkat supaya lebih efisien untuk menghindari tumpang tindih atau waktu tunggu yang tidak perlu serta selalu bekerjasama dengan pihak terkait agar kapal dapat bertambat dan melakukan kegiatan bongkar ataupun muat tepat pada waktunya sesuai jadwal. Kemudian melakukan evaluasi secara berkala terhadap kinerja dermaga dan terus sesuaikan strategi berdasarkan temuan dan umpan balik dari pemangku kepentingan. Maka, target untuk menurunkan waktu tunggu kapal setiap tahunnya akan tercapai.

2. Pengaruh Dokumen *Clearance* terhadap Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time*)

Pengaruh dokumen *clearance* terhadap waktu tunggu kapal (*waiting time*) berpengaruh searah dan signifikan dengan koefisien regresi sebesar 0,808 dengan persamaan regresi X_2 terhadap Y (sederhana) diperoleh nilai $\hat{Y} = 10.880 + 0.589X_2$. Dari persamaan regresi linier sederhana tersebut terlihat bahwa jika dokumen *clearance* meningkat maka pencapaian target mengurangi *waiting time* akan meningkat 0,589. Lalu didapatkan R Square 0,652, bahwa regresi linier ini layak dan koefisien determinasi sebesar 65,2% menyatakan bahwa dokumen *clearance* mempengaruhi waktu tunggu kapal (*waiting time*). Hipotesis pada penelitian ini menunjukkan besarnya nilai t hitung sebesar 3,811 lebih besar dari

tabel sebesar 2,045 yang artinya dokumen *clearance* berpengaruh positif terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal, sehingga hipotesis kedua diterima. Untuk menurunkan waktu tunggu (*waiting time*) kapal maka dapat dilakukan dengan meningkatkan pelayanan dokumen *clearance* dengan cara memeriksa kembali semua informasi yang tercantum dalam dokumen untuk memastikan bahwa tidak ada kesalahan atau ketidaksesuaian. Memberikan informasi kepada pengguna jasa jika terjadi kesalahan dalam proses penginputan dokumen *clearance* dan dengan cepat menanggapi keluhan pengguna jasa melalui komunikasi jarak dekat maupun jauh untuk menghindari penundaan akibat keterlambatan dalam proses persetujuan. Kemudian selalu berkomunikasi dengan pihak terkait seperti otoritas pelabuhan atau agen, untuk memastikan bahwa semua persyaratan dan prosedur telah dipenuhi dengan baik. Maka, target untuk menurunkan waktu tunggu kapal setiap tahunnya akan tercapai.

3. Pengaruh Kesiapan Dermaga dan Dokumen *Clearance* secara bersama-sama terhadap Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal

Pengaruh kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* secara bersama-sama terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal berpengaruh searah (positif) dan signifikan. Persamaan regresi X_1 dan X_2 terhadap Y (ganda) diperoleh nilai $\hat{Y} = 2.652 + 0.458X_1 + 0.309X_2$. Dari persamaan regresi tersebut terlihat bahwa nilai b_1 yang menunjukkan angka positif sebesar 0,458 yang mengandung arti bahwa jika kesiapan dermaga meningkat akan diikuti dengan kenaikan waktu tunggu kapal (*waiting time*) sebesar 0,458. Dari persamaan regresi tersebut terlihat bahwa nilai b_2 yang menunjukkan angka positif sebesar 0,309 yang mengandung arti bahwa jika pelayanan dokumen *clearance* meningkat akan diikuti dengan kenaikan waktu tunggu kapal (*waiting time*) sebesar 0,309.

Lalu didapatkan R Square 0,817, regresi linier ini layak dan koefisien determinasi sebesar 81,7% menyatakan bahwa kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* mempengaruhi waktu tunggu (*waiting time*) kapal. Kemudian dalam F hitung = 62,500 > F tabel = 3,34 yang artinya kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* berpengaruh positif (searah) terhadap waktu tunggu kapal (*waiting time*), sehingga hipotesis ketiga diterima. maka didapatkan hubungan yang signifikan antar variabel X1 dan X2 terhadap Y.

Untuk menurunkan waktu tunggu (*waiting time*) kapal maka dapat dilakukan dengan meningkatkan kesiapan dermaga dengan cara mengoptimalkan penjadwalan kapal datang dan berangkat supaya lebih efisien untuk menghindari tumpang tindih atau waktu tunggu yang tidak perlu serta selalu bekerjasama dengan pihak terkait agar kapal dapat bertambat dan melakukan kegiatan bongkar ataupun muat tepat waktu sesuai jadwal. Kemudian melakukan evaluasi secara berkala terhadap kinerja dermaga dan terus sesuaikan strategi berdasarkan temuan dan umpan balik dari pemangku kepentingan. Dan dengan mengoptimalkan pelayanan dokumen *clearance* dengan cara periksa kembali semua informasi yang tercantum dalam dokumen untuk memastikan bahwa tidak ada kesalahan atau ketidaksesuaian. Memberikan informasi kepada pengguna jasa jika terjadi kesalahan dalam proses penginputan dokumen *clearance* dan dengan cepat menanggapi keluhan pengguna jasa melalui komunikasi jarak dekat maupun jauh untuk menghindari penundaan akibat keterlambatan dalam proses persetujuan. Kemudian selalu berkomunikasi dengan pihak terkait seperti otoritas pelabuhan atau agen, untuk memastikan bahwa semua persyaratan dan prosedur telah dipenuhi dengan benar. Jadi, uraian tersebut merupakan upaya yang dilakukan untuk mengurangi *waiting time* kapal di PT. Benua Indah Gemaca cabang Merak agar kapal tidak menunggu terlalu lama di area pelabuhan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah dipaparkan, maka penelitian tentang pengaruh kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal di Pelabuhan Krakatau Bandar Samudera, disimpulkan sebagai berikut:

1. Kesiapan dermaga berpengaruh positif dan juga signifikan terhadap *waiting time* (Y) dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,850 dan besarnya nilai t hitung 5,021 > t tabel 2,045 yang artinya kesiapan dermaga berpengaruh positif terhadap *waiting time*, karenanya hipotesis pertama (H1) diterima. Persamaan regresi X1 terhadap Y diperoleh nilai $\hat{Y} = 5.845 + 0.697X_1$. Dimensi dari rekapitulasi hasil jawaban responden yang paling dominan yaitu sistem manajemen dan operasional dengan rata-rata nilai 4,7, sedangkan dimensi yang terendah dari infrastruktur dan bongkar atau muat barang dengan rata-rata nilai sebesar 4,1.
2. Dokumen *clearance* (X2) terbukti berpengaruh positif dan juga signifikan terhadap *waiting time* (Y) dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,808 dan besarnya nilai t hitung 3,811 > t tabel 2,045 yang artinya dokumen *clearance* berpengaruh positif terhadap *waiting time*, sehingga hipotesis kedua (H2) diterima. Persamaan regresi X2 terhadap Y diperoleh nilai $\hat{Y} = 10.880 + 0.589X_2$. Dimensi dari rekapitulasi hasil jawaban responden yang paling dominan yaitu ketersediaan petugas dengan rata-rata nilai sebesar 4,7, sedangkan yang terendah dimensi dari fasilitas pelayanan dengan rata-rata nilai sebesar 4,3.

3. Pengujian secara bersama-sama pada ketiga variabel terbukti positif dan juga signifikan yang dibuktikan dengan besarnya nilai F hitung sebesar $62.500 >$ nilai F tabel sebesar 3,34 yang artinya kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* berpengaruh positif terhadap waktu tunggu kapal (*waiting time*), sehingga hipotesis ketiga (H3) diterima. Persamaan regresi X1 dan X2 terhadap Y (ganda) diperoleh nilai $\hat{Y} = 2.652 + 0,458X_1 + 0,309X_2$. Kontribusi koefisien determinasi (R^2) sebesar 81,7%, menunjukkan pengaruh positif dari kesiapan dermaga serta dokumen *clearance* terhadap waktu tunggu (*waiting time*) kapal sebanyak 81,7% dan sisanya 18,3% merupakan faktor lain.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan penelitian, maka penulis memberikan saran untuk pihak terkait yang sekiranya dapat berguna bagi pembaca dan perusahaan.

1. Meningkatkan kesiapan dermaga di Krakatau Bandar Samudera dengan cara mengoptimalkan penjadwalan kapal datang dan berangkat supaya lebih efisien untuk menghindari tumpang tindih atau waktu tunggu yang tidak perlu serta selalu bekerjasama dengan pihak terkait seperti otoritas pelabuhan, agen kapal dan pihak dari pelabuhan sehingga kapal bisa bertambat dan melaksanakan kegiatan *discharge* ataupun *loading* tepat waktu sesuai jadwal. Kemudian melakukan investasi dalam infrastruktur dermaga seperti peningkatan panjang dermaga serta penambahan *crane* bongkar muat dapat membantu meningkatkan kapasitas dan efisiensi dermaga, lalu melakukan evaluasi secara berkala terhadap kinerja dermaga dan terus sesuaikan strategi berdasarkan temuan dan umpan balik dari pemangku kepentingan. Maka, target untuk menurunkan waktu tunggu kapal setiap tahunnya akan tercapai.
2. Untuk meningkatkan pelayanan dokumen *clearance* KSOP Kelas I Banten harus memeriksa kembali semua informasi yang tercantum dalam dokumen untuk

memastikan bahwa tidak ada kesalahan atau ketidaksesuaian. Memberikan informasi kepada pengguna jasa jika terjadi kesalahan dalam proses penginputan dokumen *clearance* dan dengan cepat menanggapi keluhan pengguna jasa melalui komunikasi jarak dekat maupun jauh untuk menghindari penundaan akibat keterlambatan dalam proses persetujuan. Selalu berkomunikasi dengan pihak terkait yaitu agen kapal PT. Benua Indah Gemaca cabang Merak, untuk memastikan bahwa semua persyaratan dan prosedur telah dipenuhi dengan benar.

3. Mengurangi waktu tunggu kapal (*waiting time*), maka harus bisa menangani efisiensi dengan meningkatkan kesiapan dermaga dan dokumen *clearance* sehingga pencapaian target akan terpenuhi dan target untuk menurunkan waktu tunggu kapal setiap tahunnya akan tercapai. Karena untuk meningkatkan pencapaian target pelayanan dan pendapatan perusahaan, diperlukan kegiatan operasional yang optimal dengan kemampuan dan kompetensi yang maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Amelia, Dahlia., dkk. (2023). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Aceh: Yayasan Penerbit Muhammad Zaini.
- Djaali. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Ghozali, Imam. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 25*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hafni, Syafrida. S. (2021). *Metodologi Penelitian*. Medan: KBM Indonesia.
- Hardani. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Yogyakarta: CV. Pustaka Ilmu.
- Hery. (2017). *Teori dan Aplikasi Akuntansi Manajemen*. Jakarta: PT. Grasindo
- Jamiat, A. P. (2022). *Pengaruh Harga dan Kualitas Pelayanan terhadap Keputusan Penggunaan Jasa*. *Journal of Management*, 5, 4.
- Junus, Z. F. (2016). *Teori Dasar Kapal Perikanan*. Gorontalo: Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Universitas Negeri Gorontalo.
- Jinca, M. Yamin. (2011). *Transportasi Laut Indonesia Analisis Sistem & Studi Kasus*. Jakarta: Brilian Internasional
- Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJPL-11 Tahun 2011, tentang Standar Kinerja Operasional Pelabuhan
- Komala, N. S. (2021). *Bisnis Keagenan Kapal*. Jakarta: Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
- Machali, Imam. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Yogyakarta: Fakultas Ilmu Tarbiyah dan Keguruan.
- Malisan, J. (2016). *Potensi Pengembangan Pelabuhan Tarakan Untuk Konsolidasi Barang Bagi Wilayah Kalimantan Utara Dan Sekitarnya*. *J.Pen.Transla Vol.18 No.2 November 2016* : 52-62, 18, 54.

- Mandi, N. B. (2015). *Perencanaan dan Perancangan Konstruksi Bangunan Laut dan Pantai*. Denpasar: Buku Arti
- PM 6 Tahun 2022 tentang *Kelaiklautan dan Operasional Kapal Penumpang di Bawah Permukaan Air (Passenger Submersible Craft) Berbendera Indonesia*
- PM 11 Tahun 2016 tentang *Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan kapal*.
- PM 51 Tahun 2015 tentang *Penyelenggaraan Pelabuhan Laut*
- Purwosutjipto. (2003). *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta.
- Ridwan, R., & Pamungkas, A. (2021, November). *Implementasi clearance in-out kapal dengan sistem inaportnet di Pelabuhan Banjarmasin*. In *Prosiding Seminar Nasional* (Vol. 3, No. 1, pp. 151-161).
- Sucahyowati, H., & Suryani, D. (2023). *Analisis Waiting Time Kapal dan Approach Time sebagai Indikator Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap*. *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 7(1), 38-44.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta. CV.
- Suparwan, C. K., Sari, D. P., & Badarusman, B. (2018). *Kinerja Keagenan dan Clearance Kapal Livestock Perusahaan Pelayaran Indonesia*. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 4(2), 233-236.
- Triatmodjo, B. (2009). *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset Yogyakarta.
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang *Pelayaran*.
- Wibowo, H. (2010). *Analisis Faktor-Faktor yang mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*. Masters thesis, Universitas Diponegoro.
- Widiyati dan Ridwan. (2014). *Kamus Kepelabuhan dan Pelayaran*. Yogyakarta: Leutikaprio

Lampiran 1

Identitas Responden

Responden	Jenis Kelamin	Usia	Pendidikan Terakhir
1	Laki-laki	35-49 Tahun	Diploma
2	Perempuan	35-49 Tahun	Sarjana (S1)
3	Laki-laki	> 50 Tahun	Diploma
4	Perempuan	25-34 Tahun	Sarjana (S1)
5	Laki-laki	35-49 Tahun	SMA
6	Laki-laki	> 50 Tahun	Sarjana (S1)
7	Laki-laki	17-24 Tahun	SMA
8	Perempuan	25-34 Tahun	Sarjana (S1)
9	Laki-laki	17-24 Tahun	Diploma
10	Laki-laki	17-24 Tahun	SMA
11	Laki-laki	17-24 Tahun	SMA
12	Laki-laki	17-24 Tahun	Sarjana (S1)
13	Laki-laki	35-49 Tahun	Diploma
14	Laki-laki	> 50 Tahun	SMA
15	Perempuan	35-49 Tahun	Diploma
16	Laki-laki	> 50 Tahun	Sarjana (S1)
17	Laki-laki	25-34 Tahun	Sarjana (S1)
18	Laki-laki	25-34 Tahun	Sarjana (S1)
19	Laki-laki	> 50 Tahun	Sarjana (S1)
20	Laki-laki	25-34 Tahun	Sarjana (S1)
21	Laki-laki	17-24 Tahun	Sarjana (S1)
22	Laki-laki	25-34 Tahun	Sarjana (S1)
23	Laki-laki	17-24 Tahun	SMA
24	Laki-laki	17-24 Tahun	SMA
25	Laki-laki	17-24 Tahun	SMA
26	Laki-laki	17-24 Tahun	SMA
27	Perempuan	35-49 Tahun	Diploma
28	Laki-laki	25-34 Tahun	SMA
29	Perempuan	17-24 Tahun	SMA
30	Laki-laki	25-34 Tahun	Sarjana (S1)
31	Laki-laki	17-24 Tahun	Sarjana (S1)

Sumber : Hasil pengelolaan kuesioner

Lampiran 2

TABEL r

Tabel r untuk df = 1-50

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
1	0.9877	0.9969	0.9995	0.9999	1.0000
2	0.9000	0.9500	0.9800	0.9900	0.9990
3	0.8054	0.8783	0.9343	0.9587	0.9911
4	0.7293	0.8114	0.8822	0.9172	0.9741
5	0.6694	0.7545	0.8329	0.8745	0.9509
6	0.6215	0.7067	0.7887	0.8343	0.9249
7	0.5822	0.6664	0.7498	0.7977	0.8983
8	0.5494	0.6319	0.7155	0.7646	0.8721
9	0.5214	0.6021	0.6851	0.7348	0.8470
10	0.4973	0.5760	0.6581	0.7079	0.8233
11	0.4762	0.5529	0.6339	0.6835	0.8010
12	0.4575	0.5324	0.6120	0.6614	0.7800
13	0.4409	0.5140	0.5923	0.6411	0.7604
14	0.4259	0.4973	0.5742	0.6226	0.7419
15	0.4124	0.4821	0.5577	0.6055	0.7247
16	0.4000	0.4683	0.5425	0.5897	0.7084
17	0.3887	0.4555	0.5285	0.5751	0.6932
18	0.3783	0.4438	0.5155	0.5614	0.6788
19	0.3687	0.4329	0.5034	0.5487	0.6652
20	0.3598	0.4227	0.4921	0.5368	0.6524
21	0.3515	0.4132	0.4815	0.5256	0.6402
22	0.3438	0.4044	0.4716	0.5151	0.6287
23	0.3365	0.3961	0.4622	0.5052	0.6178
24	0.3297	0.3882	0.4534	0.4958	0.6074
25	0.3233	0.3809	0.4451	0.4869	0.5974
26	0.3172	0.3739	0.4372	0.4785	0.5880
27	0.3115	0.3673	0.4297	0.4705	0.5790
28	0.3061	0.3610	0.4226	0.4629	0.5703
29	0.3009	0.3550	0.4158	0.4556	0.5620
30	0.2960	0.3494	0.4093	0.4487	0.5541
31	0.2913	0.3440	0.4032	0.4421	0.5465
32	0.2869	0.3388	0.3972	0.4357	0.5392
33	0.2826	0.3338	0.3916	0.4296	0.5322
34	0.2785	0.3291	0.3862	0.4238	0.5254
35	0.2746	0.3246	0.3810	0.4182	0.5189
36	0.2709	0.3202	0.3760	0.4128	0.5126
37	0.2673	0.3160	0.3712	0.4076	0.5066
38	0.2638	0.3120	0.3665	0.4026	0.5007
39	0.2605	0.3081	0.3621	0.3978	0.4950
40	0.2573	0.3044	0.3578	0.3932	0.4896
41	0.2542	0.3008	0.3536	0.3887	0.4843
42	0.2512	0.2973	0.3496	0.3843	0.4791
43	0.2483	0.2940	0.3457	0.3801	0.4742
44	0.2455	0.2907	0.3420	0.3761	0.4694
45	0.2429	0.2876	0.3384	0.3721	0.4647
46	0.2403	0.2845	0.3348	0.3683	0.4601
47	0.2377	0.2816	0.3314	0.3646	0.4557
48	0.2353	0.2787	0.3281	0.3610	0.4514
49	0.2329	0.2759	0.3249	0.3575	0.4473
50	0.2306	0.2732	0.3218	0.3542	0.4432

Lampiran 3

TABEL F

Titik Persentase Distribusi F untuk Probabilita = 0,05															
df untuk penyebut (N2)	df untuk pembilang (N1)														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	161	199	216	225	230	234	237	239	241	242	243	244	245	245	246
2	18.51	19.00	19.16	19.25	19.30	19.33	19.35	19.37	19.38	19.40	19.40	19.41	19.42	19.42	19.43
3	10.13	9.55	9.28	9.12	9.01	8.94	8.89	8.85	8.81	8.79	8.76	8.74	8.73	8.71	8.70
4	7.71	6.94	6.59	6.39	6.26	6.16	6.09	6.04	6.00	5.96	5.94	5.91	5.89	5.87	5.86
5	6.61	5.79	5.41	5.19	5.05	4.95	4.88	4.82	4.77	4.74	4.70	4.68	4.66	4.64	4.62
6	5.99	5.14	4.76	4.53	4.39	4.28	4.21	4.15	4.10	4.06	4.03	4.00	3.98	3.96	3.94
7	5.59	4.74	4.35	4.12	3.97	3.87	3.79	3.73	3.68	3.64	3.60	3.57	3.55	3.53	3.51
8	5.32	4.46	4.07	3.84	3.69	3.58	3.50	3.44	3.39	3.35	3.31	3.28	3.26	3.24	3.22
9	5.12	4.26	3.86	3.63	3.48	3.37	3.29	3.23	3.18	3.14	3.10	3.07	3.05	3.03	3.01
10	4.96	4.10	3.71	3.48	3.33	3.22	3.14	3.07	3.02	2.98	2.94	2.91	2.89	2.86	2.85
11	4.84	3.98	3.59	3.36	3.20	3.09	3.01	2.95	2.90	2.85	2.82	2.79	2.76	2.74	2.72
12	4.75	3.89	3.49	3.26	3.11	3.00	2.91	2.85	2.80	2.75	2.72	2.69	2.66	2.64	2.62
13	4.67	3.81	3.41	3.18	3.03	2.92	2.83	2.77	2.71	2.67	2.63	2.60	2.58	2.55	2.53
14	4.60	3.74	3.34	3.11	2.96	2.85	2.76	2.70	2.65	2.60	2.57	2.53	2.51	2.48	2.46
15	4.54	3.68	3.29	3.06	2.90	2.79	2.71	2.64	2.59	2.54	2.51	2.48	2.45	2.42	2.40
16	4.49	3.63	3.24	3.01	2.85	2.74	2.66	2.59	2.54	2.49	2.46	2.42	2.40	2.37	2.35
17	4.45	3.59	3.20	2.96	2.81	2.70	2.61	2.55	2.49	2.45	2.41	2.38	2.35	2.33	2.31
18	4.41	3.55	3.16	2.93	2.77	2.66	2.58	2.51	2.46	2.41	2.37	2.34	2.31	2.29	2.27
19	4.38	3.52	3.13	2.90	2.74	2.63	2.54	2.48	2.42	2.38	2.34	2.31	2.28	2.26	2.23
20	4.35	3.49	3.10	2.87	2.71	2.60	2.51	2.45	2.39	2.35	2.31	2.28	2.25	2.22	2.20
21	4.32	3.47	3.07	2.84	2.68	2.57	2.49	2.42	2.37	2.32	2.28	2.25	2.22	2.20	2.18
22	4.30	3.44	3.05	2.82	2.66	2.55	2.46	2.40	2.34	2.30	2.26	2.23	2.20	2.17	2.15
23	4.28	3.42	3.03	2.80	2.64	2.53	2.44	2.37	2.32	2.27	2.24	2.20	2.18	2.15	2.13
24	4.26	3.40	3.01	2.78	2.62	2.51	2.42	2.36	2.30	2.25	2.22	2.18	2.15	2.13	2.11
25	4.24	3.39	2.99	2.76	2.60	2.49	2.40	2.34	2.28	2.24	2.20	2.16	2.14	2.11	2.09
26	4.23	3.37	2.98	2.74	2.59	2.47	2.39	2.32	2.27	2.22	2.18	2.15	2.12	2.09	2.07
27	4.21	3.35	2.96	2.73	2.57	2.46	2.37	2.31	2.25	2.20	2.17	2.13	2.10	2.08	2.06
28	4.20	3.34	2.95	2.71	2.56	2.45	2.36	2.29	2.24	2.19	2.15	2.12	2.09	2.06	2.04
29	4.18	3.33	2.93	2.70	2.55	2.43	2.35	2.28	2.22	2.18	2.14	2.10	2.08	2.05	2.03
30	4.17	3.32	2.92	2.69	2.53	2.42	2.33	2.27	2.21	2.16	2.13	2.09	2.06	2.04	2.01
31	4.16	3.30	2.91	2.68	2.52	2.41	2.32	2.25	2.20	2.15	2.11	2.08	2.05	2.03	2.00
32	4.15	3.29	2.90	2.67	2.51	2.40	2.31	2.24	2.19	2.14	2.10	2.07	2.04	2.01	1.99
33	4.14	3.28	2.89	2.66	2.50	2.39	2.30	2.23	2.18	2.13	2.09	2.06	2.03	2.00	1.98
34	4.13	3.28	2.88	2.65	2.49	2.38	2.29	2.23	2.17	2.12	2.08	2.05	2.02	1.99	1.97
35	4.12	3.27	2.87	2.64	2.49	2.37	2.29	2.22	2.16	2.11	2.07	2.04	2.01	1.99	1.96
36	4.11	3.26	2.87	2.63	2.48	2.36	2.28	2.21	2.15	2.11	2.07	2.03	2.00	1.98	1.95
37	4.11	3.25	2.86	2.63	2.47	2.36	2.27	2.20	2.14	2.10	2.06	2.02	2.00	1.97	1.95
38	4.10	3.24	2.85	2.62	2.46	2.35	2.26	2.19	2.14	2.09	2.05	2.02	1.99	1.96	1.94
39	4.09	3.24	2.85	2.61	2.46	2.34	2.26	2.19	2.13	2.08	2.04	2.01	1.98	1.95	1.93
40	4.08	3.23	2.84	2.61	2.45	2.34	2.25	2.18	2.12	2.08	2.04	2.00	1.97	1.95	1.92
41	4.08	3.23	2.83	2.60	2.44	2.33	2.24	2.17	2.12	2.07	2.03	2.00	1.97	1.94	1.92
42	4.07	3.22	2.83	2.59	2.44	2.32	2.24	2.17	2.11	2.06	2.03	1.99	1.96	1.94	1.91
43	4.07	3.21	2.82	2.59	2.43	2.32	2.23	2.16	2.11	2.06	2.02	1.99	1.96	1.93	1.91
44	4.06	3.21	2.82	2.58	2.43	2.31	2.23	2.16	2.10	2.05	2.01	1.98	1.95	1.92	1.90
45	4.06	3.20	2.81	2.58	2.42	2.31	2.22	2.15	2.10	2.05	2.01	1.97	1.94	1.92	1.89

Lampiran 4

Titik Persentase Distribusi Nilai t_{tabel}

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	2.04522	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



Lampiran 5

Google Formulis Kuesioner

Pertanyaan Jawaban 31 Setelan

Bagian 1 dari 4

Kuesioner Penelitian

B *I* U  

Kepada Yth.
Bapak/Ibu/Saudara/i

Dengan hormat,

Saya adalah taruna tingkat akhir program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Saat ini saya sedang melakukan penelitian tugas akhir/skripsi dengan judul **"Pengaruh Kesiapan Dermaga dan Dokumen *Clearence* Pada Kapal Asing Yang Diageni Oleh PT. Benua Indah Gemaca Cabang Merak Untuk Mengurangi Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time*) di Dermaga Krakatau Bandar Samudera".**



Sehubungan dengan penelitian tugas akhir/skripsi tersebut, saya berharap para responden bersedia menjawab pertanyaan-pertanyaan terkait penelitian ini dengan jujur dan sesuai ketentuan yang berlaku. Informasi dari responden akan dijaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk kepentingan akademis.

Atas ketersediaan dan dukungan responden untuk mengisi kuesioner ini, saya ucapkan terima kasih.

Hormat saya,

Yusri Fauzil Adhim
463200587

Pertanyaan Jawaban 31 Setelan

31 jawaban  [Lihat di Spreadsheet](#) 

Menerima jawaban ☒

Ringkasan Pertanyaan Individual

Nama
31 jawaban

Donny Refnal Suatan
Ratu Illia N
Alfius Rindengan
Anita Evi Arianti
Ismahudi
Tapip K setia
Muhamad Izlal sundus
Mila
Moch Syahrul Murdianta

Nomor Telepon

Lampiran 6

Hasil Kuesioner Variabel Kesiapan Dermaga (X1)

NO RESPONDEN	Kesiapan Dermaga (X1)										TOTAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
2	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5	48
3	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	49
4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	42
5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	46
6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
7	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
8	3	3	5	4	4	4	5	5	5	4	42
9	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
10	4	5	5	5	5	5	5	3	5	5	47
11	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	48
12	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
13	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
14	4	5	4	4	4	5	5	4	5	5	45
15	5	4	3	4	4	5	4	4	5	5	43
16	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	48
17	4	4	5	4	3	4	4	4	5	4	41
18	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	46
19	5	5	4	4	4	5	5	4	4	5	45
20	4	5	3	4	5	5	4	4	4	5	43
21	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	48
22	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	43
23	4	4	2	4	5	5	4	4	3	5	40
24	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	49
25	5	4	3	5	4	4	4	4	5	5	43
26	5	4	4	4	5	5	5	4	4	5	45
27	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	48
28	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	47
29	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
30	5	4	5	4	5	5	5	5	5	5	48
31	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50

Sumber : Hasil pengelolaan kuesioner

Lampiran 7

Hasil Kuesioner Variabel Dokumen *Clearance* (X2)

NO RESPONDEN	Dokumen <i>Clearance</i> (X2)										Jumlah
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	49
2	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
3	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	48
4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	39
5	5	5	5	4	5	5	4	5	4	4	46
6	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	41
7	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
8	4	4	3	4	4	3	3	3	3	4	35
9	3	3	5	5	5	5	5	3	5	5	44
10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
11	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
12	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
13	5	3	4	3	4	4	5	5	3	3	39
14	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	47
15	5	5	4	4	5	5	4	5	4	5	46
16	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
17	4	5	4	5	4	4	4	4	5	5	44
18	5	5	4	4	5	5	5	4	3	5	45
19	5	4	5	5	4	4	5	4	5	5	46
20	4	4	4	4	5	5	4	5	4	5	44
21	5	4	5	5	5	5	4	4	5	5	47
22	4	4	4	5	4	3	4	5	4	5	42
23	5	4	5	5	5	4	4	5	4	5	46
24	4	4	5	4	4	4	3	5	4	5	42
25	5	4	5	5	4	5	4	5	4	5	46
26	4	4	5	5	4	5	4	4	4	4	43
27	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
28	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	48
29	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
30	5	4	5	5	5	5	4	4	5	5	47
31	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	48

Sumber : Hasil pengelolaan kuesioner

Lampiran 8

Hasil Kuesioner Variabel Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal (Y)

NO RESPONDEN	Waktu Tunggu (<i>Waiting Time</i>) kapal								Jumlah
	1	2	3	4	5	6	7	8	
1	5	5	5	5	5	5	5	5	40
2	5	5	5	5	5	5	5	5	40
3	5	5	4	5	5	5	5	5	39
4	4	4	4	4	4	4	4	4	32
5	5	5	4	4	5	5	5	5	38
6	4	4	4	4	4	4	4	4	32
7	5	5	5	5	5	5	5	5	40
8	3	4	4	4	5	5	4	3	32
9	5	5	5	5	5	5	5	5	40
10	4	5	5	5	5	5	5	5	39
11	5	5	5	5	5	5	5	5	40
12	5	5	5	5	5	5	5	5	40
13	3	4	4	4	3	3	4	4	31
14	5	5	5	5	4	5	5	5	39
15	5	5	4	4	5	5	5	5	38
16	5	5	4	5	5	5	5	5	39
17	4	4	4	4	4	5	5	5	35
18	5	5	4	4	5	5	4	5	37
19	5	5	5	5	5	5	4	5	39
20	5	5	4	4	5	5	4	5	37
21	5	5	5	5	4	5	5	4	38
22	5	5	5	4	4	4	5	5	37
23	5	5	4	4	5	4	4	5	35
24	5	5	5	5	5	5	5	5	40
25	5	5	4	5	5	4	5	5	38
26	5	5	4	5	5	5	5	5	39
27	5	5	5	5	5	5	5	5	40
28	5	5	5	5	5	5	5	5	40
29	5	5	5	5	5	5	5	5	40
30	5	5	5	5	5	5	5	5	40
31	5	5	5	5	5	5	5	5	40

Sumber : Hasil pengelolaan kuesioner

Lampiran 9

Hasil Uji Validitas Variabel Kesiapan Dermaga (X1)

[illegible]

X08	Pearson Correlation	.353	.077	.416*	.259	.341	.246	.520**	1	.482**	.191	.639**
	Sig. (2-tailed)	.051	.682	.020	.159	.060	.182	.003		.006	.304	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X09	Pearson Correlation	.207	.155	.568**	.444*	.137	.238	.493**	.482**	1	.292	.660**
	Sig. (2-tailed)	.264	.404	.001	.012	.462	.198	.005	.006		.111	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X10	Pearson Correlation	.358*	.292	-.149	.271	.565**	.739**	.406*	.191	.292	1	.569**
	Sig. (2-tailed)	.048	.111	.424	.141	.001	.000	.024	.304	.111		.001
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
Total	Pearson Correlation	.524**	.500**	.601**	.632**	.666**	.675**	.755**	.639**	.660**	.569**	1
	Sig. (2-tailed)	.002	.004	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.001	
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31

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

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

Lampiran 10

Hasil Uji Validitas Variabel Dokumen *Clearance* (X2)

		Correlations										
		X01	X02	X03	X04	X05	X06	X07	X08	X09	X10	Total
X01	Pearson Correlation	1	.459**	.345	.125	.459*	.367*	.294	.438*	.058	.155	.559**
	Sig. (2-tailed)		.009	.057	.504	.009	.042	.108	.014	.758	.405	.001
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X02	Pearson Correlation	.459**	1	.280	.280	.474*	.466**	.297	.408*	.335	.470**	.684**
	Sig. (2-tailed)	.009		.128	.128	.007	.008	.105	.023	.066	.008	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X03	Pearson Correlation	.345	.280	1	.544**	.437*	.654**	.424*	.344	.635*	.464**	.778**
	Sig. (2-tailed)	.057	.128		.002	.014	.000	.017	.058	.000	.009	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X04	Pearson Correlation	.125	.280	.544*	1	.311	.248	.238	-.051	.635*	.588**	.584**
	Sig. (2-tailed)	.504	.128	.002		.089	.178	.198	.785	.000	.001	.001
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X05	Pearson Correlation	.459**	.474**	.437*	.311	1	.687**	.405*	.223	.335	.485**	.718**
	Sig. (2-tailed)	.009	.007	.014	.089		.000	.024	.227	.066	.006	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X06	Pearson Correlation	.367*	.466**	.654*	.248	.687*	1	.490**	.266	.432*	.388*	.761**
	Sig. (2-tailed)	.042	.008	.000	.178	.000		.005	.147	.015	.031	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X07	Pearson Correlation	.294	.297	.424*	.238	.405*	.490**	1	.240	.434*	.252	.638**
	Sig. (2-tailed)	.108	.105	.017	.198	.024	.005		.193	.015	.171	.000
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X08	Pearson Correlation	.438*	.408*	.344	-.051	.223	.266	.240	1	.034	.198	.481**
	Sig. (2-tailed)	.014	.023	.058	.785	.227	.147	.193		.858	.287	.006
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X09	Pearson Correlation	.058	.335	.635*	.635**	.335	.432*	.434*	.034	1	.574**	.687**
	Sig. (2-tailed)	.758	.066	.000	.000	.066	.015	.015	.858		.001	.000

	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
X10	Pearson Correlation	.155	.470**	.464* *	.588**	.485* *	.388*	.252	.198	.574* *	1	.680**
	Sig. (2-tailed)	.405	.008	.009	.001	.006	.031	.171	.287	.001		.000
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
Tota I	Pearson Correlation	.559**	.684**	.778* *	.584**	.718* *	.761**	.638**	.481**	.687* *	.680**	1
	Sig. (2-tailed)	.001	.000	.000	.001	.000	.000	.000	.006	.000	.000	
	N	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31

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

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

Hasil Uji Validitas Variabel Waktu Tunggu (*Waiting Time*) Kapal (Y)

[illegible]

N	31	31	31	31	31	31	31	31	31
---	----	----	----	----	----	----	----	----	----

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

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

Lampiran 12

Hasil Uji Reliabilitas

Hasil Uji Reliabilitas X1

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	31	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	31	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.811	10

Hasil Uji Reliabilitas X2

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	31	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	31	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.849	10

Hasil Uji Reliabilitas Y

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	31	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	31	100.0


a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's	
Alpha	N of Items
.890	8

Lampiran 13

Surat Izin Usaha



PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA

IZIN USAHA


(Izin Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan)

Pemerintah Republik Indonesia c.q. Lembaga Pengelola dan Penyelenggara OSS berdasarkan ketentuan Pasal 32 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2018 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik, menerbitkan Izin Usaha berupa **Izin Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan** kepada:

Nama Perusahaan	: PT BENUA INDAH GEMACA
Nomor Induk Berusaha	: 8120019202384
Alamat Perusahaan	: WISMA MITRA SUNTER BOULEVARD BLOK C.2 LANTAI I-01, JALAN YOS SUDARSO KAVELING 89
Nama KBLI	: ANGKUTAN LAUT DALAM NEGERI UNTUK BARANG KHUSUS, ANGKUTAN LAUT LUAR NEGERI UNTUK BARANG KHUSUS
Kode KBLI	: 50133, 50143
Lokasi Usaha	
- Alamat	: Wisma Mitra Sunter Blok C-2 Lantai 01 Ruang 06, Jl Yos Sudarso Kav. 89 Boulevard Mitra Sunter
- Desa/Kelurahan	: Sunter Jaya
- Kecamatan	: Tanjung Priok
- Kabupaten/Kota	: Kota Adm. Jakarta Utara
- Provinsi	: DKI Jakarta

Izin Usaha berupa **Izin Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan** ini berlaku efektif setelah perusahaan yang bersangkutan telah melakukan pemenuhan komitmen prasarana dan komitmen sesuai prasyarat izin usaha ini dan melakukan pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak atau Pajak Daerah/Retribusi Daerah sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.


Dikeluarkan tanggal : 28 Desember 2018



Dokumen ini dikeluarkan dari Sistem OSS atas dasar data dari pelaku usaha. Kebenaran dan keabsahan atas data yang ditampilkan dalam dokumen ini dan data yang tersimpan dalam Sistem OSS menjadi tanggung jawab pelaku usaha sepenuhnya.

Lampiran 14

Akta Pendirian Perseroan Terbatas


NOTARIS
&
PEJABAT PEMBUAT AKTA TANAH (PPAT)

TAN SUSY, SH.

• S.K. Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia R.I.
No. C-71 .HT.03.02-TH.2006
Tanggal 25 Juli 2006
• S.K. Kepala Badan Pertanahan Nasional R.I.
No. 17-XVII-PPAT-2007
Tanggal 24 September 2007

**SALINAN AKTA : AKTA PENDIRIAN PERSEROAN TERBATAS
PT. BENUA INDAH GEMACA**

TANGGAL : 12 JANUARI 2018
NOMOR : 40

• Ruko Taman Palem Lestari Blok D 10 No. 19
Jl. Kamal Raya Outering Road
Cengkareng Jakarta Barat - 11730
Telp. : 5561222, 55957433, 55952740 / 43,

Lampiran 15

Akta Pembukaan Cabang



NOTARIS
&
PEJABAT PEMBUAT AKTA TANAH (PPAT)

TAN SUSY, SH.

- S.K. Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia R.I.
No. C-71.HT.03.02-TH.2006
Tanggal 25 Juli 2006
- S.K. Kepala Badan Pertanahan Nasional R.I.
No. 17-XVII-PPAT-2007
Tanggal 24 September 2007

**SALINAN AKTA : PEMBUKAAN CABANG, PENGANGKATAN
KEPALA CABANG DAN PEMBERIAN KUASA
PT. BENUA INDAH GEMACA**

TANGGAL : 28 JANUARI 2019

NOMOR : 92

-
- Ruko Taman Palem Lestari Blok D 10 No. 19
Jl. Kamal Raya Outering Road
Cengkareng Jakarta Barat - 11730
Telp. : 5561222, 55957433, 55952740/43,
55963054/74 Fax. : 5561786
HP : 0816 185 7366, 0816 892 559

Lampiran 16

Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN	
PEMBERITAHUAN MELAKUKAN KEGIATAN USAHA NOMOR: AL.002/ 114 /KSOP.Btn-20	
REGAL : 00031	
I. DASAR	
1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;	
2. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011;	
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 146 Tahun 2015;	
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 23 Tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Penyelenggaraan Pelabuhan Pada Pelabuhan Yang Diusahakan Secara Komersial;	
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 74 Tahun 2016;	
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2018 tentang Norma, Standar, Prosedur, Dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan Di Bidang Laut;	
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan PM. 76 Tahun 2018;	
8. Pemerintah Republik Indonesia C.Q Lembaga Pengelola Dan Penyelenggara OSS Berdasarkan Ketentuan Pasal 32 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2018 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik.	
II. MEMPERHATIKAN	
Surat Direktur PT Benua Indah Gemaca Nomor : 062/HRD-AGEN/BIG/III/2020 tanggal 09 Maret 2020 Perihal Perpanjangan Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha (PMKU).	
III. MENYATAKAN	
Bahwa perusahaan sebagaimana tersebut dibawah ini telah didaftar/dicatat di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten:	
Nama Perusahaan	: PT BENUA INDAH GEMACA
Jenis Usaha	: Keagenan Kapal
Penanggung Jawab SIUPKK	: MEITARIA TASWIN
Penanggung jawab Operasional	: ALFIUS RINDENGAN (Kepala Cabang)
Alamat Perusahaan	: Jl. Sunan Gunung Jati No. 1 Link. Lijajar Tegal Ratu, Ciwandan - Banten
Telepon/faksimile	: (0254) 5750301
Status	: Kantor Cabang
Nomor SIUPKK	: AL.310/161/DA-2018
Kode KBLI	: 50133, 50143
Nomor NPWP	: 839657861417001
Nomor Anggota Asosiasi	: DPW 012/SAA-BTN/II/2019
IV. DENGAN KETENTUAN-KETENTUAN	
1. Mematuhi dan mentaati semua ketentuan/peraturan yang berlaku di wilayah kerja Pelabuhan Banten, dan apabila melanggar maka perusahaan saudara akan diberi sanksi sesuai peraturan yang berlaku dan segala resiko yang terjadi menjadi tanggung jawab Perusahaan Saudara;	
2. Wajib menyampaikan laporan bulanan dan tahunan kepada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten Cq. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan;	
3. Melaporkan secara tertulis setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, direksi/penanggung jawab, kepala cabang, alamat perusahaan, dan perubahan lainnya kepada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten;	
4. Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha (PMKU) ini berlaku 1 (satu) tahun sampai dengan 31 Maret 2021	
5. Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha (PMKU) ini wajib diperpanjang selambat – lambatnnya dalam waktu 1 (satu) bulan kerja sebelum habis masa berlakunya;	
6. Apabila dalam penerbitan Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha (PMKU) ini terdapat kekeliruan maka akan dilakukan perbaikan dan peninjauan kembali.	
V. Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya	
 PENANGGUNG JAWAB  ALFIUS RINDENGAN Kepala Cabang	Dikeluarkan di : CILEGON Pada tanggal : 31 Maret 2020 AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN KEPALA BIDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT DAN USAHA KEPELABUHAN  FINI, M.T., M.Mar.E Pembina (I/ia) NIP. 19760211-200212-2-001

Lampiran 17

SIUPKK

		000334
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT <u>PERSETUJUAN KEAGENAN KAPAL (SIUPKK)</u> Nomor : AL.310/161/DA-2018		
<p>Berdasarkan surat permohonan Saudara Nomor 002/BIG-UM/XI/2018 tanggal 06 November 2018 diberikan persetujuan untuk melakukan kegiatan usaha keagenan kapal kepada :</p>		
Nama Perusahaan	: PT. BENUA INDAH GEMACA	
Alamat Perusahaan	: WISMA MITRA SUNTER BLOK C-2 LANTAI 01 RUANG 006 JALAN YOS SUDARSO KAV. 89 BOULEVARD MITRA SUNTER RT/RW. 000/000 KELURAHAN SUNTER JAYA KECAMATAN TANJUNG PRIOK, KOTA JAKARTA UTARA, PROVINSI DKI JAKARTA - 14350	
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab	: MEITARIA TASWIN	
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	: JALAN KLP NIAS III BLK PB-7/2 RT/RW. 004/017 KELURAHAN PEGANGSAAN DUA KECAMATAN KELAPA GADING JAKARTA UTARA PROVINSI DKI JAKARTA	
Nomor Pokok Wajib Pajak	: 83965768*048000	
Kewajiban Pemegang SIUPKK :		
<ol style="list-style-type: none">Melaksanakan ketentuan yang telah ditetapkan dalam izin usahanya;Perusahaan keagenan wajib melakukan kegiatan operasional paling lama 3 (tiga) bulan setelah izin usaha diterbitkan;Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran dan ketentuan peraturan perundangan-undangan lainnya;Menyampaikan laporan bulanan secara tertulis kepada pemberi izin;Melaporkan secara tertulis apabila terjadi perubahan penanggung jawab dan / atau pemilik perusahaan dan / atau domisili perusahaan kepada pemberi izin.		
<p>SIUPKK ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan celan hal melakukan kegiatan lain yang membahayakan keamanan Negara, mengageni kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang</p>		
<p>Surat Izin Usaha Perusahaan Keagenan Kapal ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.</p>		
Dikeluarkan di Pada Tanggal		: J A K A R T A 21 NOV 2018
		AN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN T. C. CHA WISNU HANDOKO, M.Sc. Pemeritina Tk. I (IV/D) NIP. 157310311999031002

Lampiran 18

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Pada Pelabuhan Yang Diusahakan Secara Komersial



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D 17**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8

JAKARTA - 10110

TEL : 3811308, 3505006, 3813269, 3447017

3842440

Plt : 4213, 4227, 4209, 4135

TLX : 3844492, 3458540

Fax : 3811786, 3845430, 3507576

**PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
NOMOR : HK.103/2/18/DJPL-16**

TENTANG

**STANDAR KINERJA PELAYANAN OPERASIONAL PELABUHAN
PADA PELABUHAN YANG DIUSAHAKAN SECARA KOMERSIAL**

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT,

- Menimbang : a. bahwa dalam rangka menjamin kelancaran arus barang, meningkatkan efektivitas kinerja operasional di pelabuhan dan untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanan pengoperasian di pelabuhan, serta sebagai dasar pertimbangan dalam memperhitungkan tarif jasa pelabuhan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, maka perlu menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Pada Pelabuhan Yang Diusahakan Secara Komersial;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5731);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5108.), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 27, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5109);
6. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2015 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara;

/7. Peraturan

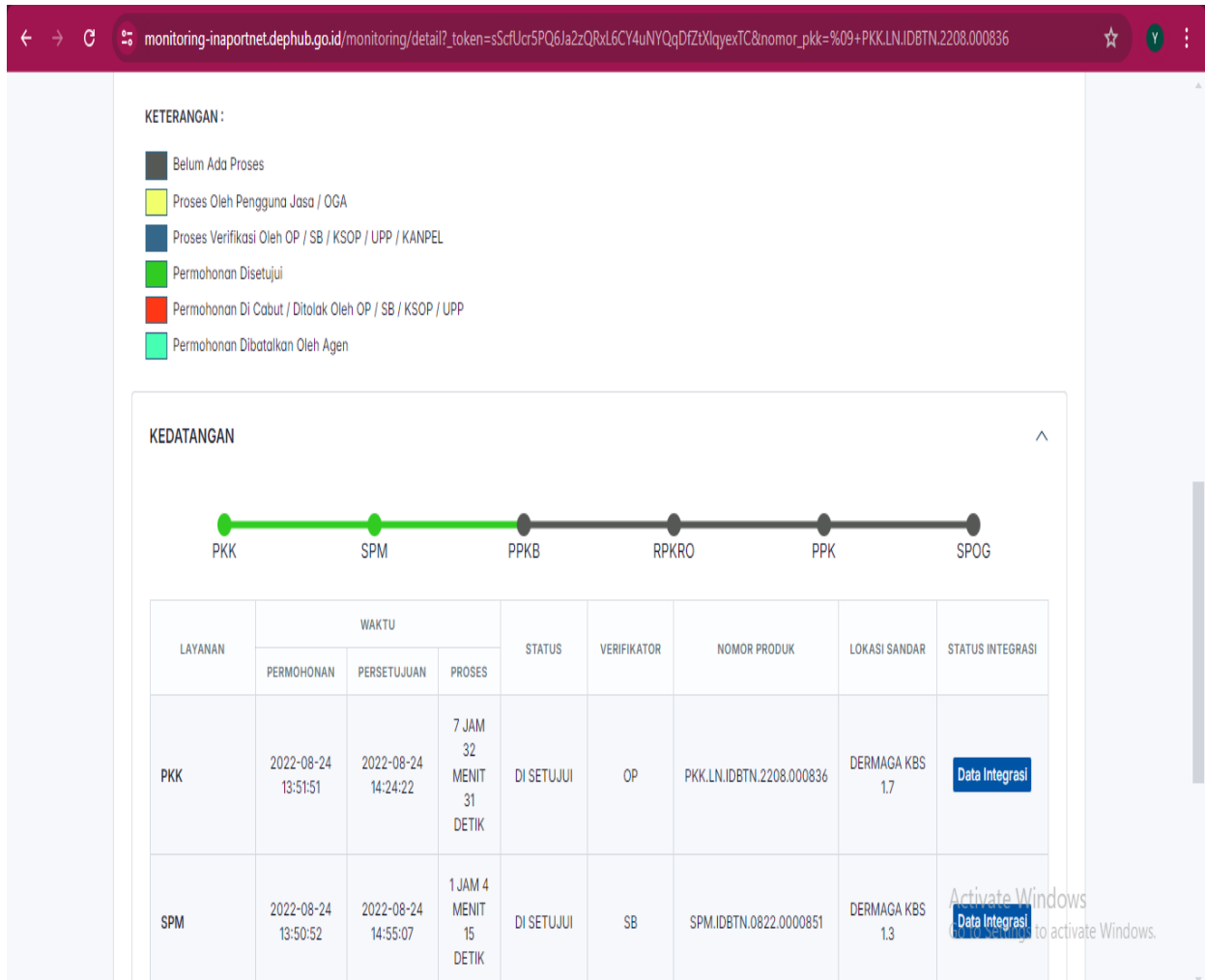
STANDAR KINERJA OPERASIONAL KAPAL
ANGKUTAN LAUT LUAR NEGERI DAN DALAM NEGERI

NO	NAMA PELABUHAN	WT (Jam)	AT (Jam)	ET:BT (%)
1.	Pelabuhan Lhokseumawe	1	1	70
2.	Pelabuhan Malahayati			
	a. Terminal Petikemas	1	1	50
	b. Terminal Konvensional	1	1	
3.	Pelabuhan Sabang	1	1	80
4.	Pelabuhan Meulaboh	1	1	50
5.	Pelabuhan Kuala Langsa			
	a. Terminal A (General Cargo)	2	3	65
	b. Terminal B (Dolphin) CPO	2	3	80
6.	Pelabuhan Belawan			
	a. Belawan Lama	1	1	50
	b. Ujung Baru	1	1	70
	c. Citra	1	1	60
	d. I K D	1	1	70
	e. B I C T	1	1	70
	f. TPKDB	1	1	70
7.	Pelabuhan Pangkalan Susu	1	1	-
8.	Pelabuhan Tanjung Balai Asahan	-	-	50
9.	Pelabuhan Kuala Tanjung	1	1	60
10.	Pelabuhan Sibolga	-	-	70
11.	Pelabuhan Gunung Sitoli	-	-	50
12.	Pelabuhan Dumai			
	a. Dermaga A (Cargo)	1	6	70
	b. Dermaga B (CPO)	1	6	80
	c. Dermaga C (Multipurpose)	1	6	70
13.	Pelabuhan Pekanbaru	1	11	50
14.	Pelabuhan Kuala Enok	1	3	-
15.	Pelabuhan Sungai Pakning	1	4	80
16.	Pelabuhan Tembilahan	1	3	50
17.	Pelabuhan Kuala Cinaku	-	-	50
18.	Pelabuhan Baqan Siapi-api	2	4	75
19.	Pelabuhan Bengkalis	1	2	50
20.	Pelabuhan Selat Panjang	-	-	50
21.	Pelabuhan Tanjung Pinang	-	-	50
22.	Pelabuhan Tanjung Balai Karimun	1	1	50
23.	Pelabuhan Kijang	1	1	50
24.	Pelabuhan Pulau Sambu	1	2	-
25.	Pelabuhan Talang Duku			
	a. Terminal Multipurpose	1	30	50
	b. Terminal Petikemas	1	30	50
	c. Terminal Curah Kering	1	30	65
26.	Pelabuhan Kuala Tungkal	1	1	50
27.	Pelabuhan Muara Sabak	1	1	50
28.	Pelabuhan Pangkal Balam			
	a. Terminal Pangkal Balam	1	1,5	70
	b. Terminal Belinyu	-	-	-
29.	Pelabuhan Tanjung Pandan			
	a. Terminal Tanjung Pandan	1	1	50

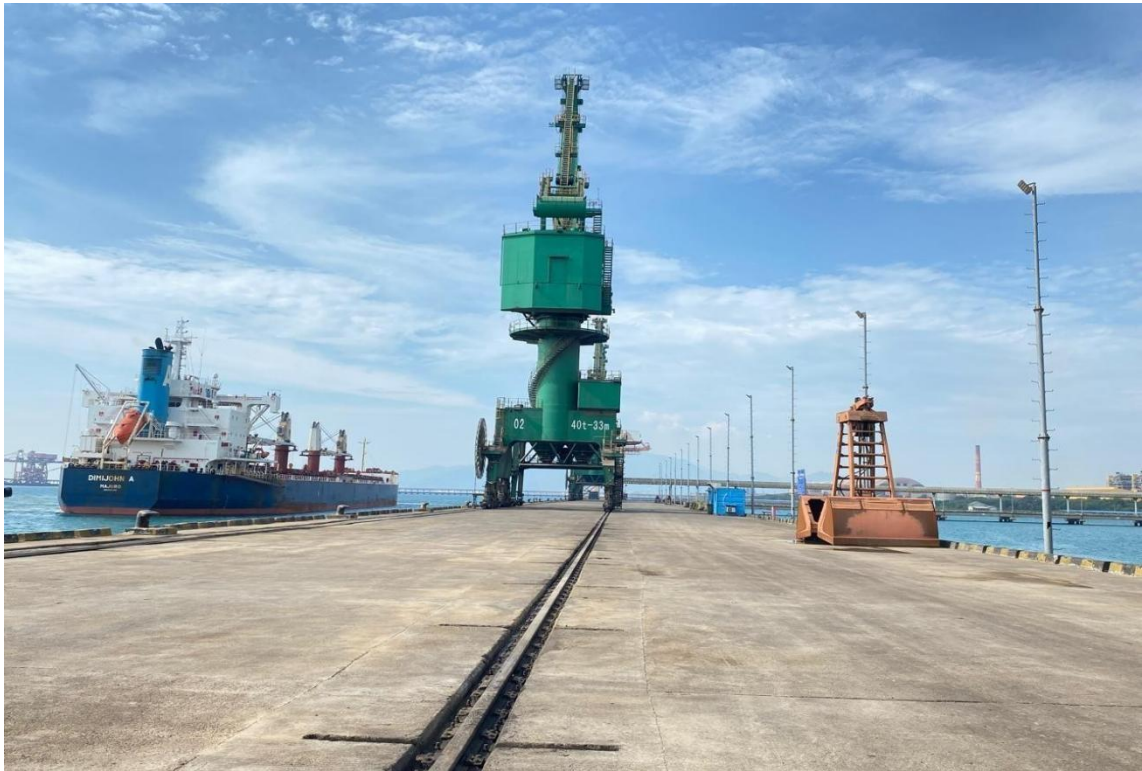
	b. Terminal Tanjung Batu	1	1	50
30.	Pelabuhan Muntok	-	-	-
31.	Pelabuhan Teluk Bayur			
	a. Terminal Multipurpose	1	1	55
	b. Terminal Petikemas	1	1	60
	c. Terminal Curah Kering	1	1	60
	d. Terminal Curah Cair	1	1	70
32.	Pelabuhan Pulau Baai			
	a. Terminal Multipurpose	1	1	60
	b. Terminal Curah Kering	1	1.5	70
33.	Pelabuhan Palembang			
	a. Terminal Multipurpose	1	15	50
	b. Terminal Petikemas	1	8	50
34.	Pelabuhan Panjang			
	a. Terminal Multipurpose	1	1.5	60
	b. Terminal Petikemas	1	1.5	60
	c. Terminal Curah Kering	1	1.5	60
35.	Pelabuhan Bakauheuni	-	-	-
36.	Pelabuhan Banten			
	a. Terminal Ciwandan	1	1	80
	b. Terminal Cigading	2	2	80
	c. Terminal IKPP	1	1	80
37.	Pelabuhan Cirebon	1	2	65
38.	Pelabuhan Tanjung Priok			
	a. Divisi Pemanduan	1	2	-
	b. JICT (TPK)	-	-	85
	c. KOJA (TPK)	-	-	85
	d. IKT (Car Terminal)	-	-	70
	e. Terminal MAL	-	-	75
	f. Terminal TO1	-	-	70
	g. Terminal TO2	-	-	70
	h. Terminal TO3	-	-	75
	i. NPCT 1	-	-	85
39.	Pelabuhan Sunda Kelapa	-	-	50
40.	Pelabuhan Marunda			
	a. Terminal KBN	1	2	90
	b. Terminal KCN	1	2	90
	c. Terminal PTI	1	2	90
41.	Pelabuhan Kepulauan Seribu	-	-	-
42.	Pelabuhan Kalibaru	-	-	-
43.	Pelabuhan Muara Angke	-	-	-
44.	Pelabuhan Muara Baru	-	-	-
45.	Pelabuhan Pontianak			
	a. Terminal Multipurpose	1	4	65
	b. Terminal Petikemas	1	4	65
46.	Pelabuhan Teluk Air	-	-	-
47.	Pelabuhan Sintete	-	-	-
48.	Pelabuhan Ketapang	1	3	50
49.	Pelabuhan Semarang			
	a. Terminal Konvensional	1	1	70
	b. Terminal Petikemas Semarang	1	1	75
50.	Pelabuhan Cilacap	1	2	70
51.	Pelabuhan Tegal	3	3	70
52.	Pelabuhan Tanjung Perak			
	a. Terminal Jamrud	2	4	70
	b. Terminal Nilam	2	4	70
	c. Terminal Mirah	2	4	70
	d. Berlian Jasa Terminal Indonesia	2	4	70

Lampiran 19

Lamanya Approval Dokumen Clearance



Lampiran 20
Dermaga Krakatau Bandar Samudera



Lampiran 21

Ruang Kerja Proses Persetujuan Dokumen *Clearance*



Lampiran 22
Vessel Line up

[illegible]

	<h2 style="margin: 0;">FORM</h2> <h3 style="margin: 0;">RENCANA KEDATANGAN KAPAL DAN PERKIRAAN MUATAN</h3> <p style="margin: 0;">(LINEUP)</p>	No. Dok. : FMPB-05-01-01 Revisi : 01 Tgl. Terbit : May 31, 2024 Halaman : 02 dari 02
Divisi Operasi Kepelabuhanan		

Kantor Perencanaan Pelabuhan :	
Telp. : +62 254 3111367	
Fax : +62 254 3111179	
Mobile : +62 81231108885	
Home : www.krakatauinternationalport.com	
Email : perencanaan.pelabuhan.kid@gmail.com	
whatsapp : +62 81231108885	
P.O. BOX 733903 TANJUNGPURA	
Kantor Bidang Perencanaan	
Prakosa Y : +62 82198071389	

Statement of Fact



PT. Benua Indah Gemaca Jl. Sunan Gunung Jati No. 1, Link Lijajar Tegal Ratu, Cwandari, Banten - Indonesia 42445 Telp : +62 254 802 424 / Fax : +62 254 605 604			STANDARD STATEMENT OF FACTS (LONG FORM) RECOMMENDED BY THE BALIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (BIMCO) AND THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND AGENTS (FONASBA)					
2. Vessel's Name MV. FIDELITY			3. Port CIGADING PORT - INDONESIA					
4. Owners/Disponent Owners PT. ALVICIPTA SENTOSA			5. Vessel Berthed APRIL 25, 2023 AT 21:54 HRS					
			6. Undocked					
			7. Loading Commenced					
			8. Loading Completed					
9. Cargo ARGENTINE SOYBEAN MEAL IN BULK			10. Discharging Commenced APRIL 25, 2023 AT 23:50 HRS					
			11. Discharging Completed APRIL 28 th , 2023 AT 21:50 HRS					
			12. Cargo Documents On Board APRIL 28 th , 2023 AT 23:45 HRS					
			13. Vessel Sailed APRIL 29 th , 2023 AT 00:13 HRS					
14. Charter Party			15. Working Hours 07:00 Hrs - 15:00 Hrs 15:00 Hrs - 23:00 Hrs 23:00 Hrs - 07:00 Hrs					
17. Bill of Lading Weight 15,575.000 MT			18. Outturn Weight Quantity					
19. Vessel Arrived on Roads APRIL 24, 2023 AT 08:00 HRS			20. Condition On Arrival Draft-Fwd : 9.67 Meter -Aft : 10.10 Meter FI/Oil : 436.84 MT DO/Oil : 103.12 MT FWater : 360 MT					
22. Notice of Readiness Tendered APRIL 24, 2023 AT 08:12 HRS			21. Condition On Departure Draft-Fwd : 6.60 Meter -AR : 8.55 Meter FI/Oil : 429.00 MT DO/Oil : 103.2 MT FWater : 345 MT					
23. Anchored								
Arrived From : SAN LORENZO ARGENTINA			Sailed To : SURABAYA					
24. Details of Daily Worklog								
Date	Day	Hours Worked		Hours Stopped		No. of Gangs	Quantities Dischgd	Remarks*
		From	To	From	To			
24.04.2023	Monday				07:00 08:00 08:12 08:12 08:12 08:12			on 24 April 2023, Mass Leave declared by Indonesian Government due to Eid Mubarak EOSP Time Arrival NOR Tendered Dropped anchorage No Rain at Cigading Port Waiting for health quarantine checking crews and cabin on board due to corona virus issues procedure as per government regulation Quarantine & agent on board Free pratique Quarantine & agent disembark Waiting for berthing space after MV. CLIA sail out
25.04.2023	Tuesday			10:10	24:00 08:30 09:00 10:10 10:10 24:00			on 25 April 2023, Mass Leave declared by Indonesian Government due to Eid Mubarak Waiting for berthing space after MV. CLIA sail out No Rain at Cigading Port Pilot on board Anchor up First line All fast/Berthed at Cigading Port Jetty D7.1 Pilot off Gangway down Agent, slevadore & surveyor on board Initial draft survey Preparing for discharge
Place and Date CIGADING, APRIL , 28 , 2023						Name and Signature (Master)* MV. FIDELITY		
Name and Signature/Agent PT. Benua Indah Gemaca						Name and Signature (For The Charterers/Shippers/Receivers/Stevedores)		

We are BIC



PT. BENUA INDAH GEMACA



Jl. Sunan Gunung Jati No. 1 Link. Lijajar
Tegal Ratu, Ciwandan, Banten Indonesia 42445



+62 254 602 424
+62 254 796 0327



slpcgd@bigcgd.com
opsbig@bigcgd.com

24. Details of Daily Working								
Date	Day	Hours Worked		Hours Stopped		No. of Gangs	Quantities Dischgd	Remarks*
		From	To	From	To			
26.04.2023	Wednesday	23:50	06:00			3	1,221.920 MT	Commenced discharge H 1,5,7 by shore crane JHIP no 4,3,2 Resumed discharge H 1,5,7 by shore crane JHIP no 4,3,2 Waiting truck at H 1,5,7 Lift on excavator to H 7 Lift on excavator to H 5 Lift on excavator to H 1 Change of shift
			23:50					
			00:00	02:00	06:00			
				02:20	02:30			
27.04.2023	Thursday			02:30	02:40			Resumed discharge H 1,5,7 by shore crane JHIP no 4,3,2 Waiting truck at H 1,5,7 Resumed discharge H 1,5,7 by shore crane JHIP no 4,3,2 Shore crane JHIP no 2 off Shore crane JHIP no 3 moved from H 5 to H 7 Resumed discharge H 7 by shore crane JHIP no 3 Lift off excavator from H 5 to on shore Resumed discharge H 1 by shore crane JHIP no 4 Resumed discharge H 1,7 by shore crane JHIP no 4,3 Change of shift Resumed discharge H 1,7 by shore crane JHIP no 4,3 Shifting excavator from H 7 to H 5 Lift on Floader to H 7 Resumed discharge H 1 by shore crane JHIP no 4 Finished discharge cargo at H 7 Lift off Floader from H 7 to on shore Shore crane JHIP no 3 moved to H 5 Resumed discharge H 5 by shore crane JHIP no 3 Stopped temporary discharge at H 5 due to waiting finish discharge cargo at H 1 Resumed discharge H 1 by shore crane JHIP no 4 Change of shift Resumed discharge H 1 by shore crane JHIP no 4 Stopped discharge du to Friday Moslem prayer Resumed discharge H 1,5 by shore crane JHIP no 4,3 Lift on W/Loader to H 1 Lift Off Excavator from H 1 to on shore Resumed discharge H 1 by shore crane JHIP no 4
				02:40	02:55			
					06:00			
		06:00	14:00			3	1,856.930 MT	
			06:00	08:00	09:00			
		14:00	22:00			2	2,230.280 MT	
				16:20	16:50			
		16:50	24:00	17:05	17:35			
		17:35	24:00			2	2,071.670 MT	
		22:00	06:00					
00:00	06:00			2	2,040.335 MT			
		06:00						
		14:00	22:00	2	2,080.765 MT			
		17:40	18:20					
		18:20	18:40					
		18:40	24:00					

We are BIG



PT. BENUA INDAH GEMACA



Jl. Sunan Gunung Jati No. 1 Link. Lijajar
Tegal Ratu, Ciwandan, Banten Indonesia 42445



+62 254 602 424
+62 254 796 0327



sipcgd@bigcgd.com
opsbig@bigcgd.com

24. Details of Daily Working								
Date	Day	Hours Worked		Hours Stopped		No. of Gangs	Quantities Dischgd	Remarks*
		From	To	From	To			
29.04.2023	Sabtu				15:30			Finished discharge cargo at H 1 Lift Off Excavator from H 1 to on shore Shore crane JHIP no 3 Off Shore crane JHIP no 4 moved to H 5 Resumed discharge H 5 by shore crane JHIP no 4 COMPLETED DISCHARGE Final draft survey Hatch closed Cargo docs on board Ship's docs on board Completed All docs POB Gangway Up Last Line Sailed Pilot Off COSP
					16:00			
					17:25			
					17:35			
			17:35					
					21:50			
					21:55			
					23:30			
					23:00			
					23:30			
					23:00			
					23:45			
			23:54					
			00:05					
			00:10					
			00:13					
			00:33					
			01:00					
<p>MASTER'S REMARKS:</p> <ul style="list-style-type: none">- VESSEL/OWNERS TO BE RESPONSIBLE ONLY FOR THE TOTAL QUANTITY LOADED AND NOT FOR CARGO DISTRIBUTION BETWEEN DIFFERENT RECEIVERS/PORT(S)- NO DELAYS ON VESSEL'S ACCOUNT- ALL CARGO DISCHARGED IN BEST CONDITION AND QUANTITY DISCHARGED AS PER BL								
Place and Date CIGADING, APRIL 29th, 2023						Name and Signature (Master)* MV. FIDELITY		
Name and Signature/Agent PT. Benua Indah Gemaca						Name and Signature (For The Charterers/Shipppers/Receivers/Stevedores)		

We are BIG



PT. BENUA INDAH GEMACA



Jl. Sunan Gunung Jati No. 1 Link. Lijajar
Tegal Ratu, Ciwandan, Banten Indonesia 42445



+62 254 602 424
+62 254 796 0327



sipcgd@bigcgd.com
opsbig@bigcgd.com

1		STANDARD STATEMENT OF FACTS (LONG FORM)				
PT. Benua Indah Gemaca Jl. Sunan Gunung Jati No. 1, Link. Lijajar Tegal Ratu, Ciwandan, Banten - Indonesia 42445 Telp : +62 254 602 424 / Fax : +62 254 605 804		RECOMMENDED BY THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (BIMCO) AND THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND AGENTS (FONASBA)				
2. Vessel's Name MV. PAN HARVEST	3. Port CIGADING PORT - INDONESIA	6. Undocked				
4. Owners/Disponent Owners PAN OCEAN CO., LTD	5. Vessel Berthed FEBRUARY 16, 2023 AT 07:20 HRS	8. Loading Completed				
9. Cargo THAILAND RAW CANE SUGAR IN BULK	10. Discharging Commenced FEBRUARY 17, 2023 AT 07:20 HRS	11. Discharging Completed FEBRUARY 25, 2023 AT 20:00 HRS				
14. Charter Party	12. Cargo Documents On Board FEBRUARY 25, 2023 AT 22:00 HRS	13. Vessel Sailed FEBRUARY 25, 2023 AT 23:18 HRS				
17. Bill of Lading Weight 61,000.000 MT	18. Outturn Weight Quantity	15. Working Hours 07:00 Hrs - 15:00 Hrs 15:00 Hrs - 23:00 Hrs 23:00 Hrs - 07:00 Hrs				
19. Vessel Arrived on Roads FEBRUARY 16, 2023 AT 17:36 HRS	20. Condition On Arrival Draft - Fwd : 13.22 Meter - Aft : 13.22 Meter F/Oil : 1,238.2 MT D/Oil : 140.2 MT F/Water : 81 MT	21. Condition On Departure Draft - Fwd : 4.72 Meter - Aft : 7.07 Meter F/Oil : 1,185.6 MT D/Oil : 140.0 MT F/Water : 159 MT				
22. Notice of Readiness Tendered FEBRUARY 16, 2023 AT 17:36 HRS	23. Anchored FEBRUARY 16, 2023 AT 17:36 HRS	Arrived From : LAEMCHABANG, THAILAND Sailed To : TABONEO				
24. Details of Daily Working						
Date	Day	Hours Worked From To	Hours Stopped From To	No. of Gangs	Quantities Dischgd	Remarks*
16.02.2023	Thursday		16:00 17:36 17:36 17:36 19:55 18:45			EOSP Time arrival NOR Tendered Dropped anchorage No Rain at Cigading Port Waiting for health quarantine checking crews and cabin on board due to corona viruses issues procedure as per government regulation Agent & Quarantine on board Free Pratique Agent & Quarantine disembark Anchor up Pilot on board First line All fast/berthing at Cigading Port jety D1.8 Gangway down Pilot off Agent, Surveyor and stevedore on board Initial draft survey No activity due to rain No activity due to rain
17.02.2023	Friday	07:20 13:25	15:00 07:20 18:05	4	1,514.870 MT	Commenced discharge H 1,2,3,5 by ship's crane no 1,2,3,4 Stopped discharge due to rain Resumed discharge H 1,2,3,5 by ship's crane no 1,2,3,4
Place and Date CIGADING, FEBRUARY, 25 th , 2023		Name and Signature (Master)* MV. PAN HARVEST <i>Received only</i>				
Name and Signature/Agent PT. Benua Indah Gemaca 		Name and Signature (For The Charterers/Shipper/Receiver/Stevedores) 				

We are BIG



PT. BENUA INDAH GEMACA



Jl. Sunan Gunung Jati No. 1 Link. Lijajar
Tegal Ratu, Ciwandan, Banten Indonesia 42445

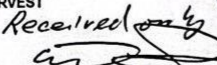




+62 254 602 424
+62 254 796 0327



slpcgd@bigcd.com
opsbig@bigcd.com

24. Details of Daily Working

24. Details of Daily working								
Date	Day	Hours Worked		Hours Stopped		No. of Gangs	Quantities Dischgd	Remarks*
		From	To	From	To			
18.02.2023	Saturday	15:00	23:00			4	2,820.840 MT	
		19:40	24:00	18:05	19:40			Stopped discharge due to rain
		23:00	07:00			4	1,377.980 MT	Resummed discharge H 1,2,3,5 by ship's crane no 1,2,3,4
								On 18 February 2023, National Public Holiday In Indonesia due to Ascension of Prophet Muhammad
		01:00	02:05	00:00	01:00			Rest time
				02:05	07:00			Resummed discharge H 1,2,3,5 by ship's crane no 1,2,3,4
		07:00	15:00			4	4,386.240 MT	Stopped discharge due to rain
				07:00	07:15			Open hatch no 1,2,3,5
19.02.2023	Sunday		07:15					Resummed discharge H 1,2,3,5 by ship's crane no 1,2,3,4
		12:00	13:00					Over time working
				12:30	13:25			Stopped discharge H 3 due to Ship's grab no 3 trouble
			13:25					Resummed discharge H 3 by ship's crane no 3
		15:00	23:00	18:00	19:00	4	3,446.230 MT	
								Rest time
			19:00					Resummed discharge H 2,3,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4
			20:00					Stopped discharge H 3 and Resummed discharge H 1
		23:00	07:00			4	3,485.750 MT	
				00:00	01:00			Rest time
20.02.2023	Monday	01:00	05:55					Resummed discharge H 1,2,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4
				05:55	07:00			Stopped discharge due to rain
		07:00	15:00			4	2,837.900 MT	
				07:00	09:50			Stopped discharge due to rain
				09:50	10:00			Open hatch no 1,2,4,5
			10:00					Resummed discharge H 1,2,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4
		12:00	13:00					Over time working
			13:00					Continued discharge H 1,2,5 by ship's crane no 1,2,4
				13:00	13:45			Stopped discharge H 4 due to ship's crane no 3 trouble
			13:45					Resummed discharge H 4 by ship's crane no 3
		14:10	15:00			Stopped discharge H 4 due to ship's crane no 3 trouble		
		15:00	23:00			4	3,453.950 MT	
			15:00					Resummed discharge H 4 by ship's crane no 3
				18:00	19:00			Rest time
			19:00					Resummed discharge H 1,2,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4
			20:10					Stopped discharge H 1 and Resummed discharge H 3
				21:55	23:05			Stopped discharge due to rain
		23:00	07:00			4	3,704.990 MT	
			23:05					Resummed discharge H 2,3,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4
		00:00	01:00	23:30	24:00			Stopped discharge H 4 due to ship's crane no 3 trouble
				00:00	00:15			Over time working
			00:15				Stopped discharge H 4 by ship's crane no 3 trouble	
			06:00					Resummed discharge H 4 by ship's crane no 3
		01:00	06:00	06:00	07:00			Continued discharge H 4 by ship's crane no 1,2,3,4
Place and Date CIGADING, FEBRUARY, 23 th , 2023				Name and Signature (Master)* MV. PAN HARVEST 				
Name and Signature/Agent PT. Benua Indah Gemaca 				Name and Signature (For The Charterers/Shipppers/Receivers/Stevedores) Master's Remarks -Crane actual stoppage time 18 th Feb - 1245-1315 LT #7 19 th Feb - 1315-1340 LT #3 				





 sipcgd@bigcgd.com
opsbig@bigcgd.com

24. Details of Daily Working

4. Details of Daily Working								
Date	Day	Hours Worked		Hours Stopped		No. of Gangs	Quantities Dischgd	Remarks*
		From	To	From	To			
21.02.2023	Tuesday	07:00	15:00			4	3,331.280 MT	Resumed discharge H 2,3,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4
			07:00					Lift on excavator to H 5
					08:50	09:00		Lift on excavator to H 1
					09:50	10:05		Stopped discharge H 3 and Resumed discharge H 1
					10:05			Stopped discharge H 4 due to ship's crane no 3 trouble
					11:00	11:25		Resumed discharge H 4 by ship's crane no 3
								Rest time
					12:00	13:00		Resumed discharge H 1,2,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4
		15:00	23:00			4	3,428.630 MT	Lift on excavator to H 4
					15:05	15:20		Stopped discharge H 1 due to ship's crane no 1 trouble
					17:00	19:00		Stopped discharge H 2 due to ship's crane no 2 trouble
					17:00	21:40		Rest time
					18:00	19:00		Resumed discharge H 1,4,5 by ship's crane no 1,3,4
21.02.2023	Tuesday		19:00				Resumed discharge H 2 by ship's crane no 2	
			21:40				Stopped discharge due to rain	
		23:00	07:00	23:25	24:00	4	1,493.440 MT	Stopped discharge due to rain
				00:00	01:05		Open hatch no 2,3,4,5	
				01:05	01:15		Resumed discharge H 2,3,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4	
				01:15			Shifting excavator from H 1 to H 2	
				01:40	01:55		Stopped discharge due to rain	
				02:40	07:00			
		07:00	15:00			4	2,676.810 MT	Open hatch no 2,3,4,5
					07:00	07:15		Resumed discharge H 2,3,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4
					07:15			Stopped discharge due to rain
					08:20	11:35		Open hatch no 2,3,4,5
					11:35	11:45		Resumed discharge H 2,3,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4
					11:45			Over time working
22.02.2023	Wednesday		12:00				Continued discharge H 2,3,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4	
			13:00				Shifting excavator from H 4 to H 3	
			13:00					
				14:50	15:05			
		15:00	23:00			4	1,569.930 MT	Resumed discharge H 2,3,5 by ship's crane no 1,2,4
			15:00				Resumed discharge H 4 by ship's crane no 3	
			15:05				Stopped discharge due to rain	
				16:50	24:00			
		23:00	07:00	00:00	07:00	4	4,464.410 MT	Stopped discharge due to rain
		07:00	15:00				Open hatch no 2,3,4,5	
					07:00	07:15		Resumed discharge H 2,3,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4
					07:15			Stopped discharge H 4 due to ship's crane no 3 trouble
					10:25	10:50		Resumed discharge H 4 by ship's crane no 3
						Over time working		
			10:50			Continued discharge H 2,3,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4		
			13:00			Stopped discharge due to rain		
			13:00			Resumed discharge H 1		
			13:35					
Place and Date CIGADING, FEBRUARY, 25 th , 2023						Name and Signature (Master)* MV. PAN HARVEST <i>Received only</i> <i>cur</i>		
Name and Signature/Agent PT. Benua Indah Gemaca 						Name and Signature (For The Charterers/Shipper/Receivers/Stevadores) <i>Master's Remarks - Crane actual Catapangzi</i> <i>20 Feb. 1700-1115 #3 crane</i> <i>1730-1830 #1 crane</i> 		



PT. BENUA INDAH GEMACA





Jl. Sunan Gunung Jati No. 1 Link. Lijajar
Tegal Ratu, Ciwandan, Banten Indonesia 42445



+62 254 602 424
+62 254 796 0327



sipcgd@bigcgd.com
opsbig@bigcgd.com

24. Details of Daily Working								
Date	Day	Hours Worked		Hours Stopped		No. of Gangs	Quantities Dischgd	Remarks*
		From	To	From	To			
23.02.2023	Thursday	15:00	23:00	15:30	15:45	4	2,388.190 MT	Shifting excavator from H 5 to H 4
				17:15	20:50			Stopped discharge due to rain
		20:50	24:00			4	2,791.230 MT	Resummed discharge H 1,2,3,4 by ship's crane no 1,2,3,4
		23:00	07:00					Over time working
		00:00	01:00	01:00	03:15			Stopped discharge due to rain
		03:15	06:00					Resummed discharge H 1,2,3,4 by ship's crane no 1,2,3,4
		06:00	07:00			4	3,927.070 MT	Over time working
		07:00	15:00					Resummed discharge H 1,2,3,4 by ship's crane no 1,2,3,4
			07:00	08:10	09:40			Stopped discharge H 1 and Resummed discharge H 5
			07:10	12:00	13:00			Stopped discharge H 4 due to ship's crane no 3 trouble
24.02.2023	Friday			09:40	12:00			Resummed discharge H 4 by ship's crane no 3
				13:00	13:40			Rest time
				13:50	13:50	4	1,449.690 MT	Resummed discharge H 2,3,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4
		15:00	23:00	15:40	16:40			Shifting Excavator moved from H 2 to H 1
				16:40	16:45			Stopped discharge H 5 and Resummed discharge H 1
				16:45	17:25			Stopped discharge due to rain
				17:25	19:30			Open hatch no 1,2,3,4
				19:30	19:35			Resummed discharge H 1,2,3,4 by ship's crane no 1,2,3,4
				19:35	19:55	4	591.070 MT	Stopped discharge due to rain
		23:00	07:00	00:00	04:30			Stopped discharge due to rain
				04:30	05:15			Resummed discharge H 1,3,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4
		06:00	07:00	05:15	05:25	4	2,271.190 MT	Lift on Ffoader to H 5
		07:00	15:00	07:00	08:00			Over time working
				08:00	10:25			Stopped discharge due to rain
					10:35			Resummed discharge H 1,3,4,5 by ship's crane no 1,2,3,4
			11:00	13:00			Finished discharge cargo at H 5	
			10:25	10:35			Lift off Ffoader from H 5 to on shore	
			11:00	13:00			Stopped discharge due to friday moslem prayer	
			14:25	22:00	4	653.330 MT	Resummed discharge H 1,2,3,4 by ship's crane no 1,2,3,4	
			14:25	22:00			Stopped discharge due to rain	
			17:15	23:40			Stopped discharge temporary for PT. Jawamanis Rafinasi	
			22:00	23:40			(Waiting for crane)	
Place and Date CIGADING, FEBRUARY, 25 th , 2023						Name and Signature (Master)* MV. PAN HARVEST <i>Received on</i> <i>Cur</i>		
Name and Signature/Agent PT. Benua Indah Gemaca 						Name and Signature (For The Charterers/Shipers/Receivers/Stevedores) <i>Master's remarks - Crane actual stoppage time</i> <i>22nd Feb. '1035 -1050 # 3 crane</i> 		



PT. BENUA INDAH GEMACA



Jl. Sunan Gunung Jati No. 1 Link. Lijajar
Tegal Ratu, Ciwandan, Banten Indonesia 42445



+62 254 602 424
+62 254 796 0327



sipcgd@bigcgd.com
opsbig@bigcgd.com

5

24. Details of Daily Working

Date	Day	Hours Worked		Hours Stopped		No. of Gangs	Quantities Dischgd	Remarks*
		From	To	From	To			
25.02.2023	Saturday	23:00	07:00	23:40	24:00	4	1,029.250 MT	Stopped discharge due to rain
				00:00	03:20			Stopped discharge due to rain
			03:20	03:35	03:50			Resumed discharge H 1,2,3,4 by ship's crane no 1,2,3,4
				03:50	04:05			Lift on F/loader to H 2
				04:05	04:20			Lift on F/loader to H 3
				06:00	07:00			Lift off excavator from H 3 to on shore
								Rest time
		07:00	15:00	07:00	07:15	4	1,539.910 MT	Stopped discharge due to rain
				07:15	08:45			Resumed discharge H 1,2,3,4 by ship's crane no 1,2,3,4
				08:45	10:10			Finished discharge cargo at H 3
				10:10	10:10			Resumed discharge H 4 by ship's crane no 4
				12:00	13:00			Lift off F/loader from H 3 to on shore
				13:00	13:45			Ship's Crane no 3 moved to H 4 and resumed Disch at H 4
				13:45	14:00			Rest time
				14:00	14:50			Resumed discharge H 1,2,4 by ship's crane no 1,2,3
				14:50	15:00			Resumed discharge H 2 by ship's crane no 2
				15:00	15:15	2	345.820 MT	Finished discharge cargo at H 2
				15:15	15:40			Lift off F/loader from H 2 to on shore
				15:40	15:50			Lift on F/loader to H 1
				17:00	17:15			Lift off excavator from H 1 to on shore
				17:15	17:55			Resumed discharge H 1 by ship's crane no 1
				17:55	18:00			Lift off excavator from H 4 to on shore
				20:00	20:15			Lift on F/loader to H 4
				20:15	21:40			Resumed discharge H 4 by ship's crane no 3
				21:40	21:30			Finished discharge cargo at H 1
				21:30	22:00			Lift off F/loader from H 1 to on shore
				22:00	22:55			Stopped discharge due to rain
				22:55	23:00			Open Hatch no 4
				23:00	23:10			Resumed discharge H 4 by ship's crane no 3
				23:10	23:43			COMPLETED DISCHARGING.....!!!!
				23:43	01:00			CLOSED HATCH COVER
				01:00				FINAL DRAFT SURVEY
								DOCUMENT DISCHARGE ON BOARD
								ALL SHIP'S CERTIFICATE RECEIVED ON BOARD (24/2/2023)
								ALL DOCUMENT DISCHARGE ONBOARD AND MASTER SIGN
								PILOT ON BOARD
								GANGWAY UP
								LAST LINE
								VESSEL SAILED
								PILOT OFF (DISEMBARK)
								C.O.S.P

Place and Date
CIGADING, FEBRUARY, 25th ,2023

Name and Signature (Master)*
MV. PAN HARVEST

Received only



Name and Signature/Agent
PT. Benua Indah Gemaca

[Signature]

Name and Signature (For The Charterers/Shipers/Receivers/Stevedores)

We are BIG