

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



SKRIPSI

**PENGARUH PERBAIKAN DATA *CARGO MANIFEST*
TERHADAP *DWELLING TIME* BARANG DI PELABUHAN
BATU AMPAR BATAM**

Oleh :

FATMANIAH NATHASYAH RAMADHANI

NRP. 463200631

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



SKRIPSI

**PENGARUH PERBAIKAN DATA *CARGO MANIFEST*
TERHADAP *DWELLING TIME* BARANG DI PELABUHAN
BATU AMPAR BATAM**

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

Oleh :

FATMANIAH NATHASYAH RAMADHANI

NRP. 463200631

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

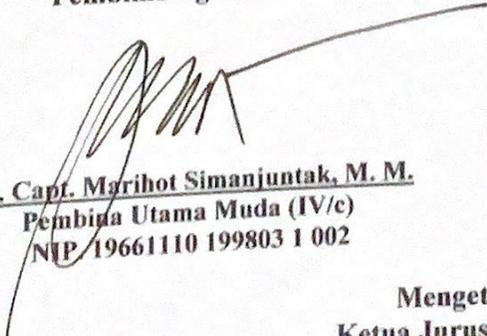
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : FATMANIAH NATHASYAH RAMADHANI
NRP : 463200631
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH PERBAIKAN DATA *CARGO MANIFEST*
TERHADAP *DWELLING TIME* DI PELABUHAN BTAU
AMPAR BATAM

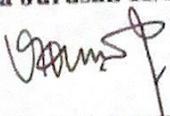
Pembimbing Utama


Dr. Capt. Marihot Simanjuntak, M. M.
Pembina Utama Muda (IV/e)
NIP. 19661110 199803 1 002

Jakarta, 29 Juli 2024
Pembimbing Pendamping


Niken Sitalaksmi Widjaja, S. H., M. Sc.
Pembina (IV/a)
NIP. 19750315 200604 2 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidya Selasдини, S.SiT., M.M.Tr.
Penata Tk.1 (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

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



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : FATMANIAH NATHASYAH RAMADHANI
NRP : 4 63 20 0631
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH PERBAIKAN DATA *CARGO MANIFEST*
TERHADAP *DWELLING TIME* BARANG DI
PELABUHAN BATU AMPAR BATAM

Ketua Penguji

Ir. Junaidi, M.M
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630814 199403 1 002

Anggota Penguji

Capt. Tri Krismantoro, MM., M. Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001

Anggota Penguji

Dr. Capt. Marihot Simanjuntak, M. M
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19661110 199803 1 002

Mengetahui
Ketua Jurusan KALK

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

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur atas kehadiran Allah SWT karna telah memberikan kesempatan pada penulis untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul :

“PENGARUH PERBAIKAN DATA *CARGO MANIFEST* TERHADAP *DWELLING TIME* BARANG DI PELABUHAN BATU AMPAR BATAM”

Adapun maksud penyusunan skripsi ini adalah merupakan salah satu persyaratan akademik untuk menyelesaikan studi di Program Pendidikan Diploma Empat (D-IV) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Ada banyak hambatan dan dorongan dari semua pihak sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik. Dengan demikian penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberi dukungan dan motivasinya kepada penulis baik secara langsung maupun tidak langsung demi tersusunnya skripsi ini, antara lain yaitu:

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M. Mar Selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Yth. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.SiT.,M.M.Tr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Yth. Bapak Titis Ari Wibowo, S.Si.T.,M.M.Tr selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Yth. Bapak Dr. Capt. Marihot Simanjuntak, M. M. selaku Dosen Pembimbing Utama yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
5. Yth. Ibu Niken Sitalaksmi Widjaja, S. H., M. Sc. selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
6. Seluruh Dosen, Pengajar dan Staf Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan ilmu dan bimbingannya selama penulis menempuh Pendidikan di kampus STIP.
7. Kepada kedua orang tua penulis yaitu Bapak Samlan dan Ibu Andi Indra Sukma serta seluruh keluarga besar penulis yang telah memotivasi dan memberikan semangat kepada penulis.

8. Kepada Pimpinan dan semua karyawan PT Snepac Shipping Batam, dan Mentor yang telah memberikan bimbingan moral dan pelajaran saat penulis menjalani praktek darat.
9. Untuk sahabat terbaik penulis Jesica Triandini Pujianti, Elintina Inriyanti Samosir, Dwi Atikah, Karin Hetharie, I Gusti Ayu Agung Pradnyani, dan Fifi Frilya Estefani terima kasih atas suka dan duka yang telah dilalui Bersama selama menempuh Pendidikan ini, dan terima kasih telah mendengarkan keluh kesah penulis selama berada di DJ-202 dan terima kasih sudah saling menguatkan dan saling support.
10. Untuk *classmate* terbaik Cahya Ningrum Burhan, terima kasih telah banyak membantu penulis dalam pengerjaan skripsi, mengingatkan penulis untuk segera menyelesaikan skripsi, dan terima kasih telah selalu support penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
11. Kepada rekan seperjuangan Riau Team angkatan LXIII yang melewati suka duka bersama penulis dari tingkat I hingga tingkat IV.
12. Kepada rekan KALK 8 Charlie terima kasih telah melewati suka duka selama berada di kelas, terima kasih telah banyak membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini.
13. Kepada rekan seperjuangan Angkatan LXIII, *Female Cadet* LXIII terimakasih atas suka duka selama berjuang menempuh Pendidikan sampai dapat menyelesaikan di kampus STIP dan Bersama menjadi Perwira.
14. Kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan dan bantuan baik moral maupun material sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna dan banyak kekurangan, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak yang sifatnya membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semoga dengan diselesaikannya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, 29 Juli 2024

Penulis

Fatmaniah Nathasyah Ramadhani
NRP 463200631

DAFTAR ISI

SKRIPSI	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR BAGAN	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG MASALAH.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	3
C. BATASAN MASALAH	4
D. RUMUSAN MASALAH	4
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	4
F. SISTEMATIKA PENULISAN	5
BAB II LANDASAN TEORI.....	8
A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL.....	8
B. TEORI	9
C. KERANGKA PEMIKIRAN.....	28
D. HIPOTESIS	29
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	31
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	31
B. METODOLOGI PENDEKATAN	31
C. SUMBER DATA.....	32
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA	32
E. POPULASI SAMPEL DAN TEKNIK <i>SAMPLING</i>	34
F. TEKNIK ANALISIS DATA	35
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	40
A. DESKRIPSI DATA	40
B. ANALISIS DATA.....	67
C. PEMECAHAN MASALAH.....	75
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	79
A. KESIMPULAN	79
B. SARAN.....	79

DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Kisi – Kisi Instrumen	27
Tabel 3.1	Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert.....	33
Tabel 3.2	Tabel Interpretasi Koefisien Korelasi.....	37
Tabel 4.1	Kapal milik dan kapal yang diageni PT Snepac Shipping Batam.....	45
Tabel 4.2	Laporan Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i> Tahun 2022.....	46
Tabel 4.3	Laporan Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i> Tahun 2023.....	46
Tabel 4.4	Profil Responden PT Snepac Shipping Batam.....	47
Tabel 4.5	Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	48
Tabel 4.6	Data Responden Berdasarkan Usia.....	49
Tabel 4.7	Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir	49
Tabel 4.8	Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Akurasi Data Manifest Cargo.....	51
Tabel 4.9	Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Kelengkapan Data.....	52
Tabel 4.10	Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Ketepatan Waktu Penyampaian.....	53
Tabel 4.11	Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Kecepatan dan Komunikasi Proses Perbaikan <i>Manifest</i>	53
Tabel 4.12	Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Pelatihan dan Pengembangan SDM	55
Tabel 4.13	Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Jadwal Kapal.....	56
Tabel 4.14	Rekapitulasi Data Variabel X	57
Tabel 4.15	Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Waktu Tunggu Barang	59
Tabel 4.16	Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Waktu Proses di Pelabuhan.....	60
Tabel 4.17 Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Efisiensi Proses Dokumen.....	61
Tabel 4.18	Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Koordinasi dan Komunikasi	62
Tabel 4.19	Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Efisiensi Penggunaan Waktu.....	63
Tabel 4.20	Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Kelancaran Proses Pengeluaran Barang	64
Tabel 4.21	Rekapitulasi Data Variabel Y	65
Tabel 4.22	Rekapitulasi Data Variabel X	68
Tabel 4.23	Rekapitulasi Data Variabel Y	69
Tabel 4.24	Hasil Uji Reabilitas Variabel Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i> (X)	70
Tabel 4.25	Hasil Uji Reabilitas Variabel <i>Dwelling time</i> di Pelabuhan(X)	70
Tabel 4.26	Hassil Uji Korelasi Variabel Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i> (X)	71
Tabel 4.27	Klasifikasi Koefisien Korelasi.....	72
Tabel 4.28	Hasil Uji Regresi Linear Sederhana Variabel X Terhadap Y Menggunakan IBM SPSS Statistic 29	73
Tabel 4.29	Hasil Uji Determinasi X Terhadap Y Menggunakan IBM SPSS Statictic 29	74
Tabel 4.30	Hasil Uji Hipotesis Variabel X Terhadap Y Menggunakan IBM SPSS Statistic 29.....	74

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Prosedur Umum Impor.....	19
Diagram 4.1 Diagram Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	48
Diagram 4.2 Diagram Responden Berdasarkan Usia	49
Diagram 4.3 Diagram Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir	50

DAFTAR BAGAN

Bagan 2.1 Alur Pelayanan Permohonan Perbaikan BC 1.1	22
Bagan 4.1 Struktur Organisasi PT Snepac Shipping	43

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1	Kuesioner Penelitian.....	84
LAMPIRAN 2	Data Hasil Penelitian Variabel Redress Manifest (X).....	88
LAMPIRAN 3	Data Hasil Penelitian Variabel <i>Dwelling time</i> Barang Di Pelabuhan (Y)	89
LAMPIRAN 4	Hasil Uji Korelasi Variabel Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i> (X) Terhadap <i>Dwelling time</i> Barang diPelabuhan (Y) Menggunakan IBM SPSS Statistic 29.....	90
LAMPIRAN 5	Hasil Uji Regresi Linier Sederhana Variabel Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i> (X) Terhadap <i>Dwelling time</i> Barang diPelabuhan (Y) Menggunakan IBM SPSS Statistic 29	91
LAMPIRAN 6	Hasil Uji Determinasi Variabel Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i> (X) Terhadap <i>Dwelling time</i> Barang diPelabuhan (Y) Menggunakan IBM SPSS Statistic 29.....	92
LAMPIRAN 7	Hasil Uji Hipotesis Variabel Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i> (X) Terhadap <i>Dwelling time</i> Barang diPelabuhan (Y) Menggunakan IBM SPSS Statistic 29.....	93
LAMPIRAN 8	Permohonan Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i>	94

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Sebagai Negara kepulauan, Indonesia memiliki banyak pelabuhan yang terbentang dari sabang sampai Merauke. Salah satu pelabuhan tersebut adalah Pelabuhan Batu Ampar yang terletak di Pulau Batam. Pelabuhan Batu Ampar merupakan salah satu pintu gerbang keluar masuknya penumpang barang dari dan keluar Pulau Batam. Letaknya berbatasan dengan negara Singapura, sehingga mempengaruhi tingkat pertumbuhan aktivitas kapal di pelabuhan setiap tahunnya. Oleh karena itu diperlukan suatu sistem terintegrasi yang mampu menangani pelayanan kapal secara cepat dan efisien terlebih banyaknya instansi yang terkait dalam prosesnya.

Perusahaan pelayaran PT Snepac Shipping Batam didirikan tanggal 24 Juli 2003 yang berkantor pusat di Batam. Perusahaan tersebut merupakan salah satu perusahaan di Batam yang bergerak di bidang jasa keagenan kapal yang mengelola lebih dari 16 kapal yang terdiri dari 3 kapal milik PT Snepac Shipping Batam dan selebihnya adalah kapal milik perusahaan lain yang diageni PT Snepac Shipping Batam. PT Snepac Shipping Batam selalu berusaha memberikan pelayanan yang baik agar tidak terjadi keterlambatan waktu keberangkatan dan kedatangan kapal yang berdampak pada kepercayaan pengguna jasa keagenan kapal.

Kegiatan keagenan yang dikelola PT Snepac Shipping Batam meliputi pengurusan kebutuhan kapal yang akan berlayar dan yang akan berlabuh di Batam seperti *bunkering* (bahan bakar, air tawar) serta persediaan makanan. Aktivitas rutin dari perusahaan ialah menangani kapal berbendera Indonesia atau asing dari semua jenis kapal untuk *Clereance Inward/Outward* (CI/CO) dari ke pelabuhan. Perusahaan juga dapat membuat pengaturan untuk pandu kapal, *bunkering*, menyediakan *tug boat* dan membantu pemilik kapal ketika kapal berlabuh di dermaga. Ada pula kegiatan lain seperti melakukan *custom clearance* untuk mendukung

pengiriman ekspor dan impor, melayani pengurusan dokumen dan dokumentasi bea cukai di bawah *master register* dan izin impor sementara untuk proyek minyak dan gas dan di bawah Otoritas Perdagangan Bebas.

Dalam menyediakan pelayanan keagenan kapal PT Snepac Shipping Batam harus dapat melaksanakan tugas-tugasnya dengan baik dan sesuai aturan. PT Snepac Shipping sebagai agen bertindak sebagai pihak yang mewakili pemilik kapal dalam mempersiapkan segala sesuatu agar kegiatan kapal selama bersandar di pelabuhan dapat berjalan sesuai dengan rencana. Agen juga harus mempersiapkan fasilitas sebelum kapal tiba dan memastikan kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan baik, sehingga dapat memberikan pelayanan sepenuhnya terhadap kepentingan kapal selama di pelabuhan. Sebab pelaksanaan kegiatan keagenan kapal dinilai baik dan dianggap sesuai dengan kebutuhan para pelanggan serta beban biaya yang harus dibayar oleh pelanggan dianggap wajar, maka terbuka kemungkinan para pelanggan akan tetap menunjuk agen tersebut melayani kapal yang dioperasikan pelanggan pada kunjungan-kunjungan berikutnya.

Salah satu masalah yang sering terjadi dalam pengelolaan dokumen *cargo* yaitu kesalahan menginput data pada manifest yang akan diterbitkan untuk *clearance inward / clearance outward* kapal. Dalam hal ini *manifest* merupakan dokumen *cargo* yang penting untuk mengetahui identitas dan jenis muatan yang ada dalam kapal tersebut. *Cargo manifest* merupakan *manifest* bea cukai atau dokumen *cargo* adalah dokumen yang memiliki isi daftar *cargo*, penumpang, dan awak kapal, pesawat udara, atau moda transportasi lainnya.

Dalam penerbitan manifest oleh PT Snepac Shipping Batam terkadang terjadi kesalahan seperti perubahan data *cargo manifest* sehingga terjadilah perbaikan data *cargo manifest* dalam proses penerbitan manifest mengakibatkan *dwelling time* barang di pelabuhan dan berdampak pada pengeluaran barang di pelabuhan yang tidak bisa dilakukan. Rendahnya komunikasi antar divisi operasional dalam penerimaan informasi terbaru dari data kelengkapan *cargo manifest* yang diberikan oleh eksportir/importir dapat menyebabkan kesalahan dalam pemasukkan dan penerbitan *cargo manifest*. Unsur kesalahan yang lain yaitu ketidaksesuaian pemasukkan data *cargo manifest* ke dalam sistem bea cukai dengan dokumen asli *invoice* dan *packing list* yang dikeluarkan oleh pihak eksportir maupun importir. Misalnya, letak kesalahan tersebut terjadi pada nomor bill of lading, nomor *container*, nama *shipper* dan *consignee*, nama kapal, kode muatan dan lain sebagainya. Sistem

yang digunakan pada Kantor Bea dan Cukai yang *error* juga sering kali mempengaruhi kesalahan dalam proses penginputan *cargo manifest* tersebut. Adanya ketidaksesuaian waktu penyelesaian dalam perbaikan *cargo manifest* juga dapat membuat waktu barang di pelabuhan semakin lama sehingga biaya penumpukan barang semakin tinggi.

Hal ini kemungkinan menyebabkan kurangnya kepercayaan pengguna jasa keagenan kapal PT Snepac Shipping Batam sehingga menurunkan jumlah kunjungan kapal bahkan menurunkan importir dan eksportir yang akan menggunakan jasa PT Snepac Shipping Batam. Jika hal ini terjadi terus-menerus, maka akan menyebabkan menurunnya pendapatan yang besar bagi PT Snepac Shipping Batam sebagai perusahaan pelayaran dalam bidang keagenan. Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis memilih judul :

“PENGARUH PERBAIKAN DATA MANIFEST CARGO TERHADAP DWELLING TIME BARANG DI PELABUHAN BATU AMPAR BATAM”.

Penulis berharap dapat memberikan masukan yang bermanfaat dalam meningkatkan pelayanan bidang keagenan kapal untuk membawa kemajuan bagi perusahaan dalam hal ini pelayanan jasa *clearance* bagi perusahaan PT Snepac Shipping Batam, karena jika kualitas pelayanan jasa *clearance in* dan *out* semakin cepat yang diberikan oleh PT Snepac Shipping Batam, maka kapal-kapal yang diageni akan berangkat dan melakukan pembongkaran serta pengeluaran barang tepat waktu. Dengan demikian pelanggan akan merasa puas yang pada akhirnya mengakibatkan semakin banyak pengurusan dokumen *cargo* pelanggan yang menggunakan jasa agen PT Snepac Shipping Batam.

B. IDENTIFIKASI MASALAH :

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan di atas. Penulis mengidentifikasi masalah, yaitu pada :

1. Terjadinya perbaikan *manifest* pada barang ekspor dan impor.
2. Barang tertahan di pelabuhan karena keterlambatan proses pengurusan dokumen muatan.
3. Ketidakefisienan dalam proses perbaikan data *cargo manifest* yang berdampak signifikan terhadap *dwelling time* barang ekspor dan impor.

4. Ketidaksesuaian antara data yang tercantum dalam *cargo manifest* dengan kondisi aktual barang, yang memerlukan verifikasi dan perbaikan lebih lanjut.
5. Kurangnya koordinasi antar stakeholder dalam proses perbaikan data.
6. Kompleksitas prosedur dan birokrasi dalam proses pengurusan dokumen muatan yang berkontribusi pada peningkatan *dwelling time* barang.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah yang diteliti penulis dalam penyusunan skripsi ini ditemukan adanya permasalahan yang mungkin dapat diangkat dan dibahas, namun diperlukan suatu batasan masalah agar materi yang dibahas nantinya tidak meluas. Adapun batasan masalah pada skripsi ini sebagai berikut :

1. Terjadinya perbaikan data *cargo manifest* pada barang ekspor dan impor.
2. Barang tertahan di pelabuhan karena keterlambatan proses pengurusan dokumen muatan.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang di atas, muncul pertanyaan yang menjadi dasar perumusan masalah pada penelitian, sebagai berikut :

1. Apakah ada hubungan antara perbaikan data *cargo manifest* dengan *dwelling time* barang di pelabuhan ?
2. Seberapa besar pengaruh perbaikan data *cargo manifest* berdampak pada *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam ?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui hubungan antara perbaikan data *cargo manifest* dengan *dwelling time* di pelabuhan.
- b. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh perbaikan data *cargo manifest* berdampak pada *dwelling time* barang di pelabuhan.

2. Manfaat Penelitian

Ada dua 2 aspek manfaat penelitian yaitu :

- a. Aspek Teoritis

- 1) Sebagai bahan referensi / pustaka untuk dapat menerapkan ilmu pengetahuan mengenai kegiatan prosedur pengurusan *cargo manifest* .
- 2) Dapat menambah pemahaman tentang pentingnya pelayanan jasa *clearance in* dan *out* terhadap barang impor maupun ekspor agar tidak terlalu lama berada di lapangan penumpukan maupun di gudang lini 1 di pelabuhan sehingga mencegah keterlambatan pengeluaran barang dari pelabuhan.
- 3) Sebagai bahan belajar untuk menambah pengalaman dan ilmu dan pemecahan solusi apabila terjadi masalah yang serupa.

b. Aspek Praktis

1) Bagi Institusi STIP Jakarta

Dapat memberikan informasi praktik kepada seluruh taruna maupun dosen tentang kegiatan *clearance in* dan *out* khususnya dalam pengurusan perbaikan data *cargo manifest*.

2) Bagi Perusahaan

Sebagai bahan pertimbangan pengambilan keputusan dalam meningkatkan kinerja perusahaan khususnya pada sub bagian operasional yang mengurus jasa pelayanan *clearance in/out* dan perbaikan data *cargo manifest* guna meningkatkan pelayanan agar mempercepat proses sandar kapal dalam kegiatan keagenan perusahaan.

3) Bagi Pembaca

Memberikan informasi dan gambaran kepada pembaca guna untuk mengetahui pengurusan perbaikan data *cargo manifest*.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan skripsi menyajikan secara garis besar tentang isi skripsi, mulai dari pendahuluan sampai dengan kesimpulan. Berikut ini merupakan sistematika penulisan yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi ini :

BAB I PENDAHULUAN

Bab pertama merupakan bab pendahuluan, penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah yang merupakan alasan pemilihan judul, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menguraikan tentang pengertian dan definisi operasional dalam skripsi, teori mengenai pendapat atau pandangan seorang ahli yang sudah teruji dan terbukti kebenarannya yang mempunyai dimensi ruang dan waktu, kerangka pemikiran menjelaskan secara teoritis pertautan antara variabel yang diteliti dan secara teoritis menuntun peneliti dalam memecahkan masalah serta hipotesis merupakan kesimpulan sementara dari masalah yang diteliti berdasarkan kajian teori dan kerangka pikir.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini diuraikan mengenai metode-metode penelitian yang digunakan penulis dalam hal penulisan skripsi ini. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan penelitian, sumber data yang merupakan subjek dari mana data yang diperoleh penulis, teknik pengumpulan data yang mengungkapkan teknik apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data, populasi, sampel dan teknik sampling serta teknik analisis data yang merupakan pengolahan data menjadi informasi baru agar karakteristik data menjadi dimengerti dan berguna untuk solusi suatu permasalahan yang berhubungan dengan penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas analisis dan pembahasan penelitian yang ditulis. Penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data hasil pengolahan untuk variabel yang dianalisis pengaruh atau hubungannya sehingga dapat dilakukan analisa dan pembahasan dengan metode pendekatan dan teknik analisis sesuai dengan yang digunakan dalam penelitian, serta pemecahan masalah dengan memilih alternatif yang tepat sebagai pemecahan masalah dengan memperhatikan situasi dan kondisi subjek penelitian.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini membahas kesimpulan dan saran dimana akan diuraikan mengenai kesimpulan yang merupakan gambaran tujuan yang tercapai dalam penelitian, pernyataan singkat tentang hasil analisis deskripsi dan pembahasan yang berisi jawaban atas pertanyaan yang diajukan pada bagian rumusan masalah, serta juga berisi saran yang merupakan solusi untuk menyelesaikan permasalahan yang diteliti dan bersifat objektif sesuai

dengan topik yang dibahas, saran dirumuskan berdasarkan penelusuran penulis yang dianggap bermanfaat secara praktis maupun bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL

Menurut KBBI perbaikan adalah suatu tindakan untuk mengembalikan sesuatu ke kondisi yang lebih baik atau mendekati baru dengan mengubah, memperbaiki, atau mengganti bagian tertentu. Jadi perbaikan merupakan sebagian dari kegiatan memperbaiki ulang sehingga barang yang sudah ada tetapi dalam kondisi yang kurang baik menjadi lebih baik dan bisa digunakan. (KBBI, 2016). Menurut Arikunto (2002), data merupakan segala fakta dan angka yang dapat dijadikan bahan untuk menyusun suatu informasi, sedangkan informasi adalah hasil pengolahan data yang dipakai untuk suatu keperluan. Menurut Kristanto (2014), data adalah fakta mengenai suatu objek yang dapat mengurangi ketidakpastian mengenai suatu keadaan atau peristiwa.

Berdasarkan KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), *manifest* adalah daftar isi muatan yang diangkut kapal, yang memuat jumlah merek dan nomor barang muatan, nama pengirim, serta alamat yang dituju, konosemen; surat muatan. *Manifest* adalah dokumen sarana pengangkut yang berupa daftar muatan barang-barang yang diangkut. *Manifest* ini berisikan perincian informasi mengenai nama atau inisial penerima, dengan tujuan nama pelabuhan, nama negara, dan kode HS yang menunjukkan jenis barang yang terdapat dalam kemasan. Ketentuan mengenai *manifest* ini salah satunya tercantum dalam PMK 158/2017. Aturan ini mendefinisikan *manifest* ini sebagai daftar barang niaga yang diangkut oleh sarana pengangkut melalui udara, laut, dan darat.

Terdapat pula dua jenis *manifest*, yaitu *inward manifest* dan *outward manifest*. *Cargo manifest* adalah dokumen yang memuat informasi lengkap mengenai muatan atau barang yang diangkut oleh suatu kendaraan pengangkut, seperti kapal atau pesawat. Dokumen ini menjadi kunci dalam pengorganisasian dan pemantauan seluruh proses logistik, mulai dari pemuatan hingga pengiriman.

Dwelling time adalah waktu yang dihitung sejak bongkar muat peti kemas (*container*) dan pembongkaran barang di atas kapal sampai peti kemas meninggalkan pelabuhan melalui pintu gerbang utama. Dalam situs resmi Kantor Pelayanan dan Pemeriksaan Bea dan Cukai Tanjung Emas *dwelling time* merupakan proses wajib sejak barang dibongkar atau barang disimpan sampai barang keluar dari pelabuhan. *Dwelling time* untuk barang adalah periode waktu dimana suatu barang tetap berada dipelabuhan, mulai dari saat tiba hingga dikeluarkan dari pelabuhan. *Dwelling time* yang lama untuk barang dapat mengakibatkan penundaan dalam rantai pasokan dan biaya tambahan.

Menurut UU No 17 tahun 2008 Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan 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 dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

B. TEORI

1. Pengaruh

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan, atau perbuatan seseorang. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2015:1045), pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan, atau perbuatan seseorang. Pengaruh merupakan suatu daya atau kekuatan yang timbul dari sesuatu, baik itu orang maupun benda serta segala sesuatu yang ada di alam sehingga mempengaruhi apa-apa yang ada disekitarnya (Yosin, 2012:1) Jadi dari pendapat tersebut dapat disimpulkan bahwa pengaruh merupakan suatu daya atau kekuatan yang timbul dari sesuatu, baik itu orang maupun benda serta segala sesuatu yang ada di alam sehingga mempengaruhi apa-apa saja yang ada di sekitarnya. Maka pengaruh yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pengaruh *dwelling time* di pelabuhan yang di tangani oleh PT Snepac Shipping Batam.

2. *Cargo manifest*

Menurut Herman (2021 : 11) dokumen *cargo manifest* yang diterbitkan oleh perusahaan pelayaran atau *representative agent*. Menurut Siswanto (2021 : 44) *cargo manifest* adalah dokumen yang berisi keterangan tentang jumlah kuantitas volume dan berat minyak yang telah diserahkan, *destination*, *consignee* dan *consignor*.

Menurut Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 158/PMK.04/2017 Tentang Tatalaksana Penyerahan Pemberitahuan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut, Manifes Kedatangan Sarana Pengangkut dan Manifes Keberangkatan Sarana Pengangkut Bab 1 Pasal 1 *manifest* adalah daftar barang niaga yang diangkut oleh Sarana Pengangkut melalui laut, udara, dan darat. Jadi, berdasarkan kesimpulan di atas *manifest* adalah suatu dokumen sarana pengangkut yang berupa suatu daftar muatan barang- barang yang diangkut, dengan rincian : nomor daftar, nama / inisial penerima, tujuan (nama pelabuhan), nama negara dan nomor kode *harmonized system* (HS) yang menunjukkan jenis barang yang ada dalam kemasan. Dengan demikian maka semua barang ekspor dan impor yang dibawa oleh sarana pengangkut akan terdata (*recorded*) semua dalam *cargo manifest* dalam lingkungan Bea dan Cukai disebut dengan BC 1.1.

a. **Pengelompokan *Manifest***

1) *Inward Manifest*

Menurut Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 158/PMK.04/2017 Tentang Tatalaksana Penyerahan Pemberitahuan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut, Manifes Kedatangan Sarana Pengangkut dan Manifes Keberangkatan Sarana Pengangkut Pasal 1 Manifes Kedatangan Sarana Pengangkut yang selanjutnya disebut *Inward Manifest* adalah daftar barang niaga yang diangkut oleh Sarana Pengangkut melalui laut, udara, dan darat pada saat memasuki Kawasan Pabean atau tempat lain setelah mendapat izin Kepala Kantor Pabean yang mengawasi tempat tersebut.

2) *Outward Manifest*

Menurut Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 158/PMK.04/2017 Tentang Tatalaksana Penyerahan Pemberitahuan

Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut, Manifes Kedatangan Sarana Pengangkut dan Manifes Keberangkatan Sarana Pengangkut Pasal 1 Manifes Keberangkatan Sarana Pengangkut yang selanjutnya disebut *Outward Manifest* adalah daftar barang niaga yang diangkut oleh Sarana Pengangkut melalui laut, udara, dan darat pada saat meninggalkan Kawasan Pabean atau tempat lain setelah mendapat izin Kepala Kantor Pabean yang mengawasi tempat tersebut.

3. Perbaikan Data BC 1.1

a. Pengertian Perbaikan Data BC 1.1

Menurut Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 158/PMK.04/2017 Tentang Tatalaksana Penyerahan Pemberitahuan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut, Manifes Kedatangan Sarana Pengangkut dan Manifes Keberangkatan Sarana Pengangkut Bab 5 Pasal 19 ayat 1; Pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat 2 dapat melakukan perbaikan data pada *RKSP, Inward Manifest atau Outward Manifest* sesuai dengan dokumen pengangkutan yang diterbitkannya ke Kantor Pabean tempat pendaftaran.

Ayat 2 ; Perbaikan data *RKSP, Inward Manifest, dan Outward Manifest*

sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dengan rincian:

- 1) Pemberitahuan pabean pengangkutan;
- 2) Pengangkut;
- 3) Jenis perbaikan data;
- 4) Waktu pengajuan perbaikan;
- 5) Batas waktu perbaikan;
- 6) Bentuk persetujuan; dan
- 7) *Keterangan lainnya.*

Ayat 3 ; Kepala Kantor Pabean dapat memberikan pengecualian atas ketentuan batas waktu perbaikan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 huruf e, untuk kepentingan kelengkapan, akurasi, dan rekonsiliasi data, dalam hal perbaikan data *RKSP, Inward Manifest dan/atau Outward Manifest* sebagaimana dimaksud pada

ayat (1) diajukan atas:

- 1) Data dalam *RKSP dan/atau Inward Manifest* dengan penerima (*consignee*) akhir atau pihak ketiga selain penerima (*consignee*) yang mengetahui adanya sebuah pengiriman barang (*notify party*) yang merupakan Operator Ekonomi Bersertifikat (*Authorized Economic Operator/AEO*), Mitra Utama Kepabeanan, dan/atau importir berisiko rendah; atau
- 2) Data dalam *Outward Manifest*.

Ayat 4 ; Perbaikan *RKSP dan/atau Inward Manifest* berupa perincian pos untuk Penyelenggara Pos yang Ditunjuk, dapat dilakukan setelah kedatangan Sarana Pengangkut tanpa persetujuan Kepala Kantor Pabean. Ayat 5 ; Pengajuan perbaikan *RKSP, Inward Manifest dan Outward Manifest* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan dalam bentuk data elektronik dan atau tulisan di atas formulir. Jadi, menurut peraturan di atas perbaikan data BC 1.1 (*redress manifest*) adalah perbaikan terhadap kesalahan pada data BC 1.1 (*manifest*) yang telah dilaporkan pada saat kedatangan atau keberangkatan sarana pengangkut.

Menurut Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 120/PMK.04/2017 Tentang Tata Laksana Pemasukan dan Pengeluaran Barang Ke dan Dari Kawasan Yang Telah Ditetapkan Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas dan Pembebasan Cukai pasal 4 pengangkut atau pihak lain yang bertanggung jawab atas barang harus mengajukan perbaikan terhadap *Inward Manifest* yang telah mendapatkan nomor dan tanggal pendaftaran dalam hal :

- 1) Terdapat kesalahan mengenai nomor, merek, ukuran dan jenis kemasan dan/atau peti kemas;
- 2) Terdapat kesalahan mengenai jumlah kemasan dan/ atau peti kemasserta jumlah barang curah;
- 3) Diperlukan penggabungan beberapa pos menjadi satu pos dengan syarat:

- a) Pos *Inward Manifest* yang telah mendapatkan nomor dan tanggal pendaftaran yang akan digabungkan berasal dari *Inward Manifest* yang telah mendapatkan nomor pendaftaran yang sama; Nama dan alamat *shipper/supplier, consignee, notify address/notify party*, dan pelabuhan pemuatan harus sama untuk masing-masing pos yang akan digabungkan.
- b) *Shipper/supplier, consignee, notify address/notify party* merupakan pihak yang sama dan pelabuhan pemuatan harus sama untuk masing-masing pos yang akan digabungkan; dan
- c) Telah diterbitkan revisi *Bill of Lading/Airway Bill* / dokumen pengangkutan lainnya;
- d) Terdapat perubahan pihak *consignee* pada pos atau sub pos *Inward Manifest*.
- e) Terdapat kesalahan atau perubahan pos *Inward Manifest*; dan/ atau
- f) Terdapat kesalahan nomor dan/ atau tanggal dokumen pengangkutan seperti *Bill of Lading/Airway Bill*, atau dokumen pengangkutan lainnya.

Menurut Herman (2013 : 122) perbaikan *inward outward manifest (Redress)* sepanjang dapat dibuktikan dengan dokumen pendukung, pengangkut atau pihak-pihak lain yang bertanggung jawab atas barang dapat mengajukan perbaikan B.C 1.1. Menurut Kurniawan (2021 : 35) pengangkut dapat melakukan perbaikan data RKSP, *Inward Manifest* atau *Outward Manifest* sesuai dengan dokumen pengangkutan yang diteritkannya ke Kantor Pabean tempat pendaftaran. Pemberitahuan RKSP, *Inward Manifest* atau *Outward Manifest* yang telah mendapat nomor pendaftaran dari Kantor Pabean dapat dibatalkan oleh pengangkut.

Perbaikan data BC 1.1 (*manifest*) ini diperlukan karena data yang telah masuk ke dalam sistem Bea dan Cukai akan menjadi acuan bagi petugas Bea dan Cukai dalam proses pengeluaran barang impor. Data BC 1.1 (*manifest*) yang ada di sistem Pengelolaan Data Elektronik (PDE) kepabeanan harus sesuai dengan kondisi sebenarnya dari barang tersebut. Apabila terjadi kesalahan pada data

BC 1.1 (*manifest*) diperlukan perubahan data yang telah dilaporkan oleh pihak pengangkut menjadi data yang sebenarnya dengan cara pengajuan perbaikan data BC 1.1 (*manifest*).

b. Pihak yang dapat mengajukan perbaikan data BC 1.1 (*manifest*)

Berdasarkan Surat Dirjen Bea dan Cukai Nomor S-85/BC/2005 tanggal 28 Januari 2005 yang dapat mengajukan perbaikan data BC 1.1 (*manifest*) adalah pengangkut atau pihak-pihak lain yang bertanggung jawab atas barang tersebut dengan dibuktikan oleh dokumen-dokumen pendukung yang cukup. Untuk perubahan *consignee dan/atau notify party* maka permohonan perubahan harus diajukan oleh pengangkut. Dalam hal berdasarkan penelitian pejabat Bea dan Cukai menunjuk bahwa perubahan tidak dapat dilakukan karena kurangnya bukti yang kuat maka permohonan dapat ditolak.

c. Data-data yang bisa dilakukan perbaikan dalam hal BC 1.1 (*manifest*)

Data-data yang bisa dilakukan perbaikan dalam hal BC 1.1 (*manifest*) yaitu:

- 1) Nama *Consignee*
- 2) Alamat *Consignee*
- 3) Nama *Notify*
- 4) Alamat *Notify*
- 5) Uraian Barang
- 6) Nama *Shipper*
- 7) Nomor *Air Way Bill*
- 8) Tanggal *Air Way Bill*
- 9) Jumlah Koli Barang
- 10) Berat Barang
- 11) Penambahan Pos
- 12) Kelompok Pos
- 13) Jenis Pos

Untuk pengurusan pengeluaran barang impor dari kawasan pabean, importir atau pihak lain yang bertanggung jawab atas barang impor wajib memberitahukan barang tersebut dengan dokumen pemberitahuan impor. Data pada dokumen pemberitahuan impor barang harus sesuai dengan data pada BC 1.1 (*manifest*) barang untuk dapat diproses oleh sistem Pengelolaan Data Elektronik (PDE) kepabeanan atau diperiksa oleh pejabat Bea dan Cukai. Ketidaksesuaian antara data pemberitahuan impor dan data BC 1.1 (*manifest*) akan mengakibatkan pengeluaran barang impor tidak dapat dilakukan.

d. Customs Clearance

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia *customs (pabean)* adalah instansi (jawatan, kantor) yang mengawasi, memungut, dan mengurus bea masuk (impor) dan bea keluar (ekspor), baik melalui darat, laut, maupun melalui udara. Menurut Fauziah (2018 : 10) proses pengeluaran barang (*custom clearance process*) adalah kegiatan dalam mengeluarkan barang dari pelabuhan tujuan dengan melakukan proses kepabeanan terlebih dahulu. Proses kepabeanan seperti: membuat dokumen impor (PIB), membayar bea-bea masuk, PPN dan PPH, proses penjaluran barang (merah, kuning, hijau) hingga melakukan flat keluar ke petugas bea dan cukai hingga penarikan barang. Jadi, *custom clearance* adalah penyelesaian dan pengurusan berbagai dokumen administrasi, biaya pajak dan hal terkait lainnya atas suatu barang ekspor ataupun barang impor sampai dengan tahap dikeluarkannya surat persetujuan untuk mengeluarkan barang tersebut.

4. Impor

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2021, impor adalah aktivitas memasukkan barang ke dalam daerah pabean. Menurut Purba, Bonaraja dkk (2021 : 13) impor adalah kegiatan pembelian barang atau jasa dari luar negeri ke dalam negeri. Menurut Edi (2019 : 5) impor adalah kegiatan transaksi penjualan atas barang dan jasa dari luar negeri atau daerah luar pabean ke dalam negeri daerah pabean. Menurut

Herman (2021 : 103) impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean Indonesia. Menurut Fauziah (2018 : 1) impor adalah proses pembelian barang atau jasa asing dari suatu negara ke negara lain. Impor barang secara besar umumnya membutuhkan campur tangan dari bea cukai di negara pengirim maupun penerima. Impor adalah bagian penting dari perdagangan internasional. Jika perusahaan menjual produknya secara lokal, mereka dapat manfaat karena harga lebih murah dan kualitas lebih tinggi dibandingkan pasokan dari dalam negeri.

Dari pengertian tersebut maka dapat disintesis impor adalah pemasukan barang dari luar negeri ke wilayah pabean Indonesia dengan memenuhi ketentuan yang berlaku yang menyangkut dua negara yaitu negara pengirim barang (negara importir) dan negara penerima barang. Impor hanya dapat dilakukan oleh perusahaan yang berbadan hukum yang telah mendapat ijin dari Departemen Perdagangan.

a. Dokumen Impor

Dokumen dalam kegiatan impor memiliki peranan yang sangat penting karena kebenaran dari isi dokumen impor tersebut dapat memperlancar perdagangan dari luar negeri ke dalam negeri. Tentunya dokumen-dokumen ini dibuat dalam standar baku menggunakan Bahasa Inggris sebagai bahasa internasional, dengan tujuan untuk mempermudah pembaca dalam memahami isi dokumen. Jenis-jenis dokumen impor adalah:

1. Surat Kuasa Surat Kuasa adalah surat yang diterbitkan oleh eksportir / importir yang berisikan pemberian kuasa dari importir kepada EMKL dalam hal mengurus dan menyelesaikan dokumen – dokumen impor di pelabuhan.
2. *Invoice* adalah suatu dokumen penting dalam perdagangan, data-data dalam *invoice* akan dapat diketahui berapa jumlah wesel yang akan dapat ditarik, jumlah penutupan asuransi.
3. *Packing List*
Packing list adalah suatu jenis dokumen yang diterbitkan oleh

supplier/eksportir yang menerangkan mengenai jenis dan cara pengepakkan barang, apakah dikemas dalam peti kemas peti kayu, karung, dan lain sebagainya. Dalam *packing list* tercantum data berikut:

- a. Tuliskan *packing list* beserta nomor *packing list*.
- b. Tanggal dibuatnya *packing list*.
- c. Data lengkap nama eksportir dan alamatnya.
- d. Data lengkap nama importir dan alamatnya.

4. *Bill of Lading*

Bill of Lading merupakan suatu dokumen kontrak antara pengangkut dan pengirim barang, terdiri dari tiga original dan lainnya merupakan *copy*, memuat nama pengirim (*shipper*), penerima (*consignee*), *notify party* (orang atau badan hukum yang diberikan kuasa untuk menerima, mengurus, dan membayar kepengurusan barang yang di impor), nama sarana pengangkut, pelabuhan muat dan tujuan, jumlah barang/*container* dan berat barang.

5. *Cargo Insurance Policy*

Cargo Policy fungsinya hampir sama dengan *certificate of insurance*, yaitu kesepakatan antara dua belah pihak, dimana satu pihak menjamin terhadap kejadian (*occurrence*) yang terjadi atas barang-barang yang di angkut oleh suatu sarana pengangkut. Di dalam dokumen tersebut dijelaskan mengenai hak dan kewajiban kedua belah pihak dan mekanisme tuntutan ganti rugi yang harus dilaksanakan. *Cargo policy* dimaksudkan sebagai asuransi untuk pengangkutan yang memberikan perlindungan atas pengangkutan barang dari pelabuhan pemuatan ke pelabuhan tujuan akhir.

6. *Certificate Of Origin (COO)*

Surat pernyataan yang ditandatangani untuk membuktikan asal dari suatu barang, digunakan untuk memperoleh fasilitas bea masuk atau sebagai alat penghitung kuota di negara tujuan dan untuk mencegah masuknya barang dari negara terlarang.

7. Pemberitahuan Impor Barang (PIB)

Pemberitahuan Impor Barang (PIB) merupakan pemberitahuan atas barang yang akan diimpor berdasarkan dokumen pelengkap pabean sesuai dengan prinsip *self assessment*. *Self assessment* merupakan suatu sistem yang diterapkan oleh Bea dan Cukai dengan tujuan untuk memberikan kepercayaan dan tanggung jawab kepada pengguna jasa kepabeanan.

8. *Delivery Order* (D/O)

Delivery Order (D/O) adalah dokumen yang dimiliki oleh penerima, pengirim atau pemilik dari perusahaan sarana pengangkut yang berisi perintah untuk menyerahkan barang-barang yang di angkut kepada pihak lain atau yang tertera dalam dokumen tersebut. D/O dapat diterimakan dengan menunjukkan atau menyerahkan *bill of lading*. Peraturan yang mengatur mengenai D/O secara internasional adalah UCC atau *Uniform Commercial Code*. Apa yang perlu diberikan importir atas D/O, yaitu tanggal dan masa berlakunya. *Certificate Of Analysis*.

9. *Notice Of Arrival* (NOA)

Notice Of Arrival (NOA) adalah pemberitahuan kedatangan barang kepada importir dengan menyertakan data-data dokumen barang serta salinan dokumen barang (*Bill of Lading, Invoice, Packing list*) melalui media *fax*, telepon dan email ke SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang) Surat Persetujuan Pengeluaran Barang adalah dokumen yang diterbitkan oleh kantor pabean setelah formalitas pabeanya telah dipenuhi. Dalam kantor pabean telah menggunakan sistem PDE maka SPPB dikirim ke importir secara elektronik. selanjutnya importir akan mencetak SPPB tersebut untuk proses pengeluaran barang.

10. *Billing DJBC* (Direktorat Jenderal Bea Cukai)

Adalah surat setoran pabean cukai dan pajak dengan nomor 620160300203735 pembayaran BM dan PDRI dilakukan pada Bank Devisa *On-line*, melalui transfer antar rekening serta memperoleh bukti pembayaran berupa surat setoran pabean cukai

dan pajak dalam rangka impor.

11. Permohonan *Interchange*

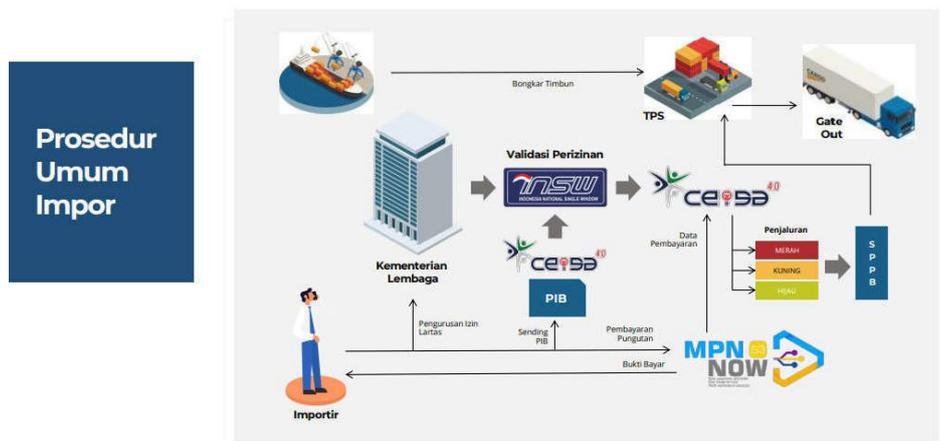
Sebagai permohonan ijin mengeluarkan barang dengan kontainer kepada divisi operasional. Apabila terjadi kerusakan kepada kontainer harus dipenuhi persyaratan yang berlaku.

12. *Material Safety Data Sheet* (MSDS)

MSDS atau dalam bahasa Indonesia dikenal dengan nama Lembar Data Keselamatan Bahan (LDKB) dibuat oleh produsen dengan standar tertentu. MSDS merupakan dokumen mengenai pengenalan umum, sifat bahan, cara penanganan, penyimpanan, pemindahan dan pengelolaan limbah buangan kimia. Ada beberapa format standar MSDS yang kini berlaku di dunia industri. Format standar MSDS meliputi ANSI Z400.1-2005, Canadian GHS, EU GHS. Bagi produsen bahan kimia di Indonesia, memiliki MSDS berformat standar adalah keharusan, apalagi bagi mereka yang memiliki pangsa pasar ekspor.

b. **Prosedur Umum Impor**

Gambar 2.1
Prosedur Umum Impor



Sumber : INSW

Adapun penjelasan prosedur umum proses impor di Indonesia melalui portal INSW adalah sebagai berikut :

1) Importir mencari *supplier* barang sesuai dengan yang akan

diimpor.

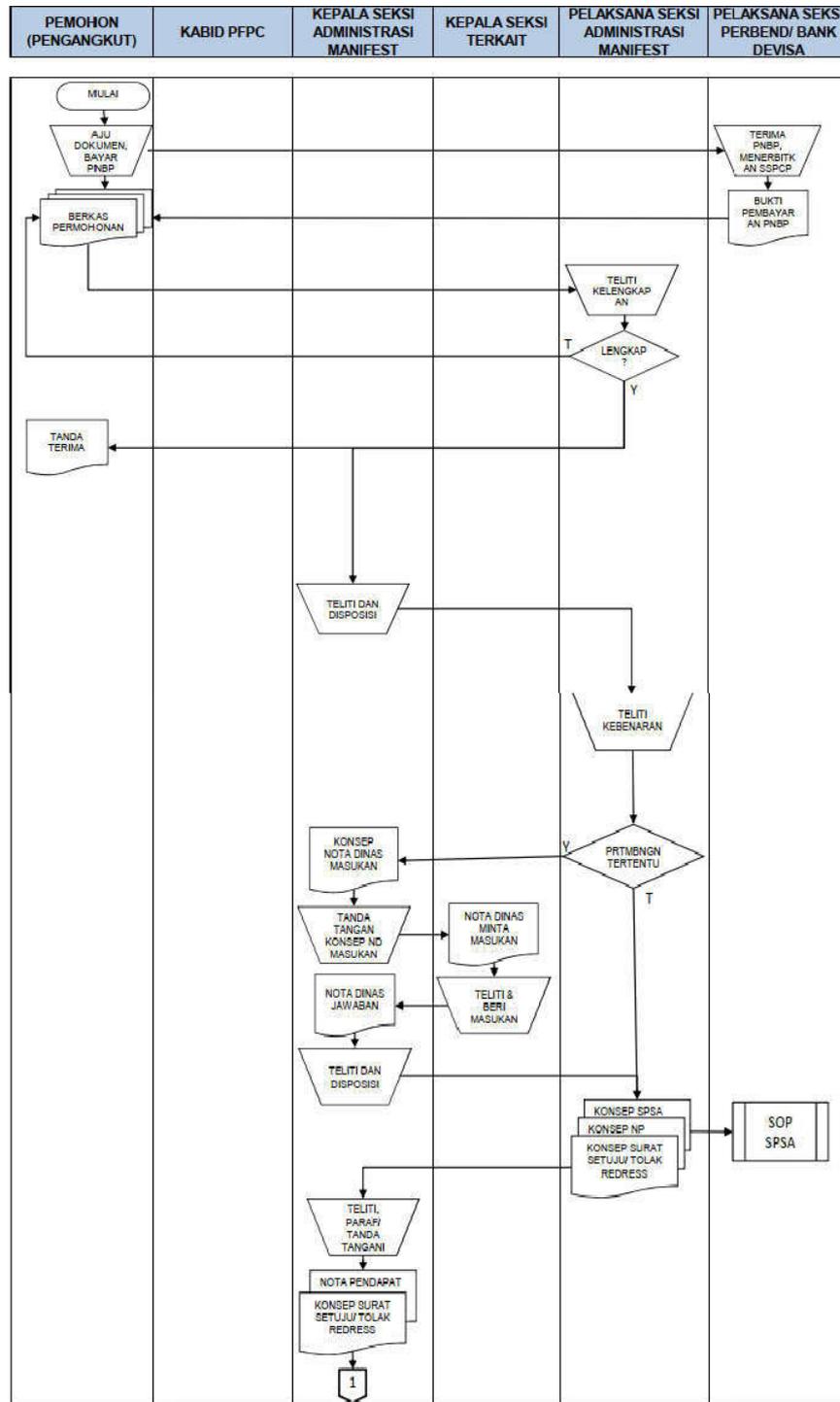
- 2) Setelah terjadi kesepakatan harga, importir membuka L/C di bank devisa dengan melampirkan PO mengenai barang-barang yang mau
- 3) barang dari Supplier siap untuk dikirim ke pelabuhan pemuatan untuk diajukan.
- 4) Supplier mengirim *faks* ke Importer *document* B/L, Inv, *Packing List*-an beberapa dokumen lain jika disyaratkan (Serifikat karantina, Form E, Form D, dsb). Kemudian original dokumen dikirim via Bank / original kedua ke importir.
- 5) Pembuatan/ pengisian dokumen PIB (Pengajuan Impor Barang). Jika importir mempunyai Modul PIB dan EDI System sendiri maka importir bisa melakukan penginputan dan pengiriman PIB sendiri. Akan tetapi jika tidak mempunyai maka bisa menghubungi pihak PPJK (Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan) untuk proses input dan pengiriman PIB nya. Dari PIB yang telah dibuat, akan diketahui berapa Bea masuk, PPH dan pajak yang lain yang akan dibayar. Selain itu Importir juga harus mencantumkan dokumen kelengkapan yang diperlukan di dalam PIB.
- 6) Importir membayar ke bank devisa sebesar pajak yang akan dibayar ditambah biaya PNBK.
- 7) Bank melakukan pengiriman data ke Sistem Komputer Pelayanan (SKP) Bea dan Cukai secara online melalui media Pertukaran Data Elektronik (PDE).
- 8) Importir mengirimkan data Pemberitahuan Impor Barang (PIB) ke Sistem Komputer Pelayanan (SKP) Bea dan Cukai secara online melalui media Pertukaran Data Elektronik (PDE).
- 9) Data PIB terlebih dahulu akan diproses di Portal Indonesia National Single Window (INSW) untuk proses validasi kebenaran pengisian dokumen PIB dan proses verifikasi perijinan (Analizing Point) terkait Lartas. Jika ada kesalahan maka PIB akan direject dan importir harus melakukan pembetulan PIB dan mengirimkan ulang kembali data PIB.
- 10) Setelah proses di portal INSW selesai maka data PIB secara

otomatis akan dikirim ke Sistem Komputer Pelayanan (SKP) Bea dan Cukai.

- 11) Kembali dokumen PIB akan dilakukan validasi kebenaran pengisian dokumen PIB dan Analizing Point di SKP. Jika data benar akan dibuat penjaluran. Jika PIB terkena jalur hijau maka akan langsung keluar Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Jika PIB terkena jalur merah maka akan dilakukan proses cek fisik terhadap barang impor oleh petugas Bea dan Cukai. Jika hasilnya benar maka akan keluar SPPB dan jika tidak benar maka akan dikenakan sanksi sesuai undang-undang yang berlaku.
- 12) Setelah SPPB keluar, importir akan mendapatkan respon dan melakukan pencetakan SPPB melalui modul PIB. Barang bisa dikeluarkan dari pelabuhan dengan mencantumkan dokumen asli dan SPPB.

4. Standar Operasional Prosedur (SOP) Pelayanan Permohonan Perbaikan BC 1.1

Bagan 2.1
Alur Pelayanan Permohonan Perbaikan BC 1.1



Seksi Administrasi *Manifest*.

- d. Kepala seksi Administrasi *Manifest* meneliti dan mendisposisikan berkas permohonan kepada pelaksana pemeriksa seksi Administrasi *Manifest*.
- e. Pemeriksa seksi Administrasi *Manifest* menerima disposisi dari Kepala seksi Administrasi *Manifest* dan melakukan penelitian atas berkas permohonan yang diajukan.
 - 1) Meneliti kesesuaian berkas permohonan perbaikan data *manifest cargo* BC 1.1 terkait kelebihan/ kekurangan bongkar atau hal - hal lain yang memerlukan pertimbangan lebih lanjut. Jika terdapat kondisi dimaksud, dibuat nota dinas permintaan masukan dari seksi terkait sebagai salah satu bahan pertimbangan untuk melakukan persetujuan/ penolakan perbaikan data *manifest cargo*.
 - 2) Membuat konsep nota pendapat dan konsep surat persetujuan/ penolakan perbaikan data *manifest cargo* dan menyampaikannya ke Kepala seksi Administrasi *Manifest* , Kepala seksi Administrasi *Manifest* menerima, meneliti dan menandatangani konsep nota pendapat serta memaraf konsep surat persetujuan/ penolakan perbaikan data *manifest cargo*.
- f. Kepala Bidang Pelayanan dan Fasilitas Pabean dan Cukai (PFPC) menerima, meneliti dan memaraf nota pendapat serta menandatangani konsep surat persetujuan/ penolakan serta menyampaikan kepada Kepala Seksi Fasilitas Pabean dan Cukai (PC) untuk didistribusikan.
- g. Kepala seksi Administrasi *manifest* menerima surat persetujuan / penolakan perbaikan *manifest* kemudian menugaskan pelaksana seksi administrasi *manifest* untuk mengadministrasikan dan mendistribusikan.
- h. Pelaksana seksi Administrasi *Manifest* menerima surat persetujuan / penolakan perbaikan *manifest* dan mengadministrasikannya ke dalam sistem, serta menyampaikannya kepada pemohon.

5. Pelabuhan

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 1 menyatakan: “ Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang di pergunakan 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 dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar-modala transportasi “. Menurut Herman (2021 : 1) pelabuhan merupakan pintu keluar masuknya berbagai arus yang dilihat dari aspek ekonomi, meliputi arus barang/komoditas; ekspor impor interisuler; arus penumpang, baik penumpang dari/ke luar negeri maupun penumpang dari/ke antarpulau; arus kapal, baik kapal berbendera merah putih maupun kapal bendera asing; arus uang dari berbagai mata uang asing maupun mata uang nasional; arus dokumen, yakni dokumen yang menyertai dan melindungi barang/komoditas ekspor impor; sedangkan arus yang nonekonomi adalah arus virus/bakteri yang terbawa/menumpang pada arus barang dan arus manusia yang melalui pelabuhan.

Dari definisi pelabuhan di atas maka dapat disintesis bahwa pelabuhan sebagai prasarana transportasi yang mendukung kelancaran sistem transportasi laut memiliki fungsi yang erat kaitannya dengan faktor- faktor sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi sedangkan secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik dimana didalamnya berlangsung interaksi antar pengguna (masyarakat) termasuk interaksi yang terjadi karena aktivitas perekonomian. Secara lebih luas, pelabuhan merupakan titik simpul pusat hubungan (*central*) dari suatu daerah pendukung (*hinterland*) dan penghubung dengan daerah diluarnya.

6. *Dwelling time* barang di pelabuhan

Menurut Pusat Data dan Analisa Tempo (2019 : 57) *dwelling time* adalah waktu tunggu sejak barang impor diturunkan dari kapal hingga keluar pelabuhan. Menurut Anisa (2017) *dwelling time* adalah waktu yang dihitung mulai saat suatu peti kemas (kontainer) dikeluarkan dan diangkat (unloading) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama pelabuhan.

Menurut Abdulkadir (1991) *dwelling time* adalah ukuran waktu yang dibutuhkan kontainer impor, sejak kontainer dibongkar dari kapal (berthing) sampai dengan keluar dari kawasan pelabuhan (gate out). *Dwelling time* memiliki waktu yang dibutuhkan untuk melakukan kegiatan sejak kapal sandar dan barang di bongkar sampai dengan barang impor keluar dari pelabuhan. *Dwelling time* bisa di artikan sebagai waktu yang diperlukan peti kemas impor dari mulai beberapa Step yakni:

- a) Step *Berthing Stacking in CY (Container Yard)*, yakni proses pembongkaran barang sampai dengan penimbunan di *Container Yard*.
- b) Step *Customs Clearance*, yakni proses penyelesaian tugas pabean (*Customs Clearance*) sampai dengan *Customs Approval* atau biasa disebut Surat Persetujuan Pengeluaran peti kemas (SPPB).
- c) Step Peti kemas *Handling and Handover*, yakni pengurusan Peti kemas sampai dengan pembayaran biaya penimbunan dan
- d) Step *Gate out System*, yakni pengeluaran peti kemas dari kawasan pelabuhan.

Dapat disintesis bahwa *dwelling time* merupakan konsep penting dalam manajemen pelabuhan yang merujuk pada periode waktu sejak barang impor dibongkar dari kapal hingga keluar dari kawasan pelabuhan *dwelling time* merupakan konsep krusial dalam manajemen pelabuhan yang mengukur waktu tunggu barang dari saat dibongkar dari kapal hingga proses pengeluaran barang dari kawasan pelabuhan. Konsep ini mencakup seluruh proses penanganan peti kemas impor, mulai dari berthing stacking hingga gate out system. Waktu proses pada setiap tahap sangat mempengaruhi efisiensi keseluruhan. Efisiensi penggunaan waktu dalam

setiap tahap sangat penting untuk meminimalisir *dwelling time*. Koordinasi yang baik antara berbagai pihak terkait, seperti petugas pelabuhan, bea cukai, dan perusahaan pelayaran, serta kelengkapan dokumen akan mempercepat kelancaran proses kepabeanan dan administrasi. Efisiensi proses yang tinggi di pelabuhan akan berdampak positif pada efisiensi penggunaan waktu secara keseluruhan, mengurangi waktu tunggu barang, dan meningkatkan daya saing pelabuhan. Dengan demikian, *dwelling time* menjadi indikator penting untuk mengukur kinerja operasional pelabuhan dan efisiensi dalam mengelola arus barang.

Tabel 2.1
Kisi – Kisi Instrumen

VARIABEL	DIMENSI	INDIKATOR
PERBAIKAN DATA CARGO MANIFEST (X)	Akurasi Data Manifest Cargo	Presentase Kesalahan Data
		Tingkat kesesuaian data manifest dengan dokumen asli.
	Kelengkapan Data	Data manifest cargo yang lengkap berdasarkan kelengkapan informasi yang dibutuhkan
	Ketepatan Waktu Penyampaian	Persentase data manifest cargo yang disampaikan tepat waktu (sesuai dengan jadwal yang ditentukan).
	Kecepatan proses perbaikan	Efisiensi proses perbaikan
		Kecepatan respons dari pihak terkait dalam melakukan perbaikan data.
		Pengurusan Manifest
	Pelatihan dan Pengembangan SDM	Banyaknya perbaikan pada kesalahan berpengaruh pada kinerja perusahaan
	Jadwal Kapal	Kesesuaian Jadwal Kapal
		Komunikasi Jadwal kapal

<i>DWELLING TIME</i> BARANG DI PELABUHAN (Y)	Waktu Tunggu Barang	Pengaruh Akurasi Data
		Penundaan clearance barang
	Waktu Proses Pelabuhan	Rata-rata waktu yang dihabiskan kapal dipelabuhan.
	Efisiensi Proses Dokumen	Waktu yang dibutuhkan untuk verifikasi dan persetujuan <i>cargo manifest</i>
	Koordinasi dan Komunikasi	Kecepatan komunikasi antara agen, pelabuhan dan kapal
		Kecepatan dan kemudahan akses informasi manifest kargo
	Efisiensi Penggunaan Waktu	Rata-rata waktu yang dihabiskan barang di pelabuhan.
	Kelancaran Proses Pengeluaran Barang	Ketepatan waktu penyelesaian proses pengeluaran barang.
		Penambahan Biaya
		Keefektifan koordinasi antar instansi terkait dalam proses pengeluaran barang.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

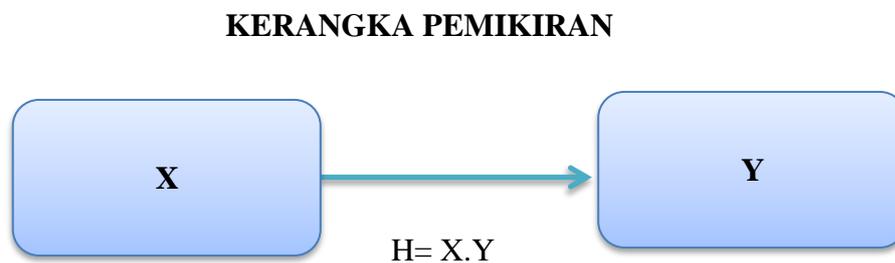
Menurut Sugiyono (2018 : 91) mengemukakan bahwa, kerangka berpikir merupakan model yang menunjukkan suatu hubungan logis mengenai teori yang saling berkaitan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok mengenai

“PENGARUH PERBAIKAN DATA MANIFEST CARGO TERHADAP *DWELLING TIME* BARANG DI PELABUHAN BATU AMPAR BATAM”.

Penulis berharap dapat memberikan masukan yang bermanfaat dalam meningkatkan pelayanan bidang keagenan kapal untuk membawa kemajuan bagi perusahaan dalam hal ini pelayanan jasa *clearance* bagi perusahaan PT Snepac

Shipping Batam, karena jika kualitas pelayanan jasa *clearance in* dan *out* semakin cepat yang diberikan oleh PT Snepac Shipping Batam, maka kapal-kapal yang diageni akan berangkat dan melakukan pembongkaran serta pengeluaran barang tepat waktu. Dengan demikian pelanggan akan merasa puas yang pada akhirnya mengakibatkan semakin banyak pengurusan dokumen *cargo* pelanggan yang menggunakan jasa agen PT Snepac Shipping Batam.

Kerangka pemikiran yang menunjukkan adanya hubungan atau pertautan antar variabel yang diteliti di atas, dapat digambarkan dalam bentuk bagan sebagai berikut :



Keterangan :

X = Perbaikan Data *Cargo manifest*

Y = *Dwelling time* di Pelabuhan

Simultan :

H = Diduga adanya pengaruh variabel Perbaikan Data *Cargo manifest* (X) terhadap variabel *Dwelling time* barang di Pelabuhan (Y).

D. HIPOTESIS

Menurut Sugiyono (2018) hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Hipotesis disajikan hanya sebagai suatu pemecahan masalah yang sementara, dengan pengertian bahwa penelitian yang dilaksanakan tersebut dapat berakibat penolakan atau penerimaan hipotesis yang disajikan. Dengan demikian, berdasarkan perumusan masalah, kajian teori serta kerangka pikir di atas, maka penulis mendapatkan hipotesis yaitu sebagai berikut:

- H0 : Tidak adanya pengaruh perbaikan data *cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.
- H1 : Terbukti jika adanya pengaruh perbaikan data *cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan pada saat penulis melaksanakan praktek darat selama 12 bulan dari bulan Agustus 2022 sampai Agustus 2023 di Batam , di PT Snepac Shipping Batam Kepulauan Riau sebagai lokasi operasional pelabuhan.

2. Tempat Penelitian

Penelitian bertempat di PT Snepac Shipping Batam yang merupakan perusahaan pelayaran keagenan, dengan data-data perusahaan sebagai berikut :

Nama perusahaan	: PT Snepac Shipping
Jenis perusahaan	: Keagenan
Alamat	: JL.Duyung,Komp.Citra Permai Batam Blok B No.9 Kota Batam-Kepulauan Riau
Telepon	: +62 778 429866
Fax	: +62 778 421976/421686
Email	: snepac@snepac.co.id
Website	: http://www.snepac.com

B. METODOLOGI PENDEKATAN

Metode pendekatan yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode deskriptif kuantitatif adalah suatu metode penelitian yang menggambarkan dan menjelaskan variabel-variabel independen untuk dianalisis pengaruhnya terhadap variabel dependen (Sugiyono, 2018).

C. SUMBER DATA

Sumber data yang digunakan dalam penelitian berupa data primer dan data sekunder sebagai berikut :

1. Data Primer

Menurut Sugiyono (2019:194) data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Jadi data yang didapatkan secara langsung dengan cara penulis mengumpulkan data primer dengan metode survey dan observasi selama penulis melakukan praktek darat di PT. Snepac Shipping Batam. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dengan cara mencatat keterangan secara langsung dari berbagai sumber tentang obyek yang diteliti. Dalam penelitian ini penulis menggunakan data primer berupa permasalahan dalam pengurusan perbaikan data *cargo manifest* oleh PT Snepac Shipping Batam.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2016:225) data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya melalui orang lain atau lewat dokumen. Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung, yaitu melalui buku-buku maupun dokumen yang berkaitan dengan proses ekspor dan impor, dokumen perbaikan data *cargo manifest* dan muatan atau barang dari PT Snepac Shipping Batam yang diperlukan dalam penelitian.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data merupakan langkah penelitian yang paling strategis karena tujuan utama penelitian adalah untuk mendapatkan data. Untuk meneliti suatu masalah membutuhkan data terkait masalah, yang kemudian dipadatkan dan dianalisis untuk memberikan gambaran yang lebih jelas dan membantu penulis memecahkan masalah tersebut (Sugiyono, 2019). Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari beberapa teknik sebagai berikut :

1. Observasi

Observasi/pengamatan dilakukan pada saat peneliti melaksanakan Praktik Darat di PT Snepac Shipping Batam, dengan mengamati secara langsung kegiatan terkait dengan *clearance in* kapal, *clearance out* kapal, pengurusan dokumen

perbaikan data *cargo manifest*, kegiatan bongkar muat barang dan kegiatan pengeluaran barang yang ditangani oleh PT Snepac Shipping Batam.

2. Kuisisioner/Angket

Teknik kuisisioner/angket digunakan untuk mengumpulkan data kuantitatif yang disebarkan/diberikan kepada para responden yang dijadikan sampel penelitian. Kuisisioner adalah teknik pengumpulan data dengan cara penulis memberikan daftar pertanyaan atau pernyataan yang diberikan kepada responden yaitu kuisisioner mengenai penyebab perbaikan data *cargo manifest* dan kuisisioner mengenai *dwelling time* barang di pelabuhan . Kuisisioner tersebut akan dijawab secara tertulis oleh responden secara online melalui Google Form yang akan memudahkan responden dalam menjawab pertanyaan atau pernyataan dari penulis.

Pada penelitian ini kuisisioner diberikan kepada karyawan PT Snepac Shipping Batam. Dalam setiap kuisisioner yang disebarkan kepada para responden dua bagian pertanyaan yaitu :

- a. Bagian pertama berisikan 10 pertanyaan mengenai penyebab terjadinya perbaikan data *cargo manifest*.
- b. Bagian kedua berisikan 10 pertanyaan mengenai penyebabnya *dwelling time* barang di pelabuhan.

Masing-masing pertanyaan akan diberikan setiap pilihan jawaban yang diberikan bobot nilai berdasarkan skala likert. Skala penilaian untuk pertanyaan sebagai berikut :

Tabel 3.1
Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert

NO	KETERANGAN	Skor Positif	Skor Negatif
1	Sangat Setuju/Selalu/Positif (SS)	5	1
2	Setuju/Sering/Positif (S)	4	2
3	Ragu-ragu/Kadang-kadang/Netral (N)	3	3
4	Tidak Setuju/hampir Tidak Pernah/Negatif (TS)	2	4
5	Sangat Tidak Setuju/Tidak Pernah (STS)	1	5

Sumber : Sugiyono (2017 : 132-133)

3. Studi Pustaka

Studi kepustakaan merupakan langkah yang penting dimana setelah seorang peneliti menetapkan topik penelitian, langkah selanjutnya adalah melakukan kajian yang berkaitan dengan teori yang berkaitan dengan topik penelitian. Dalam pencarian teori, peneliti akan mengumpulkan informasi sebanyak-banyaknya dari kepustakaan yang berhubungan. Sumber-sumber kepustakaan dapat diperoleh dari: buku, jurnal, majalah, hasil-hasil penelitian (tesis dan disertasi), dan sumber-sumber lainnya yang sesuai (internet, koran dll).

E. POPULASI SAMPEL DAN TEKNIK *SAMPLING*

1. Populasi Penelitian

Menurut Silaen (2018 : 87) Populasi adalah keseluruhan dari objek atau individu yang memiliki karakteristik (sifat-sifat) tertentu yang akan diteliti. Populasi juga disebut *universum* (*universe*) yang berarti keseluruhan, dapat berupa benda hidup atau benda mati. Dilihat dari pendapat di atas maka populasi yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah seluruh karyawan PT Snepac Shipping Batam yang berjumlah 50 orang.

2. Sampel Penelitian

Menurut Sugiyono (2018: 118) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sedangkan ukuran sampel merupakan suatu langkah untuk menentukan besarnya sampel yang diambil dalam melaksanakan suatu penelitian. Sampel penelitian diambil dari populasi dengan rumus Slovin sebagai berikut :

$$n = N/(1+N.(e)^2)$$

Keterangan :

n = jumlah sampel

N = jumlah populasi

e = batas toleransi eror

Dari jumlah populasi 50 orang, maka dapat ditentukan jumlah sampelnya sebagai berikut :

$$n = N/(1+N.(e)^2)$$

$$n = 50 / (1 + 50(0,1)^2)$$

$$= 50 / 1,5$$

$$= 33,3 \text{ orang}$$

Sesuai dengan teknik penarikan sampel di atas, diperoleh jumlah sampel sebanyak 33 orang (responden).

3. Teknik *Sampling*

Teknik *sampling* merupakan teknik pengambilan sampel. Teknik *sampling* yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini yaitu *simple random sampling*. Subjek penelitian dalam penelitian ini adalah para responden yang dijadikan sumber data/informasi yang terdapat dalam populasi. Responden dalam populasi tidak diteliti semua, melainkan diambil sampel dengan teknik secara acak sederhana atau *simple random sampling*, karena populasi homogen (karyawan PT Snepac Shipping Batam).

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Proses pengolahan data ini bertujuan untuk memperkirakan atau menghitung korelasi antara perbaikan data *cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan yang ditangani oleh PT Snepac Shipping di pelabuhan Batu Ampar Batam. Oleh karena itu, untuk menganalisis pengaruh tersebut penulis menggunakan analisis kuantitatif sebagai berikut :

1. Analisis Statistik Deskriptif

Analisis Statistik Deskriptif Menurut Ghazali (2018) statistik deskriptif memberikan Gambaran atau deskripsi suatu data yang dilihat dari nilai rata-rata (mean), standar deviasi varian, maksimum, minimum, sum, range, kurtosis dan skewness (kemencangan distribusi).

2. Uji Validitas (*Test of Validity*)

Validitas merupakan tingkat keandalan dan kesahihan alat ukur yang digunakan. Instrumen dikatakan valid berarti menunjukkan alat ukur yang dipergunakan untuk mendapatkan data itu valid atau dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur. Instrumen yang valid merupakan instrumen yang benar--benar tepat untuk mengukur apa yang hendak diukur. Dalam penelitian ini penulis melakukan uji validitas dengan menggunakan tehnik Formula *Alpha Cronbach*

dan dengan menggunakan program *IBM SPSS Statistic 29*.

3. Uji Reabilitas

Menurut Sugiyono (2018) menyatakan bahwa uji reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Uji reliabilitas dilakukan secara bersama-sama terhadap seluruh pernyataan. Pada penelitian ini untuk mencari reliabilitas instrumen menggunakan rumus *alpha* (α), karena instrumen dalam penelitian ini berbentuk angket atau daftar pertanyaan yang skor nya merupakan rentangan antara 1-5 dan uji validitas menggunakan item total, dimana untuk mencari reliabilitas instrumen yang skor nya bukan 1 dan 0, misalnya angket atau soal bentuk uraian maka menggunakan rumus *alpha* (α).

Reliabilitas adalah sejauh mana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya, maksudnya apabila dalam beberapa pelaksanaan pengukuran terhadap kelompok yang sama diperoleh hasil yang relatif sama. Dalam penelitian ini penulis melakukan uji reliabilitas dengan menggunakan teknik *Formula Alpha Cronbach* dan dengan menggunakan program *IBM SPSS Statistic 29*.

Dengan kriteria pengujian tersebut, apabila hasil $\sigma_2 >$ dengan α (Alfa Crounbach $\alpha = 0,60$) maka alat ukur tersebut dinyatakan handal (reliable), dan sebaliknya apabila hasil $\sigma_2 < \alpha$ (Alfa Crounbach $\alpha = 0,60$) maka alat ukur tersebut adalah tidak handal (reliable).

4. Analisis Koefesien Kolerasi

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui tingkat/derajat keeratan hubungan antara variabel X dengan Y. Variabel yang diteliti adalah data ordinal maka teknik statistik yang digunakan adalah korelasi *Pearson Product Moment* (PPM). Menurut Sugiyono (2013 : 241) penentuan koefisien korelasi dengan *Pearson Product Moment* menggunakan rumus sebagai berikut :

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

Keterangan :

r = koefisien korelasi

n = banyaknya jumlah data

\sum = jumlah data yang telah diolah

X = jumlah skor variabel perbaikan data *cargo manifest*

Y = jumlah skor variabel *dwelling time* barang di pelabuhan

Berikut tabel pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi:

Tabel 3.2
Tabel Interpretasi Koefisien Korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,199	Sangat Rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Cukup Kuat
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,000	Sangat Kuat

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

- 1) Bila $r = +1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel x dan variabel y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.
 - 2) Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel x dan variabel y atau sangat lemah.
 - 3) Bila $r = -1$ atau mendekati -1, ada hubungan antara variabel x dan variabel y, dimana hubungan sangat kuat dan negative.
5. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya kelinieran antara variabel X terhadap variabel Y, dengan rumus :

$$Y = a + bX$$

dimana:

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

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

Keterangan :

a = Merupakan titik potong sumbu Y dengan garis regresi ($Y = a + bX$). b = Koefisien regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dalam hal Y persatuan kenaikan X.

6. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar persentase kontribusi variabel perbaikan data *cargo manifest* (X) terhadap *dwelling time* b a r a n g di pelabuhan (Y), dengan rumus :

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

Keterangan :

Kp = Koefisien positif.

r = Koefisien korelasi X dan Y.

Kriteria untuk analisis Koefisien Penentu sebagai berikut :

- a. Jika Kp mendekati nol (0), berarti pengaruh variabel independen terhadap dependen lemah
- b. Jika Kp mendekati satu (1), berarti pengaruh variabel independen terhadap dependen kuat.

Fungsi dari koefisien penentu adalah :

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

7. Uji Hipotesis

Uji hipotesis digunakan untuk mengetahui kebenaran dari dugaan sementara. Uji hipotesis yang penulis gunakan adalah Uji t Hitung. Uji t digunakan untuk menguji tingkat signifikan dari pengaruh variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen. Uji t dilakukan dengan membandingkan nilai t_{hitung} dengan t_{tabel} , dengan menggunakan rumus :

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

Tolak H_0 : jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, yang berarti bahwa X berpengaruh terhadap Y.

Maka H_1 : jika $t_{hitung} < t_{tabel}$, yang berarti bahwa X tidak berpengaruh terhadap Y.

Uji hipotesis yang digunakan oleh penulis adalah sebagai berikut :

$H_0 = 0$, artinya tidak ada hubungan antara pengaruh perbaikan data *cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.

$H_1 = 1$, artinya ada pengaruh antara pengaruh perbaikan data *cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Informasi Mengenai Perusahaan

PT Snepac Shipping Batam, yang merupakan bagian dari SNEPAC GROUP, yang didirikan pada tanggal 24 Juli 2003 dengan kantor pusat di Batam. Bapak Zulkifli Ali adalah pemilik PT Snepac Shipping Batam, yang sebelumnya dikenal sebagai PT Nusantara Perkasa. Pada Juli 2006, PT Nusantara Perkasa diubah menjadi PT Snepac Shipping dengan akta Notaris No. 29. Pada saat itu, PT Snepac Shipping Batam hanya mengoperasikan KM Tenaga Baru II dan KM Tenaga Baru.

PT Snepac Shipping Batam adalah perusahaan pelayaran di Batam yang bergerak dalam bidang jasa keagenan kapal. PT Snepac Shipping Batam terus berkembang hingga dapat mengoperasikan dan mengelola lebih dari 16 kapal pada tahun 2006, yang terdiri dari 6 kapal rutin dan kapal milik PT Snepac Shipping Batam. Kapal lainnya adalah milik perusahaan lain yang di ageni PT Snepac Shipping Batam dan dikelola oleh perusahaan lain. PT Snepac Shipping Batam juga memiliki kapal lain yang dioperasikan oleh PT Snepac Shipping Batam. SNEPAC GROUP telah berkembang menjadi perusahaan transportasi laut yang dikelola PT Snepac Shipping, yang sekarang melayani pengangkut dalam negeri maupun luar negeri.

PT Snepac Shipping Batam adalah perusahaan pelayaran di Batam yang bergerak di bidang jasa keagenan kapal. Perusahaan ini terus berkembang dan pada tahun 2006 mengalami pertumbuhan pesat dengan mengoperasikan dan mengelola lebih dari 16 kapal, yang terdiri dari 6 kapal milik PT Snepac Shipping Batam dan kapal-kapal lain yang dimiliki perusahaan lain, namun diageni dan dikelola manajemennya oleh PT Snepac Shipping Batam. PT Snepac Shipping Batam selalu berupaya memberikan pelayanan terbaik agar tidak terjadi keterlambatan keberangkatan kapal, yang dapat mempengaruhi kepercayaan

pelanggan. Seiring dengan perkembangan yang dialami SNEPAC GROUP, jangkauan transportasi laut yang dikelola PT Snepac Shipping semakin luas, melayani pengangkutan baik dalam negeri maupun luar negeri.

Untuk mendukung operasional SNEPAC GROUP dan memudahkan PT Snepac Shipping dalam memberikan pelayanan kepada kapal-kapal yang mereka operasikan secara rutin, PT Snepac Shipping telah membuka kantor cabang di berbagai lokasi seperti Jakarta, Dumai, Balikpapan, Sorong, Surabaya, Pulau Anambas (Matak dan Natuna), serta Bangka. Pendirian kantor perwakilan ini didasari oleh pertumbuhan yang dialami PT Snepac Shipping saat mengunjungi pelabuhan di luar Batam, serta tingginya permintaan layanan kapal di dalam dan luar Batam. PT Snepac Shipping Batam mengelola kegiatan keagenan yang mencakup pengurusan kebutuhan kapal yang berlayar atau berlabuh di Batam, termasuk pengisian bahan bakar, air tawar, dan persediaan makanan.

Aktivitas sehari-hari perusahaan mencakup penanganan kapal berbendera Indonesia atau asing dari berbagai jenis untuk clearance masuk/keluar pelabuhan. Perusahaan dapat mengatur pemanduan kapal, pengisian bahan bakar, dan menyediakan bantuan tugboat jika diperlukan, serta membantu pemilik kapal saat kapal berlabuh di dermaga. Selain itu, perusahaan juga melakukan custom clearance untuk mendukung pengiriman ekspor dan impor. PT Snepac Shipping Batam juga menangani pengurusan dokumen dan dokumentasi bea cukai di bawah Master Register dan Izin Impor Sementara untuk proyek minyak dan gas, serta di bawah Otoritas Perdagangan Bebas.

Snepac Group selalu menjaga dan terus meningkatkan pelayanannya dalam mencapai kepuasan pelanggan sebagai nilai tambah dan Upaya peningkatan kualitas pelayanan. Fitur dan manfaat dengan Snepac Group :

1. Informasi status perintah kerja secara terus menerus.
2. Saran dan masukan untuk prosedur dan formalitas.
3. Meminimalisir biaya dengan layanan 24 jam.
4. Didukung oleh staf yang profesional dan berpengalaman.

Untuk mempertahankan dan terus meningkatkan layanan demi mencapai kepuasan pelanggan secara total sebagai nilai tambah dan upaya peningkatan kualitas pelayanan, SNEPAC GROUP memiliki visi dan misi perusahaan sebagai berikut:

1). Visi

Seiring dengan pesatnya perkembangan dan pertumbuhan iklim investasi di Batam yang mengindikasikan perbaikan ekonomi dan peningkatan tingkat investasi, Snepac Group sebagai perusahaan nasional yang telah mapan selalu mengambil bagian dalam setiap upaya untuk menjadikan Batam lebih baik dan lebih berkembang.

Kualitas layanan yang kami berikan kepada pelanggan menjadi penilaian kami dan menjadi bagian dari manajemen kualitas layanan kami dalam memenuhi kebutuhan klien, sehingga dapat memberikan keuntungan bersama dan menciptakan hubungan bisnis jangka panjang. Kepuasan pelanggan menjadi perhatian utama kami untuk dapat dipercaya sebagai agen pengiriman terkemuka dan terpercaya.

2). Misi

Menjadi agen pengiriman yang handal dan terkemuka, kami terus berupaya meningkatkan sumber daya manusia kami menjadi staf yang berpengetahuan luas, terampil, dan profesional. "ONE STOP SERVICE AGENT" adalah solusi yang akan dilayani oleh Snepac Group untuk memenuhi semua kebutuhan yang berhubungan dengan kelautan termasuk, Towing, Escorting, pengadaan kapal, Stevedoring, Cargodoring, Ship Chandler, Lashing, Unlashing, dan Trucking, baik untuk pelanggan dalam maupun luar negeri.

Snepac Group berkomitmen untuk memberikan pelayanan terbaik kepada para pelanggannya. Hal ini tercermin dalam visi dan misi perusahaan, yang berfokus pada pencapaian kepuasan total pelanggan dan peningkatan kualitas pelayanan secara berkelanjutan. Visi dan misi ini menjadi landasan bagi SNEPAC GROUP untuk terus berinovasi dan memberikan nilai tambah bagi para pelanggannya. Di era globalisasi dan zona perdagangan bebas Batam yang kompetitif, PT Snepac Shipping Batam berkomitmen untuk selalu fokus pada kebutuhan pelanggan. Menyadari hal ini, PT Snepac Shipping Batam menghadirkan "ONE STOP SERVICE", sebuah solusi terpadu yang menyediakan seluruh informasi dan layanan yang diperlukan pelanggan sejak kapal berangkat dari pelabuhan asal hingga tiba di tujuan.

PT Snepac Shipping Batam tidak hanya berfokus pada penyediaan layanan, tetapi juga secara konsisten menjaga dan meningkatkan kualitas pelayanannya untuk mencapai kepuasan pelanggan secara total. Hal ini dilakukan sebagai upaya

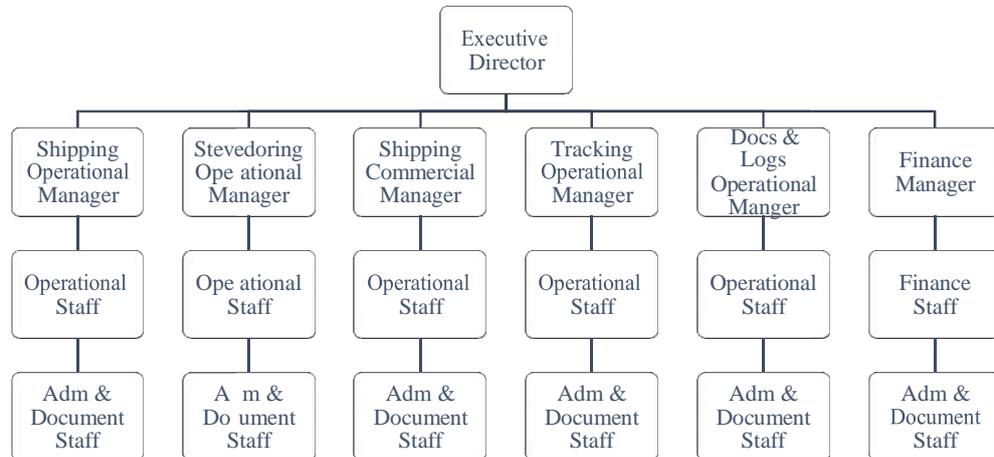
untuk memberikan nilai tambah dan meningkatkan kualitas layanan secara berkelanjutan.

2. Struktur Organisasi

Bagan Struktur organisasi PT Snepac Shipping Batam.

Bagan 4.1

Struktur Organisasi PT Snepac Shipping



Sumber : PT Snepac Shipping Batam

3. Usaha Pokok PT Snepac Shipping

PT Snepac Shipping Batam memberikan layanan yang berupa :

a. Agen Pengiriman

PT Snepac Shipping Batam menawarkan berbagai layanan komprehensif untuk membantu kelancaran operasi kapal di Pelabuhan Batam, baik bagi kapal berbendera Indonesia maupun asing. Layanan-layanan tersebut meliputi:

1. Mobilisasi/Demobilisasi Kru (Sign On/Off):

- a) Membantu proses mobilisasi dan demobilisasi kru kapal, termasuk pengurusan dokumen dan logistik.
- b) Menyediakan layanan Sign On/Off untuk kru kapal yang akan naik atau turun dari kapal di Pelabuhan Batam.
- c) Mengurus berbagai dokumen formalitas kru kapal, seperti Izin Kerja dan Visa.

d) Membantu kru kapal dalam proses pengurusan dokumen yang diperlukan.

2. Pengiriman Barang:

a) Memiliki hubungan baik dengan agen lain di berbagai negara untuk mendukung jalur pengiriman barang internasional.

b) Menangani layanan inbound (barang masuk) dan outbound (barang keluar) untuk pengiriman barang internasional.

b. Custom Clearance (Pelayanan Bea Cukai)

PT Snepac Shipping Batam tidak hanya menawarkan layanan untuk kelancaran operasi kapal dan kru, tetapi juga menyediakan layanan pengurusan custom clearance yang komprehensif untuk mendukung kelancaran proses ekspor dan impor. Layanan ini meliputi:

- 1) Pengurusan dokumen bea cukai: PT Snepac Shipping Batam membantu mengurus semua dokumen bea cukai yang diperlukan untuk proses ekspor dan impor, seperti Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) dan Pemberitahuan Impor Barang (PIB).
- 2) Daftar Induk dan Izin Impor Sementara (DII/IIST): PT Snepac Shipping Batam memiliki keahlian khusus dalam menangani pengurusan DII/IIST untuk proyek-proyek MIGAS.
- 3) Otoritas Perdagangan Bebas (Free Trade Zone): PT Snepac Shipping Batam juga berpengalaman dalam menangani pengurusan dokumen untuk kegiatan ekspor dan impor di wilayah Otoritas Perdagangan Bebas.
- 4) Pelatihan kru kapal: PT Snepac Shipping Batam menyediakan pelatihan bagi kru kapal terkait dengan regulasi bea cukai dan prosedur pengurusan dokumen, sehingga mereka dapat membantu kelancaran proses custom clearance.

4. Kapal Milik dan Kapal yang diAgeni PT Snepac Shipping Batam

PT Snepac Shipping Batam tidak hanya menawarkan layanan untuk kelancaran operasi kapal dan kru, tetapi juga menyediakan layanan pengiriman barang yang terpercaya dan efisien. Layanan ini menggunakan tipe Pelayaran Liner Service (Pelayaran Tetap) dengan kapal rutin yang biasa disebut kapal rutin. Kapal rutin PT Snepac Shipping Batam terdiri dari tugboat (kapal tunda) dan tongkang.

Kapal yang digunakan biasa disebut kapal rutin. Dimana dalam kapal rutin tersebut hanya berlayar dari Batam menuju ke Singapura ataupun sebaliknya. Kapal rutin PT Snepac Shipping Batam terdiri dari tugboat (kapal tunda) dan tongkang. Berikut merupakan beberapa kapal rutin milik dan kapal yang diageni oleh PT Snepac Shipping Batam.

Tabel 4.1

Kapal milik dan kapal yang diageni PT Snepac Shipping Batam

NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL
1	TB.MEGAMAS STAR / TK.SAMUDRA III	<i>TUGBOAT/BARGE</i>
2	TB.MEGAMAS SWEET / TK.SAMUDRA BINTAN 88	<i>TUGBOAT/BARGE</i>
3	TB.WINSTAR GRACE / TK.WINSTAR 2320 ,2310	<i>TUGBOAT/BARGE</i>
4	TB.WINSTAR CHAMPION / TK.WINSTAR 2310	<i>TUGBOAT/BARGE</i>
5	TB.CAPRICORN 120 / TK.CAPRICORN 59	<i>TUGBOAT/BARGE</i>
6	TB.CAPRICORN 80 / TK.CAPRICORN 51	<i>TUGBOAT/BARGE</i>
7	TB.SABANG 39 / TK. SUMBER JAYA 22	<i>TUGBOAT/BARGE</i>

Sumber : Data PT Snepac Shipping Batam

5. Data Perbaikan Data *Cargo manifest* PT Snepac Shipping Batam

Berikut merupakan data perbaikan *cargo manifest* PT.Snepac Shipping Batam yang didapatkan penulis dalam satu tahun terakhir pada saat praktek darat.

Tabel 4.2
Laporan Perbaikan Data *Cargo manifest* Tahun 2022
(Bulan Agustus – Bulan Desember)
PT Snepac Shipping Batam

NO	NAMA KAPAL	BULAN	JENIS PERBAIKAN DATA CARGO MANIFEST
1	TB.WINSTAR CHAMPION / TK.WINSTAR 2310	September	a. Nama <i>Shipper</i> b. Alamat <i>Shipper</i>
2	TB.CAPRICORN 80 / TK.CAPRICORN 51	November	Nama <i>Consignee</i>
3	TB.SABANG 39 / TK. SUMBER JAYA 22	Desember	HS code
4	TB.WINSTAR GRACE / TK.WINSTAR 2310	Desember	a. Nama <i>Consignee</i> b. Alamat <i>Consignee</i>
5	TB.MEGAMAS STAR / TK.SAMUDRA III	September	Pecah Pos
6	-	Oktober	-
7	TB.CAPRICORN 120 / TK.CAPRICORN 59	November	Pelabuhan selanjutnya
8	-	Desember	-

Sumber : Data PT Snepac Shipping Batam

Tabel 4.3
Laporan Perbaikan Data *Cargo manifest* Tahun 2023
(Bulan Januari – Bulan Agustus)
PT Snepac Shipping Batam

NO	NAMA KAPAL	BULAN	JENIS PERBAIKAN DATA CARGO MANIFEST
1	-	Januari	-
2	-	Februari	-
3	TB.WINSTAR GRACE / TK.WINSTAR 2310	Maret	Alamat <i>Consignee</i>
4	TB.CAPRICORN 120 / TK.CAPRICORN 59	April	a. Nama <i>Shipper</i> b. Alamat <i>Shipper</i> c. <i>Notify Party</i>
5	TB.MEGAMAS SWEET / TK.SAMUDRA BINTAN 88	April	HS code

6	TB.CAPRICORN 120 / TK.CAPRICORN 59	Mei	Berat Brutto Barang
7	TB.CAPRICORN 120 / TK.CAPRICORN 59	Juni	a. Nama <i>Consignee</i> b. Alamat <i>Consignee</i>
8	TB.SABANG 39 / TK. SUMBER JAYA 22	Juni	a. Nama <i>Consignee</i> b. Alamat <i>Consignee</i> c. NPWP <i>Consignee</i>
9	TB.MEGAMAS SWEET /TK.SAMUDRA BINTAN 88	Juli	Perubahan Nomor <i>Container</i>
10	TB.MEGAMAS SWEET /TK.SAMUDRA BINTAN 88	Juli	a. Nama <i>Shipper</i> b. NPWP <i>Shipper</i>

Sumber : Data PT Snepac Shipping Batam

Dapat dilihat dari tabel di atas, bahwa perbaikan data *cargo manifest* yang terjadi di PT Snepac Shipping Batam bulan Agustus tahun 2022 meningkat dan di bulan selanjutnya terjadi penurunan perbaikan data *cargo manifest* sampai awal tahun 2023.

6. Deskripsi Responden

Dalam penelitian ini penulis mengambil sample responden sebanyak 33 orang. Untuk mengetahui hubungan antara variabel X (Perbaikan Data *Cargo manifest*) serta variabel Y (*Dwelling time* Barang di Pelabuhan) penulis membagikan kuesioner kepada 33 orang responden. 33 orang responden tersebut terdiri dari *customer* dari perusahaan PT Snepac Shipping Batam. Penulis berharap bahwa jumlah sampel responden dapat mewakili jumlah populasi yang ada di perusahaan. Data responden dapat dilihat pada uraian dibawah ini.

Tabel 4.4

Profil Responden PT Snepac Shipping Batam

NO	PROFIL RESPONDEN	JUMLAH RESPONDEN
1	Jenis Kelamin	
	a. Laki-laki	25
	b. Perempuan	8
2	Usia	
	a. < 20 tahun	-

	b. 21-30 Tahun	12
	c. 31-40 Tahun	12
	d. 41-50 Tahun	9
	e. > 51 Tahun	-

3	Pendidikan Terakhir	
	a. SMA	9
	b. D3	9
	c. D4	4
	d. S1	11
	e. S2	-

Sumber : Hasil Pengolahan Kuisisioner

Tabel 4.5

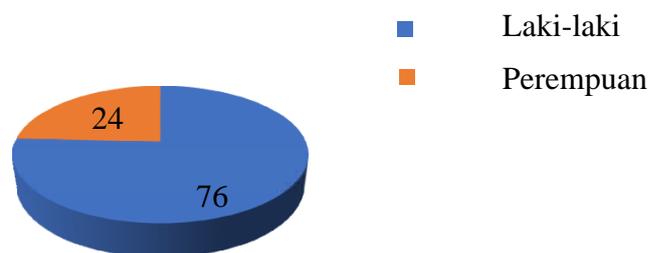
Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin Responden	Jumlah	Prosentase
1	a. Laki-laki	25	76%
2	b. Perempuan	8	24%
	Total	33	100%

Sumber : Hasil Pengolahan Kuisisioner

Diagram 4.1

Diagram Responden Berdasarkan Jenis Kelamin



Dapat dilihat dari data di atas, bahwa jumlah responden yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 25 orang dengan presentase 76 % dan responden yang berjenis kelamin perempuan sebanyak 8 orang dengan presentase 24 %.

Tabel 4.6

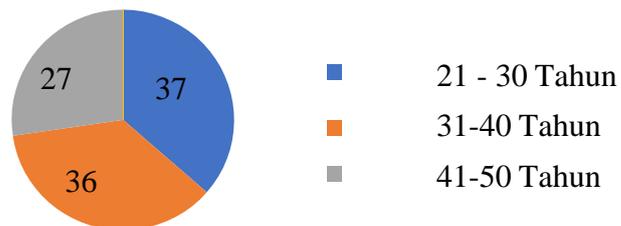
Data Responden Berdasarkan Usia

No	Usia Responden	Jumlah	Presentase
1	a. > 20 tahun	-	-
2	b. 21-30 Tahun	12	37%
3	c. 31-40 Tahun	12	36%
4	d. 41-50 Tahun	9	27%
5	e. <51 Tahun	-	-
	Total	33	100%

Sumber : Hasil Pengolahan Kuisisioner

Diagram 4.2

Diagram Responden Berdasarkan Usia



Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa data responden berdasarkan usia menunjukkan bahwa responden yang berusia 21-30 tahun berjumlah 12 orang dengan presentase 37%, usia 31-40 tahun berjumlah 12 orang atau 36%, dan usia 41-50 tahun berjumlah 9 orang atau 27%.

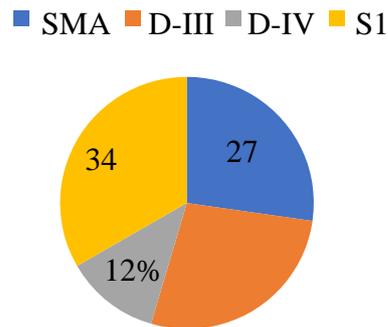
Tabel 4.7

Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

No	Pendidikan Terakhir Responden	Jumlah	Prosentase
1	a. SMA	9	27%
2	b. D3	9	27%
3	c. D4	4	12%
4	d. S1	11	34%
5	e. S2	-	-
	Total	33	100%

Sumber : Hasil Pengolahan Kuisisioner

Diagram 4.3
Diagram Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir



Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa jumlah responden berdasarkan pendidikan terakhir menunjukkan bahwa responden yang memiliki latar belakang pendidikan terakhir SMA berjumlah 9 orang dengan presentase 27 %, pendidikan terakhir D-III berjumlah 9 orang atau 27%, pendidikan terakhir D-IV berjumlah 4 orang atau 12%, dan pendidikan terakhir S1 berjumlah 11 orang dengan presentase 34%.

7. Deskripsi Tanggapan Responden

Deskripsi penelitian ini merupakan tanggapan yang diberikan responden mengenai pengaruh perbaikan data *cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan oleh PT Snepac Shipping Batam yang diberikan kepada 33 responden dengan menggunakan metode kuesioner maka penulis dapat memberikan data hasil penelitian berupa tabel hasil perhitungan untuk variabel X dan tabel untuk variabel Y dengan data terlampir.

a. Analisis Perbaikan Data *Cargo manifest* (X)

Berikut ini merupakan tanggapan dari analisis variabel X (Perbaikan Data *Cargo manifest*) berdasarkan dimensi dan indikator yang telah ditentukan. Kuesioner yang telah dibagikan kepada para responden sejumlah 33 orang. Dari hasil pengolahan data berdasarkan kuesioner variabel perbaikan data *cargo manifest* (X) yang didistribusikan kepada 33 responden dan terdiri 6 dimensi dengan 10 butir pertanyaan yang digunakan oleh penulis dalam penelitian. Kemudian hasil jawaban responden mengenai variabel pengaruh perbaikan data *cargo manifest* (X) dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

Tabel 4.8
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Akurasi Data Cargo
Manifest

No Soal	Pernyataan	Tanggapan Responden					Skor	Mean
		SS	ST	N	TS	STS		
1	Perusahaan pernah mengalami perbaikan data manifest, baik inward manifest maupun outward manifest.	18	15				150	4,54
	Presentase	54,5%	45,4%					100%
2	Data rincian barang yang dimasukkan kedalam modul manifest sudah sesuai dengan data rincian barang yang ada dilapangan.	18	11	4			146	4,42
	Presentase	54,5%	33,3%	12,1%				100%

(Sumber: Data hasil kuesioner diolah penulis Tahun 2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.8 di atas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator akurasi data manifest cargo yaitu, pernyataan nomor 1 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 18 orang (54,5%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 15 orang (45,4%), dan tidak ada jawaban responden pada skala ragu-ragu (RR), tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Pertanyaan nomor 2 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 18 orang (54,5%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 11 orang (33,3%), jawaban responden pada skala ragu - ragu (RR) berjumlah 4 orang (12,1%), dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Hasil distribusi jawaban responden menunjukkan bahwa dari 2 pernyataan dalam indikator akurasi data manifest cargo, rata-rata responden menjawab sangat setuju (SS) dan

setuju (S) lebih banyak dibandingkan dengan responden yang menjawab ragu - ragu (RR), tidak setuju (TS), dan sangat tidak setuju (STS). Berdasarkan kesimpulan di atas menunjukkan bahwa indikator akurasi data *cargo manifest* berpengaruh dalam perbaikan data *Cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.

Tabel 4.9
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Kelengkapan Data

No Soal	Pernyataan	Tanggapan Responden					Skor	Mean
		SS	S	RR	TS	STS		
3	Data <i>manifest cargo</i> mencakup semua informasi yang diperlukan untuk proses kepabeanan.	17	12	4			145	4,39
	Presentase	51,5%	36,3%	12,1%				100%

(Sumber: Data hasil kuesioner diolah penulis Tahun 2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.9 di atas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator kelengkapan data yaitu, pernyataan nomor 3 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 17 orang (51,5%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 12 orang (36,3%), jawaban responden pada skala ragu - ragu (RR) berjumlah 4 orang (12,1%), dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Berdasarkan kesimpulan di atas menunjukkan bahwa indikator kelengkapan data berpengaruh dalam perbaikan data *cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.

Tabel 4.10
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Ketepatan Waktu Penyampaian

No Soal	Pernyataan	Tanggapan Responden					Skor	Mean
		SS	S	RR	TS	STS		
4	Ketepatan waktu dalam proses perbaikan data <i>Cargo manifest</i> dapat berpengaruh terhadap kepercayaan customer kepada perusahaan.	15	14	4			143	4,33
	Presentase	45,4%	42,4%	12,1%				100%

(Sumber: Data hasil kuesioner diolah penulis Tahun 2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.10 di atas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan ketepatan waktu *manifest* yaitu, pernyataan nomor 4 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 15 orang (45,4%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 14 orang (42,4%), jawaban responden pada skala ragu - ragu (RR) berjumlah 4 orang (12,1%), dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Berdasarkan kesimpulan di atas menunjukkan bahwa indikator kelengkapan data berpengaruh dalam perbaikan data *cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.

Tabel 4.11
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Kecepatan dan Komunikasi Proses Perbaikan *Manifest*

No Soal	Pernyataan	Tanggapan Responden					Skor	Mean
		SS	S	RR	TS	STS		
5	Perbaikan data <i>Cargo manifest</i> dilakukan secara akurat dan tepat.	11	13	9			134	4,06
	Presentase	33,3%	39,3%	27,2%				100%

6	Pihak terkait merespons dengan cepat terhadap laporan kesalahan data manifest cargo.	14	13	6			140	4,24
	Presentase	42,4%	39,3%	18,2%				100%
7	Perubahan data rincian barang oleh customer (eksportir/importir) dilakukan tanpa adanya komunikasi dengan agen menyebabkan kesalahan dalam penerbitan manifest.	17	11	5			144	4,36
	Presentase	51,5%	33,3%	15,1%				100%

(Sumber: Data hasil kuesioner diolah penulis Tahun 2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.11 di atas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator *manifest* yaitu, pernyataan nomor 5 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 11 orang (33,3%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 13 orang (39,3%), jawaban responden pada skala ragu - ragu (RR) berjumlah 9 orang (27,2%), dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Pertanyaan nomor 6 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 14 orang (42,4%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 13 orang (39,3%), jawaban responden pada skala ragu - ragu (RR) berjumlah 6 orang (18,2%), dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Pertanyaan nomor 7 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 17 orang (51,5%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 11 orang (33,3%), jawaban responden pada skala ragu - ragu (RR) berjumlah 5 orang (15,2%), dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Hasil distribusi jawaban responden menunjukkan bahwa dari 3 pernyataan dalam indikator *manifest*, rata-rata

responden menjawab sangat setuju (SS) dan setuju (S) lebih banyak dibandingkan dengan responden yang menjawab ragu - ragu (RR), tidak setuju (TS), dan sangat tidak setuju (STS). Berdasarkan kesimpulan di atas menunjukkan bahwa indikator kelengkapan data berpengaruh dalam perbaikan data *Cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.

Tabel 4.12
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Pelatihan dan Pengembangan SDM

No Soal	Pernyataan	Tanggapan Responden					Skor	Mean
		SS	S	RR	TS	STS		
8	Banyaknya perbaikan data pada kesalahan manifest berpengaruh pada kinerja perusahaan.	19	14				151	4,57
	Presentase	57,6%	42,4%					100%

(Sumber: Data hasil kuesioner diolah penulis Tahun 2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.12 di atas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan Pelatihan dan Pengembangan SDM yaitu, pernyataan nomor 4 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 19 orang (57,6%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 13 orang (42,4%), dan tidak ada jawaban responden pada skala ragu – ragu (RR) tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Berdasarkan kesimpulan di atas menunjukkan bahwa indikator kelengkapan data berpengaruh dalam perbaikan data *Cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.

Tabel 4.13
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Jadwal Kapal

No Soal	Pernyataan	Tanggapan Responden					Skor	Mean
		SS	S	RR	TS	STS		
9	Perlunya komunikasi antara agen pelayaran dan perusahaan emkl terkait dengan perubahan jadwal kapal yang akan berlayar agar tidak terjadi kesalahan dalam penginputan data manifest.	18	15				150	4,54
	Presentase	54,5%	45,4%					100%
10	Peningkatan erbaikan data <i>Cargo manifest</i> dapat berkibat pada mundurnya jadwal kapal yang telat diinput kedalam modul manifest.	18	12	3			147	4,45
	Presentase	54,5%	3,03%					100%

(Sumber: Data hasil kuesioner diolah penulis Tahun 2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.13 di atas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator jadwal kapal yaitu, pernyataan nomor 9 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 18 orang (54,5%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 15 orang (45,4%), jawaban responden pada skala ragu - ragu (RR) tidak ada, dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Pertanyaan nomor 10 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 18 orang (54,5%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 12 orang (36,3%), dan tidak ada jawaban responden pada skala ragu - ragu (RR) , tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Hasil distribusi jawaban responden menunjukkan bahwa dari 2 pernyataan dalam indikator ketelitian, rata-rata responden menjawab

sangat setuju (SS) dan setuju (S) lebih banyak dibandingkan dengan responden yang menjawab ragu - ragu (RR), tidak setuju (TS), dan sangat tidak setuju (STS). Berdasarkan kesimpulan di atas menunjukkan bahwa indikator kelengkapan data berpengaruh dalam perbaikan data *Cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam. Untuk dapat mengetahui rekapitulasi data variabel X (Perbaikan Data *Cargo manifest*), maka dapat dilihat pada tabel 4.14 dibawah ini :

Tabel 4.14
Rekapitulasi Data Variabel X

Nomor Soal	Indikator	SS	S	RR	TS	STS	Σ	\bar{x}
		5	4	3	2	1		
1	Perusahaan pernah mengalami perbaikan data manifest, baik inward manifest maupun outward manifest.	20	9				150	4,54
2	Data rincian barang yang dimasukkan kedalam modul manifest sudah sesuai dengan data rincian barang yang ada dilapangan.	18	11	4			146	4,42
3	Data manifest cargo mencakup semua informasi yang diperlukan untuk proses kepabeanan.	17	12	4			145	4,39
4	Ketepatan waktu dalam proses perbaikan data <i>Cargo manifest</i> dapat berpengaruh terhadap kepercayaan customer kepada perusahaan.	15	14	4			143	4,33

5	Perbaikan data <i>Cargo manifest</i> dilakukan secara akurat dan tepat.	11	13	9			134	4,06
6	Pihak terkait merespons dengan cepat terhadap laporan kesalahan data manifest cargo.	14	13	6			140	4,24
7	Perubahan data rincian barang oleh customer (eksportir/importir) dilakukan tanpa adanya komunikasi dengan agen menyebabkan kesalahan dalam penerbitan manifest.	17	11	5			144	4,36
8	Banyaknya perbaikan data pada kesalahan manifest berpengaruh pada kinerja perusahaan.	19	14				151	4,57
9	Perlunya komunikasi antara agen pelayaran dan perusahaan emkl terkait dengan perubahan jadwal kapal yang akan berlayar agar tidak terjadi kesalahan dalam penginputan data manifest.	18	15				150	4,54
10	Peningkatan perbaikan data <i>Cargo manifest</i> dapat berakibat pada mundurnya jadwal kapal yang telat diinput kedalam modul manifest	18	12	3			147	4,45
Total		167	124	32			1450	43,9

(Sumber: Data hasil kuesioner diolah penulis Tahun 2024)

Berdasarkan rekapitulasi hasil tanggapan responden untuk variabel X dapat disimpulkan sebanyak 167 orang memberikan tanggapan pada skala Sangat Setuju (SS), pada skala Setuju (S) sebanyak 124 orang memberikan tanggapan, pada skala Ragu - Ragu (RR) 32 orang berikan tanggapan, dan tidak ada tanggapan responden pada skala Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS) . Hal ini dapat diartikan bahwa pengaruh perbaikan data *Cargo manifest* dapat mempengaruhi *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.

b. Deskripsi Data Variabel *Dwelling time* Barang di Pelabuhan

Berikut ini merupakan tanggapan dari analisis variabel Y (*Dwelling time* Barang di Pelabuhan) berdasarkan dimensi dan indikator yang telah ditentukan. Kuesioner yang telah dibagikan kepada para responden sejumlah 33 orang. Dari hasil pengolahan data berdasarkan kuesioner variabel *Dwelling time* Barang di Pelabuhan (X) yang didistribusikan kepada 33 responden dan terdiri 6 dimensi dengan 10 butir pertanyaan yang digunakan oleh penulis dalam penelitian. Kemudian hasil jawaban responden mengenai variabel *Dwelling time* Barang di Pelabuhan (X) dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

Tabel 4.15
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Waktu Tunggu Barang

No Soal	Pernyataan	Tanggapan Responden					Skor	Mean
		SS	S	RR	TS	STS		
1	Akurasi data manifest cargo mempengaruhi waktu tunggu barang di pelabuhan.	15	15	3			144	4,36
	Presentase	45,4%	45,4%	9,09%				100%

2	Penundaan clearance barang sering terjadi karena kesalahan dalam data manifest cargo.	17	12	4			145	4,39
	Presentase	51,5%	36,3%	12,1%				100%

(Sumber: Data hasil kuesioner diolah penulis Tahun 2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.15 di atas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator administrasi dokumen yaitu, pernyataan nomor 1 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 15 orang (45,4%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 15 orang (45,4%), jawaban responden pada skala ragu - ragu (RR) berjumlah 3 orang (9,09%), dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Pertanyaan nomor 2 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 17 orang (51,5%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 12 orang (36,3%), tidak ada jawaban responden pada skala ragu - ragu (RR), tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Hasil distribusi jawaban responden menunjukkan bahwa dari 3 pernyataan dalam indikator administrasi dokumen, rata-rata responden menjawab sangat setuju (SS) dan setuju (S) lebih banyak dibandingkan dengan responden yang menjawab ragu - ragu (RR), tidak setuju (TS), dan sangat tidak setuju (STS). Berdasarkan kesimpulan di atas menunjukkan bahwa indikator administrasi dokumen berpengaruh dalam perbaikan data *Cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.

Tabel 4.16
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Waktu Proses di Pelabuhan

No Soal	Pernyataan	Tanggapan Responden					Skor	Mean
		SS	S	RR	TS	STS		
3	Rata-rata waktu yang dihabiskan kapal untuk proses bongkar	12	16	5			139	4,21

	muat sudah efisien.							
	Presentase	36,3%	48,5%	15,1%				100%

(Sumber: Data hasil kuesioner diolah penulis Tahun 2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.16 di atas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator waktu proses di pelabuhan yaitu, pernyataan nomor 3 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 12 orang (36,3%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 16 orang (48,5%), jawaban responden pada skala ragu - ragu (RR) berjumlah 5 orang (15,1%), dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Berdasarkan kesimpulan di atas menunjukkan bahwa indikator waktu proses di pelabuhan berpengaruh dalam perbaikan data *cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.

Tabel 4.17
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Efisiensi Proses Dokumen

No Soal	Pernyataan	Tanggapan Responden					Skor	Mean
		SS	S	RR	TS	STS		
4	Waktu yang dibutuhkan untuk persetujuan <i>Cargo manifest</i> tidak mempengaruhi kelancaran proses pelabuhan.	20	9	4			148	4,48
	Presentase	60,6%	27,2%	12,1%				100%

(Sumber: Data hasil kuesioner diolah penulis Tahun 2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.17 di atas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator efisiensi proses dokumen yaitu, pernyataan nomor 4 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 20 orang (60,6%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 9 orang (27,2%), jawaban responden pada skala ragu - ragu (RR) berjumlah 4 orang (12,1%), dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS)

dan sangat tidak setuju (STS). Berdasarkan kesimpulan di atas menunjukkan bahwa indikator efisiensi proses dokumen berpengaruh dalam perbaikan data *Cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.

Tabel 4.18
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Koordinasi dan Komunikasi

No Soal	Pernyataan	Tanggapan Responden					Skor	Mean
		SS	S	RR	TS	STS		
5	Komunikasi antara agen pelayaran, pihak pelabuhan, dan pihak kapal di Pelabuhan Batu Ampar Batam umumnya berjalan dengan lancar membantu mengurangi <i>dwelling time</i> .	18	11	4			146	4,42
	Presentase	54,5%	33,3%	12,1%				100%
6	Akses informasi terkait manifest cargo di Pelabuhan Batu Ampar Batam mudah dan cepat.	13	13	7			138	4,18
	Presentase	39,3%	39,3%	21,2%				100%

(Sumber: Data hasil kuesioner diolah penulis Tahun 2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.18 di atas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator koordinasi dan komunikasi yaitu, pernyataan nomor 5 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 18 orang (54,5%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 11 orang (33,3%), jawaban responden pada skala ragu - ragu (RR) berjumlah 4 orang (12,1%), dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Pertanyaan nomor 6 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 13

orang (39,3%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 13 orang (39,3%), jawaban responden pada skala ragu - ragu (RR) berjumlah 7 orang (21,2%), dan tidak ada jawaban responden tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Hasil distribusi jawaban responden menunjukkan bahwa dari 2 pernyataan dalam indikator administrasi dokumen, rata-rata responden menjawab sangat setuju (SS) dan setuju (S) lebih banyak dibandingkan dengan responden yang menjawab ragu - ragu (RR), tidak setuju (TS), dan sangat tidak setuju (STS). Berdasarkan kesimpulan di atas menunjukkan bahwa indikator koordinasi dan komunikasi berpengaruh dalam perbaikan data *cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.

Tabel 4.19
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Efisiensi Penggunaan Waktu

No Soal	Pernyataan	Tanggapan Responden					Skor	Mean
		SS	S	RR	TS	STS		
7	Proses pengurusan barang di pelabuhan berjalan dengan cepat.	17	12	4			143	4,33
	Presentase	51,5%	36,3%	12,1%				100%

(Sumber: Data hasil kuesioner diolah penulis Tahun 2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.19 di atas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan indikator efisiensi penggunaan waktu yaitu, pernyataan nomor 7 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 17 orang (51,5%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 12 orang (36,3%), jawaban responden pada skala ragu - ragu (RR) berjumlah 4 orang (12,1%), dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Berdasarkan kesimpulan di atas menunjukkan bahwa indikator efisiensi penggunaan waktu berpengaruh dalam perbaikan data *Cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.

Tabel 4.20
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Indikator Kelancaran Proses
Pengeluaran Barang

No Soal	Pernyataan	Tanggapan Responden					Skor	Mean
		SS	ST	N	TS	STS		
8	Dalam proses penyelesaian dokumen membutuhkan waktu yang lama apabila kesalahan dalam dokumen tersebut bersifat fatal.	22	11				154	4,66
	Presentase	66,6%	33,3%					100%
9	Ketidakkuratan data manifest cargo berpotensi menambah biaya yang tidak terduga dalam proses pengeluaran barang.	19	13	1			150	4,54
	Presentase	57,5%	39,3%	3,0%				100%
10	Pengurusan dokumen yang efektif dapat mempercepat pengeluaran barang yang ada dipelabuhan.	22	11				154	4,6
	Presentase	66,6%	33,3%					100%

(Sumber: Data hasil kuesioner diolah penulis Tahun 2024)

Berdasarkan data dari tabel 4.20 di atas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pernyataan berdasarkan kelancaran proses pengeluaran barang yaitu, pernyataan nomor 8 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 22 orang (66,6%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 11 orang (33,3%), tidak ada jawaban responden pada skala ragu – ragu (RR), tidak setuju

(TS) dan sangat tidak setuju (STS). Pertanyaan nomor 9 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 19 orang (57,5%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 13 orang (39,3%), jawaban responden skala ragu – ragu (RR) berjumlah 1 orang (3,0%), dan tidak ada jawaban pada tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Pertanyaan nomor 10 sesuai dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 22 orang (66,6%), jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 11 orang (33,3%), tidak ada jawaban responden pada skala ragu – ragu (RR), tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS). Hasil distribusi jawaban responden menunjukkan bahwa dari 3 pernyataan dalam indikator pengeluaran barang, rata-rata responden menjawab sangat setuju (SS) dan setuju (S) lebih banyak dibandingkan dengan responden yang menjawab ragu – ragu (RR), tidak setuju (TS), dan sangat tidak setuju (STS). Berdasarkan kesimpulan di atas menunjukkan bahwa indikator efisiensi penggunaan waktu berpengaruh dalam perbaikan data *Cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam. Untuk dapat mengetahui rekapitulasi data variabel Y (*Dwelling time* Barang di Pelabuhan), maka dapat dilihat pada tabel 4.21 dibawah ini :

Tabel 4.21

Rekapitulasi Data Variabel Y

Nomor Soal	Pernyataan	Tanggapan Responden					Σ	\bar{x}
		SS	S	RR	TS	STS		
1	Akurasi data manifest cargo mempengaruhi waktu tunggu barang di pelabuhan.	15	15	3			144	4,36
2	Penundaan clearance barang sering terjadi karena kesalahan dalam data manifest cargo.	17	12	4			145	4,39

3	Rata-rata waktu yang dihabiskan kapal untuk proses bongkar muat sudah efisien.	12	16	5			139	4,21
4	Waktu yang dibutuhkan untuk persetujuan <i>Cargo manifest</i> tidak mempengaruhi kelancaran proses pelabuhan.	20	9	4			148	4,48
5	Komunikasi antara agen pelayaran, pihak pelabuhan, dan pihak kapal di Pelabuhan Batu Ampar Batam umumnya berjalan dengan lancar membantu mengurangi <i>dwelling time</i> .	18	11	4			146	4,42
6	Akses informasi terkait manifest cargo di Pelabuhan Batu Ampar Batam mudah dan cepat.	13	13	7			138	4,18
7	Proses pengurusan barang di pelabuhan berjalan dengan cepat.	17	12	4			143	4,33
8	Dalam proses penyelesaian dokumen membutuhkan waktu yang lama apabila kesalahan dalam dokumen tersebut bersifat fatal.	22	11				154	4,66

9	Ketidakakuratan data manifest cargo berpotensi menambah biaya yang tidak terduga dalam proses pengeluaran barang.	19	13	1			150	4,54
10	Pengurusan dokumen yang efektif dapat mempercepat pengeluaran barang yang ada dipelabuhan.	22	11				154	4,66
Total		175	123	31			1461	44,23

(Sumber: Data hasil kuesioner diolah penulis Tahun 2024)

Berdasarkan rekapitulasi hasil tanggapan responden untuk variabel Y dapat disimpulkan sebanyak 175 orang memberikan tanggapan pada skala Sangat Setuju (SS), pada skala Setuju (S) sebanyak 123 orang memberikan tanggapan, pada skala Ragu - Ragu (RR) 31 orang memberikan tanggapan, dan tidak ada tanggapan responden pada skala Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS) . Hal ini dapat diartikan bahwa *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam dipengaruhi oleh perbaikan data *cargo manifest*.

B. ANALISIS DATA

1. Uji Validitas

Menurut (Sugiyono, 2019), uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Uji validitas ini digunakan untuk mengetahui tingkat validitas dari suatukuesioner yang digunakan dalam pengumpulan data. Sebuah kuisisioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuisisioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuisisioner mampu mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuisisioner tersebut. . Mengukur tingkat validitas atau tidaknya suatu kuesioner dapat menggunakan nilai pearson, dimana persyaratan uji validitas menggunakan tabel R (rhitung > rtabel) maka dapat dinyatakan valid. Nilai validitas harus mempunyai nilai total score (total score dari nilai kuesioner). Hasil rhitung kita

bandingkan dengan rtabel dimana degree of freedom (df) = n-2 dengan sig 5%. (Danang Sunyoto, 2011). Pada penelitian kali ini dengan sampel (n) berjumlah 33, maka $df=33-2 = 31$ dengan taraf signifikan 5%(0,05), sehingga rtabel didapatkan sebesar 0,344. Dengan menggunakan uji product moment pearson pada SPSS 27 maka suatu pernyataan dapat dikatakan valid jika rhitung lebih besar dari 0,344. Hasil uji validitas pada penelitian ini dapat dilihat sebagai berikut :

1) Uji Validitas Variabel Perbaikan Data *Cargo manifest* (X)

Tabel 4.22
Rekapitulasi Data Variabel X

Validitas Variabel Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i>			
No. Pertanyaan	Peason Correlation (r hitung)	rtabel df=45-2 $\alpha=5%$ (0,05)	Validitas
1	0,729	0,344	VALID
2	0,657	0,344	VALID
3	0,662	0,344	VALID
4	0,640	0,344	VALID
5	0,653	0,344	VALID
6	0,597	0,344	VALID
7	0,629	0,344	VALID
8	0,639	0,344	VALID
9	0,651	0,344	VALID
10	0,611	0,344	VALID

Sumber: Peneliti,Data diolah (2024)

Berdasarkan hasil analisis pada tabel 4.22 di atas dinyatakan valid dengan membandingkan rtabel dengan r hitung. Nilai signifikan 5% (0,05) dengan N=33, maka didapat rtabel sebesar 0,344. Maka bisa disimpulkan bahwa 10 pertanyaan mengenai perbaikan data *cargo manifest* (X) pada tabel 4.28 rhitung > 0,344 dan dinyatakan valid.

2). Uji Validitas Variabel *Dwelling time* Barang Di Pelabuhan (Y)

Tabel 4.23
Rekapitulasi Data Variabel Y

Validitas Variabel <i>Dwelling time</i> Barang di Pelabuhan			
No. Pertanyaan	Peason Correlation (r hitung)	rtabel df=45-2 $\alpha=5%$ (0,05)	Validitas
1	0,694	0,344	VALID
2	0,601	0,344	VALID
3	0,609	0,344	VALID
4	0,672	0,344	VALID
5	0,688	0,344	VALID
6	0,647	0,344	VALID
7	0,700	0,344	VALID
8	0,741	0,344	VALID
9	0,750	0,344	VALID
10	0,681	0,344	VALID

Sumber: Peneliti, Data diolah (2024)

Berdasarkan hasil analisis pada tabel 4.23 di atas dinyatakan valid dengan membandingkan rtabel dengan r hitung. Nilai signifikan 5% (0,05) dengan N=33, maka didapat rtabel sebesar 0,344. Maka bisa disimpulkan bahwa 10 pertanyaan mengenai *dwelling time* barang di pelabuhan (X) pada tabel 4.29 rhitung > 0,344 dan dinyatakan valid. Dari hasil validitas variabel X dan variabel Y di atas, dapat dikatakan bahwa hasil keduanya menunjukkan hasil yang valid. Karena apabila nilai r-hitung > r-table maka dapat dikatakan data tersebut bersifat valid. Sehingga dapat dikatakan terdapat hubungan atau pengaruh antara variabel X dan variabel Y.

2. Uji Reabilitas

Uji Reliabilitas sebagai alat ukur untuk mengetahui konsisten angket kuesioner yang digunakan oleh peneliti, sehingga angket kuesioner tersebut dapat diandalkan. Koefisien alfa sebagai ukuran umum yang sering digunakan untuk mengukur reliabilitas pada Skala Likert (Suryani, 2016). Uji reliabilitas digunakan sebagai alat pengumpul data instrument variable X dan Y untuk menunjukkan nilai konsistensi suatu variable penelitian. Dalam penentuan tingkat reliabilitas suatu instrumen penelitian, secara umum keandalan dalam kisaran > 0,60 s/d 0,80 baik, serta dalam kisaran > 0,80 s/d 1,00 dianggap sangat baik. Untuk menentukan reliabilitas terhadap butir-butir

pernyataan variabel dilakukan pengujian dengan komputer program *IBM SPSS Statistic 29* dengan rumus *Cronbach's Alpha*. Hasil uji reabilitas pada peneliti ini dapat dilihat sebagai berikut :

1) **Variabel Perbaikan Data *Cargo manifest* (X)**

Tabel 4.24

Hasil Uji Reabilitas Variabel Perbaikan Data *Cargo manifest* (X)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.865	10

Sumber : Data SPSS diolah

Berdasarkan hasil analisis pada tabel 4.24 di atas bahwa nilai Cronbach Alpha untuk 10 items pertanyaan mengenai Perbaikan Data *Cargo manifest* (X) menunjukkan hasil sebesar 0,865 nilai ini lebih besar dari 0,60. Hal dapat disimpulkan bahwa variabel Perbaikan Data *Cargo manifest* (X) dinyatakan reliabel atau handal.

2) **Variabel *Dwelling time* Barang di Pelabuhan**

Tabel 4.25

Hasil Uji Reabilitas Variabel *Dwelling time* di Pelabuhan(X)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.884	10

Sumber : Data SPSS diolah

Berdasarkan hasil analisis pada tabel 4.25 di atas bahwa nilai Cronbach Alpha untuk 10 items pertanyaan mengenai *dwelling time* di Pelabuhan (Y) menunjukkan hasil sebesar 0,884 nilai ini lebih besar dari 0,60. Hal dapat disimpulkan bahwa variabel *Dwelling time* di Pelabuhan (Y) dinyatakan reliabel atau handal. Dari hasil tabel *Reliability Statistics* variabel X dan variabel Y di atas, dapat dikatakan bahwa hasil keduanya

menunjukkan hasil yang reliabel atau handal. Hal ini menunjukkan bahwa nilai konsistensi instrumen penelitian tersebut dalam kisaran $> 0,60$ s/d $0,80$ yang menunjukkan nilai baik.

3. Analisis Korelasi

Uji korelasi ini dengan tujuan untuk menyatakan derajat dan arah hubungan linear antara dua variabel. Ketika terdapat hubungan linear sempurna pada setiap perubahan variabel Y. Korelasi antara dua variabel dinyatakan dengan koefisien korelasi yang dihitung dengan r Pearson's correlation.

Tabel 4.26
Hasil Uji Korelasi Variabel Perbaikan Data *Cargo manifest* (X)

Correlations			
		Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i>	<i>Dwelling time</i> Barang di Pelabuhan
Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i>	Pearson Correlation	1	.809**
	Sig. (2-tailed)		<,001
	N	33	33
<i>Dwelling time</i> Barang di Pelabuhan	Pearson Correlation	.809**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	
	N	33	33
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).			

Sumber: Data olahan penulis dengan IBM SPSS statistics 29 Tahun (2024)

a) Dasar Pengambilan Keputusan

- 1) Jika nilai Signifikansi $< 0,05$, maka berkorelasi.
- 2) Jika nilai Signifikansi $> 0,05$, maka tidak berkorelasi.

b) Tabel Klasifikasi Nilai Koefisien Korelasi

Tabel 4.27
Klasifikasi Koefisien Korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,199	Sangat Rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Cukup Kuat
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,000	Sangat Kuat

Berdasarkan perhitungan manual dan pengolahan data menggunakan program *IBM SPSS Statistic 29* di atas, dapat dilihat nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,809 karena besarnya r berada di antara internal 0,80 – 1,00 menunjukkan bahwa hubungan antara perbaikan data *Cargo manifest* (X) terhadap *dwelling time* di pelabuhan (Y) Batu Ampar Batam dinyatakan sangat kuat dan positif. Hubungan antara perbaikan data *Cargo manifest* (X) terhadap *dwelling time* di pelabuhan (Y) Batu Ampar Batam satu arah. Artinya jika perbaikan data *Cargo manifest* besar, maka *dwelling time* di pelabuhan akan besar pula sebaliknya jika perbaikan data *Cargo manifest* kecil, *dwelling time* di pelabuhan kecil.

4. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis Regresi Linier Sederhana merupakan pengambilan keputusan dengan mengacu pada dua hal, yakni membandingkan nilai signifikansi dengan nilai probabilitas 0,05.

- a) Jika nilai signifikansi $< 0,05$, artinya variabel X berpengaruh terhadap variabel Y
- b) Jika nilai signifikansi $> 0,05$, artinya variabel X tidak berpengaruh terhadap variabel Y

Tabel 4.28
Hasil Uji Regresi Linear Sederhana Variabel X Terhadap Y Menggunakan
IBM SPSS Statistic 29

Coefficients^a						
	Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	7.382	4.834		1.527	.137
	Perbaikan Data Cargo manifest	.840	.109	.809	7.670	<,001

a. Dependent Variable: *Dwelling time* Barang di Pelabuhan

Sumber: Data olahan penulis dengan IBM SPSS statistics 29 Tahun (2024)

Bentuk persamaan regresi linier sederhana sebagai berikut :

$$Y = \alpha + bX$$

$$Y = 7,382 + 0,840X$$

Berdasarkan ketentuan dan persamaan di atas, menunjukkan bahwa pengaruh X terhadap Y positif dengan koefisien regresi nilai $b = 0,840$, berarti setiap kenaikan satu satuan X akan diikuti kenaikan Y sebesar 0,840. Dengan persamaan ini berarti dapat dijelaskan jika meningkatnya *dwelling time* barang di pelabuhan disebabkan oleh peningkatan perbaikan data *cargo manifest* 0,840 kali pada konstanta 7,382 yang artinya adalah antara koefisien Y dan X berbanding searah, yaitu apabila meningkatnya perbaikan data *cargo manifest*, maka *dwelling time* barang di pelabuhan akan meningkat.

5. Analisis Koefisien Determinasi

Koefisien Determinasi ini berfungsi untuk menghitung kontribusi pengaruh variabel X terhadap variabel Y. Dalam penelitian ini perbaikan data *Cargo manifest* sebagai variabel X, dan *dwelling time* barang di pelabuhan sebagai variabel Y. Berikut hasil olahan program IBM SPSS versi 29 dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.29**Hasil Uji Determinasi X Terhadap Y Menggunakan IBM SPSS Statistic 29**

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.809 ^a	.655	.644	2.76450
a. Predictors: (Constant), PERBAIKAN DATA CARGO MANIFEST				

Sumber: Data olahan penulis dengan IBM SPSS statistics 29 Tahun (2024)

Berdasarkan perhitungan di atas, menunjukkan bahwa besarnya nilai korelasi/hubungan (R) yaitu sebesar 0,809. Dari output tersebut diperoleh koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,655 yang mengandung pengertian bahwa pengaruh variabel bebas (Perbaikan Data *Cargo manifest*) terhadap variabel terikat (*Dwelling time* di Pelabuhan) adalah sebesar 65,5 %.

6. Uji Hipotesis

Uji Statistik t pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independent secara individu dalam menerangkan variasi variabel dependen (Ghozali, 2018:98). Uji T digunakan untuk mengetahui pengaruh parsial variabel independent terhadap variabel dependen. Uji T ini dapat dilakukan dengan membandingkan t hitung dengan t tabel atau dengan melihat kolom signifikansi pada masing-masing t hitung.

Tabel 4.30**Hasil Uji Hipotesis Variabel X Terhadap Y Menggunakan IBM SPSS****Statistic 29**

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	7.382	4.834		1.527	.137
Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i>	.840	.109	.809	7.670	<,001
a. Dependent Variable: <i>Dwelling time</i> Barang di Pelabuhan					

Sumber: Data olahan penulis dengan IBM SPSS statistics 29 Tahun (2024)

a) Berdasarkan Nilai Signifikansi (Sig.)

1. Jika nilai signifikansi (Sig.) < probabilitas 0,05 , maka ada pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) atau hipotesis diterima.
2. Jika nilai Signifikansi > probabilitas 0,05 , maka tidak ada pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) atau hipotesis ditolak.

b) Berdasarkan Perbandingan Nilai t_{hitung} dengan t_{tabel} ,

1. Jika nilai $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$, maka ada pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) atau hipotesis diterima.
2. Jika nilai $t_{\text{hitung}} < t_{\text{tabel}}$, maka ada pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) atau hipotesis ditolak.

Berdasarkan output SPSS di atas diketahui nilai t_{hitung} variabel perbaikan data *Cargo manifest* adalah sebesar 7,670. Karena nilai $t_{\text{hitung}} = 7,670 > t_{\text{tabel}} = 1,527$, maka dapat disimpulkan bahwa H_a (hipotesis penelitian) diterima. Artinya ada pengaruh variabel perbaikan data *Cargo manifest* (X) terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan (Y).

C. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah merupakan penjelasan untuk mencari solusi terhadap permasalahan yang ada. Oleh karena itu pemecahan masalah harus relevan dengan permasalahan yang ada dalam skripsi ini. Permasalahan utama yang diteliti dan dibahas mengenai keterlambatan pengeluaran barang di pelabuhan yang ditangani di pelabuhan Batu Ampar Batam, diantaranya dipengaruhi oleh perbaikan data *cargo manifest*. Adapun pemecahan masalah yang dapat setelah menganalisis data di atas antara lain :

1. Hasil dari analisis data variabel perbaikan data *cargo manifest* (X) yang memiliki nilai skor terendah adalah indikator perbaikan data *cargo manifest* dilakukan secara akurat dan tepat dengan skor 4,06. Maka dalam indikator perbaikan data *cargo manifest* dilakukan secara akurat dan tepat ini perlu ditingkatkan lagi . Hal ini mengindikasikan adanya permasalahan dalam proses perbaikan data *Cargo manifest* yang perlu segera ditangani. Beberapa faktor yang menyebabkan rendahnya skor ini antara lain kurangnya ketelitian petugas dalam melakukan

perbaikan data, keterbatasan waktu dalam proses perbaikan, dan sistem yang digunakan belum optimal dalam mendukung akurasi dan ketepatan perbaikan data. Untuk mengatasi masalah ini, direkomendasikan untuk meningkatkan cara cek ulang data dan keterangan barang pada saat memasukkan data ke dalam sistem sebelum *manifest* diterbitkan, pelatihan staf, mengoptimalkan sistem manajemen data, dan menerapkan teknologi yang lebih canggih untuk memastikan perbaikan data *cargo manifest* dapat dilakukan dengan lebih akurat dan tepat waktu, sehingga dapat berkontribusi positif terhadap *dwelling time* barang di Pelabuhan Batu Ampar Batam.

2. Hasil dari analisis data variabel perbaikan data *cargo manifest* (X) yang memiliki nilai skor tertinggi adalah banyaknya perbaikan pada kesalahan berpengaruh pada kinerja perusahaan dengan skor 4,57. Temuan ini menggaris bawahi pentingnya perbaikan data *cargo manifest* dalam meningkatkan efisiensi operasional perusahaan. Tingginya skor ini mengindikasikan bahwa responden sangat menyadari dampak signifikan dari perbaikan kesalahan terhadap kinerja perusahaan secara keseluruhan. Hal ini menunjukkan bahwa upaya-upaya perbaikan data *cargo manifest* yang telah dilakukan memberikan hasil positif yang terlihat jelas dalam peningkatan kinerja. Namun, meskipun indikator ini memiliki skor tertinggi, masih ada ruang untuk perbaikan lebih lanjut. Perusahaan dapat mempertimbangkan untuk mengimplementasikan sistem manajemen kualitas yang lebih ketat, meningkatkan pelatihan staf, dan mengadopsi teknologi canggih untuk meminimalkan kesalahan sejak awal, sehingga mengurangi kebutuhan akan perbaikan dan lebih lanjut meningkatkan kinerja perusahaan serta mengurangi *dwelling time* di pelabuhan Batu Ampar Batam.
3. Langkah yang diambil untuk mengatasi perbaikan data *cargo manifest* pada PT Snepac Shipping di pelabuhan Batu Ampar Batam diantaranya yaitu :
 - 1) Pelabuhan Batu Ampar Batam dapat menerapkan sistem verifikasi data yang lebih komprehensif dan ketat. Ini melibatkan pengecekan silang antara data yang diinput dengan dokumen pendukung seperti bill of lading, packing list, dan invoice. Sistem ini dapat memanfaatkan teknologi otomasi dan kecerdasan buatan untuk mendeteksi ketidaksesuaian atau anomali dalam data *Cargo manifest*. Dengan pendekatan ini, kesalahan dapat diidentifikasi dan diperbaiki lebih awal dalam proses, mengurangi potensi masalah di tahap

selanjutnya.

- 2) Pelatihan dan Pengembangan Kompetensi Staf: Program pelatihan intensif dan berkelanjutan dapat diimplementasikan untuk meningkatkan kompetensi staf yang terlibat dalam pengelolaan data *cargo manifest*. Pelatihan ini harus mencakup aspek-aspek seperti pemahaman mendalam tentang dokumentasi perdagangan internasional, prosedur kepabeanan, dan penggunaan sistem informasi pelabuhan. Selain itu, workshop reguler tentang pembaruan regulasi dan best practices dalam pengelolaan data cargo dapat diadakan. Peningkatan kompetensi staf akan mengurangi kesalahan manusia dan meningkatkan efisiensi dalam perbaikan data.
 - 3) Pengembangan Sistem Informasi Terintegrasi: Pelabuhan dapat mengembangkan atau meningkatkan sistem informasi yang terintegrasi, menghubungkan semua pihak yang terlibat dalam rantai logistik, termasuk agen pelayaran, bea cukai, dan operator terminal. Sistem ini harus memungkinkan pertukaran data secara real-time, memfasilitasi deteksi dini kesalahan, dan memungkinkan perbaikan data yang cepat dan akurat.
4. Hasil dari analisis data variabel lama barang di pelabuhan *dwelling time* barang (Y) yang memiliki nilai skor terendah adalah indikator efisiensi penggunaan waktu barang dipelabuhan memiliki nilai terendah dengan skor 4,18. Hal ini mengindikasikan bahwa setiap kesalahan data yang tidak terdeteksi sejak awal akan memicu serangkaian proses verifikasi ulang yang memakan waktu dan sumber daya. Kesalahan data manifest seringkali memicu terjadinya penundaan dalam penyediaan dokumen yang diperlukan untuk proses bea cukai. Dokumen-dokumen seperti bill of lading, packing list, dan invoice harus disesuaikan dengan data yang telah diperbaiki, sehingga membutuhkan waktu tambahan untuk diproses. Penundaan dalam penyediaan dokumen ini akan berdampak langsung pada peningkatan *dwelling time*. dapat disimpulkan bahwa akurasi data manifest merupakan faktor kritis yang mempengaruhi efisiensi proses bongkar muat di pelabuhan. Kesalahan data tidak hanya memperlambat proses, tetapi juga meningkatkan biaya operasional pelabuhan dan menurunkan tingkat kepuasan pelanggan. Oleh karena itu, upaya untuk meningkatkan akurasi data *manifest* harus menjadi prioritas utama dalam rangka meningkatkan kinerja pelabuhan.

5. Hasil dari analisis data variabel lama barang di pelabuhan *dwelling time* barang (Y) yang memiliki nilai skor tertinggi adalah indikator efisiensi penggunaan waktu barang dipelabuhan memiliki nilai terendah dengan skor 4,66. Ini menunjukkan bahwa responden memberikan penilaian positif terhadap pengeluaran barang, yang menunjukkan bahwa perbaikan data *cargo manifest* telah berkontribusi signifikan dalam meningkatkan efisiensi proses pengeluaran. Proses pengeluaran barang yang lebih cepat dan terorganisir berkat akurasi data manifest memungkinkan barang keluar dari pelabuhan dengan lebih efisien, sehingga mengurangi waktu tunggu dan *dwelling time* secara keseluruhan. Hal ini juga berdampak positif terhadap kepuasan pengguna jasa pelabuhan, yang merasakan manfaat langsung dari pengurangan waktu yang diperlukan untuk pengeluaran barang. Dengan demikian, perbaikan sistem pengelolaan data *cargo manifest* terbukti efektif dalam mempercepat pengeluaran barang dan mengoptimalkan *dwelling time* di pelabuhan Batu Ampar.
6. *Dwelling time* barang di Pelabuhan Batu Ampar dipengaruhi oleh berbagai faktor yang berkaitan dengan proses pengelolaan dan administrasi pelabuhan. Salah satu penyebab utama adalah lamanya proses perijinan yang harus dilalui sebelum barang dapat dikeluarkan dari pelabuhan. Prosedur yang rumit dan tumpang tindih dalam regulasi sering kali menyebabkan keterlambatan dalam pengeluaran barang, sehingga memperpanjang waktu tunggu. Selain itu, ketidakakuratan data pada *cargo manifest* juga berkontribusi terhadap masalah ini, karena dapat menyebabkan kesalahan dalam pengelolaan barang dan memperlambat proses bongkar muat. Upaya perbaikan yang dilakukan, seperti peningkatan sistem teknologi informasi dan pengurangan birokrasi, diharapkan dapat mempercepat proses pengeluaran barang dan mengurangi *dwelling time*. Dengan demikian, perbaikan data *cargo manifest* menjadi krusial untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas pengelolaan barang di Pelabuhan Batu Ampar, sehingga dapat mendukung kelancaran arus logistik dan menekan biaya operasional.
7. Dampak perbaikan data *cargo manifest* diantaranya :
 - a. Banyaknya barang yang tertimbun di pelabuhan yang menimbulkan kemacetan arus barang yang berada di pelabuhan.
 - b. Adanya biaya tambahan terkait dengan penumpukan cargo dan *cargodoring*.
 - c. Meningkatkan angka *dwelling time* di pelabuhan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis dan pembahasan mengenai pengaruh perbaikan data *cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan oleh PT Snepac Shipping Batam yang telah diuraikan pada sub bab sebelumnya, maka penulis menarik kesimpulan. Kesimpulan merupakan suatu ringkasan secara keseluruhan dari skripsi ini diperoleh sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil perhitungan analisis koefisien korelasi (r) diperoleh angka korelasi sebesar 0,809 karena besarnya r berada di antara 0,80- 1,00 dan memiliki nilai signifikansi sebesar 0,001.

Dengan hasil tersebut berarti terdapat hubungan yang sangat kuat dan korelasi positif antara pengaruh perbaikan data *cargo manifest* terhadap *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam. Dapat diartikan apabila perbaikan data *cargo manifest* mengalami kenaikan maupun penurunan, maka akan diikuti kenaikan dan penurunan juga pada *dwelling time* barang di pelabuhan Batu Ampar Batam.

2. Berdasarkan hasil perhitungan analisis koefisien determinasi (r^2) yaitu 65,5%. Yang menunjukkan bahwa terdapat pengaruh variabel bebas (perbaikan data *cargo manifest*) terhadap variabel terikat (*dwelling time* barang di pelabuhan) adalah sebesar 65,5%. Sementara itu 34,5% merupakan pengaruh lain yang menyebabkan *dwelling time* barang di pelabuhan. Faktor lain yang berpengaruh yaitu faktor alam, maupun faktor mekanik.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, penulis mengusulkan saran pada perusahaan PT Snepac Shipping Batam sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil analisis data variabel perbaikan data *cargo manifest* (X), yang menunjukkan skor terendah pada indikator perbaikan data *cargo manifest*

dilakukan secara akurat dan tepat dengan nilai 4,06, perlu dilakukan peningkatan signifikan dalam aspek ini. Rendahnya skor ini mencerminkan adanya permasalahan dalam proses perbaikan data *cargo manifest* yang harus segera ditangani. Beberapa faktor penyebabnya meliputi kurangnya ketelitian petugas dalam melakukan perbaikan data, keterbatasan waktu yang tersedia untuk proses tersebut, serta sistem yang belum optimal dalam mendukung akurasi dan ketepatan perbaikan data. Oleh karena itu, disarankan untuk meningkatkan prosedur cek ulang data dan keterangan barang saat memasukkan data ke dalam sistem sebelum manifest diterbitkan. Selain itu, pelatihan bagi staf perlu diperkuat untuk meningkatkan kompetensi mereka, sistem manajemen data harus dioptimalkan, dan penerapan teknologi yang lebih canggih perlu dipertimbangkan. Dengan langkah-langkah ini, diharapkan perbaikan data *cargo manifest* dapat dilakukan dengan lebih akurat dan tepat waktu, sehingga berkontribusi positif terhadap pengurangan *dwelling time* barang di Pelabuhan Batu Ampar Batam. Hal tersebut dilakukan dengan tujuan untuk menghindari terjadinya perbaikan data *cargo manifest* yang berulang kali sehingga *customer* tidak merasa ragu untuk memilih agen pengangkutan yang baik.

2. Hasil dari analisis data variabel *dwelling time* barang di pelabuhan (Y) yang memiliki nilai skor terendah adalah indikator barang di pelabuhan memiliki nilai terendah dengan skor 4,36.

Dari hasil analisis data di atas, penulis memberikan saran rendahnya skor ini menunjukkan adanya masalah dalam pengelolaan waktu yang berdampak pada *dwelling time* barang. Oleh karena itu, disarankan untuk melakukan evaluasi menyeluruh terhadap proses operasional di pelabuhan, termasuk identifikasi titik-titik hambatan yang menyebabkan keterlambatan. Implementasi sistem manajemen waktu yang lebih baik, seperti penggunaan teknologi informasi untuk memantau dan mengoptimalkan alur kerja, juga sangat dianjurkan. Selain itu, pelatihan bagi staf pelabuhan dalam manajemen waktu dan efisiensi operasional dapat meningkatkan kesadaran dan keterampilan mereka dalam mengelola waktu dengan lebih baik. Dengan langkah-langkah ini, diharapkan efisiensi penggunaan waktu barang di pelabuhan dapat meningkat, sehingga berkontribusi pada pengurangan *dwelling time* dan meningkatkan kepuasan pengguna jasa pelabuhan. Dan dapat mempercepat pengeluaran barang dari pelabuhan (*gate out*) dan juga

mempersingkat waktu barang di pelabuhan mengingat tarif barang yang ada di pelabuhan terus berlaku dan berjalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad. (1991). *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*. Bandung : Citra Aditya Bakti.
- Anita dkk. (2017). *Analisis Dwelling time Impor Pada Pelabuhan Tanjung Priok Melalui Penerapan Theory Of Constraints*. *Jurnal Perspektif Bea Dan Cukai*. Vol 1, No 12017.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. (2001). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Fauziah, Ifat. (2018). *Buku Panduan Ekspor & Impor*. Jakarta : Penerbit Ilmu.
- Kurniawan. (2021). *Buku Persiapan Ujian Sertifikasi Ahli Kepabeanan*. Jakarta: CBMInstitute.
- Nurachmad, Much. (2018). *Pedoman Mengurus Segala Macam Surat Perizinan & Dokumen Secara Legal Formal*. Yogyakarta: Media Pressindo.
- Purba, Bonaraja dkk. (2021). *Ekonomi Internasional*. Yayasan Kita Menulis.
- Pusat Data dan Analisa Tempo. (2019). *Dwelling, dan Pencapaian Target Pemerintah Seri*
I. Jakarta: Tempo Publishing
- Republik Indonesia. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*
- Republik Indonesia. *Undang-Undang nomor 17 tahun 2006 tentang Kepabeanan*.
- Republik Indonesia. *Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran..*
- Republik Indonesia. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia*.
- Republik Indonesia. *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 158/PMK.04/2017 Tentang Tatalaksana Penyerahan Pemberitahuan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut, Manifes Kedatangan Sarana Pengangkut dan Manifes Keberangkatan Sarana Pengangkut*.
- Republik Indonesia. *Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 120/PMK.04/2017 Tentang Tata Laksana Pemasukan dan Pengeluaran Barang Ke dan Dari Kawasan Yang Telah Ditetapkan Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas dan Pembebasan Cukai*.
- Risa, Mey. (2018). *Ekspor Impor*. Banjarmasin : Poliban Press.
- Rinaldy, Eddie dkk. (2021). *Perdagangan Internasional (Konsep dan Aplikasi)*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sasono, Herman Budi. (2021). *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*.

Yogyakarta : CV Andi Offset.

Sasono, Herman Budi. (2021). *Manajemen Impor & Importasi Indonesia*. Yogyakarta :
CVAndi Offset.

Siswanto. (2021). *Pengantar Custody Transfer Petroleum & Petroleum
Product*.

Yogyakarta: Deepublish

Supardi, Edi (2019). *Ekspor Impor : Teori Dan Praktikum Kegiatan Ekspor Impor
UntukPraktisi Logistik Dan Bisnis*. Yogyakarta : Deepublish Publisher.

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian (Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Bandung :
CV.Alfabelta.

Surat Dirjen Bea dan Cukai Nomor S-85/BC/2005 tanggal 28 Januari 2005

Tulus, Victor dan Toto Aminoto. (2021:106). *Ekspor Impor : Teori Praktik untuk
Pemula*.

Jakarta: CV Mitra Cendekia Media.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

Kuesioner Penelitian

Kuesioner Penelitian " Pengaruh Perbaikan Data Cargo Manifest Terhadap Dwelling Time Barang Di Pelabuhan Batu Ampar Batam"

Dengan Hormat,

Bersama dengan ini saya Fatmaniah Nathasyah Ramadhani Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta (STIP Jakarta) memohon kesediaan bantuan Bapak/Ibu /Saudara/i untuk mengisi kuisisioner penelitian dengan judul "PENGARUH PERBAIKAN DATA CARGO MANIFEST TERHADAP DWELLING TIME BARANG DI PELABUHAN BATU AMPAR BATAM". Data dan informasi yang Bapak/Ibu berikan sangat berpengaruh dalam penyelesaian skripsi sebagai syarat untuk menyelesaikan program D-IV di Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan STIP Jakarta. Atas ketersediaan dari Bapak/Ibu/Saudara/i, saya mengucapkan terimakasih.

Email *

Jawaban Anda

Nama *

Jawaban Anda

Jenis Kelamin *

- LAKI-LAKI
 PEREMPUAN

Umur *

- 20-30 Tahun
 31-40 Tahun
 41-50 Tahun

Umur *

- 20-30 Tahun
 31-40 Tahun
 41-50 Tahun
 > 50 Tahun

Pendidikan Terakhir *

- SMA
 D-III
 D-IV
 S1
 S2

Berikutnya

Kosongkan formulir

1. Perusahaan pernah mengalami perbaikan data manifest baik inward manifest maupun outward manifest. *

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

2. Data rincian barang yang dimasukkan kedalam modul manifest sudah sesuai dengan data rincian barang yang ada dilapangan. *

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

3. Data manifest cargo mencakup semua informasi yang diperlukan untuk proses kepabeanaan. *

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

4. Ketepatan waktu dalam proses perbaikan data cargo manifest dapat berpengaruh terhadap kepercayaan customer kepada perusahaan. *

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

5. Pihak terkait merespons dengan cepat terhadap laporan kesalahan data manifest cargo.

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

6. Pengurusan manifest cargo dilakukan dengan memperhatikan detail dan akurasi data.

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

7. Banyaknya perbaikan data pada kesalahan manifest berpengaruh pada kinerja perusahaan. *

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

8. Perubahan data rincian barang oleh customer (eksportir/importir) dilakukan tanpa adanya komunikasi dengan agen menyebabkan kesalahan dalam penerbitan manifest. *

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

9. Perlunya komunikasi antara agen pelayaran dan perusahaan emkl terkait dengan perubahan jadwal kapal yang akan berlayar agar tidak terjadi kesalahan dalam penginputan data manifest. *

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

10. Peningkatan perbaikan data cargo manifest dapat berkitab pada mundurnya jadwal kapal yang telat diinput kedalam modul manifest *

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

DWELLING TIME BARANG DIPELABUHAN BATU AMPAR BATAM (VARIABEL Y)

Deskripsi (opsional)

1. Akurasi data manifest cargo mempengaruhi waktu tunggu barang di pelabuhan. *

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

2. Penundaan clearance barang sering terjadi karena kesalahan dalam data manifest cargo. *

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

3. Rata-rata waktu yang dihabiskan kapal untuk proses bongkar muat sudah efisien. *

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

4. Waktu yang dibutuhkan untuk persetujuan cargo manifest tidak mempengaruhi kelancaran proses pelabuhan. *

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

5. Komunikasi antara agen pelayaran, pihak pelabuhan, dan pihak kapal di Pelabuhan Batu Ampar Batam umumnya berjalan dengan lancar membantu mengurangi dwelling time. *

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

6. Akses informasi terkait manifest cargo di Pelabuhan Batu Ampar Batam umumnya mudah dan cepat. *

1 2 3 4 5
Sangat Tidak Setuju (STS) Sangat Setuju (SS)

LAMPIRAN 2
Data Hasil Penelitian Variabel Redress Manifest (X)

NO RESPONDEN	Nomor Butir										SKOR TOTAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
R-01	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	49
R-02	4	5	4	3	3	4	4	4	4	3	38
R-03	5	5	3	4	4	4	4	4	5	4	42
R-04	5	4	4	4	3	5	5	5	4	5	44
R-05	4	4	5	4	3	3	4	5	4	4	40
R-06	4	5	4	5	4	5	5	5	4	5	46
R-07	5	5	5	3	3	3	3	4	5	3	39
R-08	4	3	4	4	3	3	5	4	4	3	37
R-09	5	5	5	4	4	5	4	4	5	4	45
R-10	5	4	5	3	5	4	5	5	5	5	46
R-11	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
R-12	4	4	4	4	4	3	4	4	4	5	40
R-13	4	3	4	4	3	4	3	4	4	5	38
R-14	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	49
R-15	4	3	4	3	3	3	3	5	4	4	36
R-16	5	5	4	4	5	5	5	4	5	5	47
R-17	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	42
R-18	4	4	3	4	4	4	5	4	4	4	40
R-19	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
R-20	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	42
R-21	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	48
R-22	5	5	5	5	4	3	4	4	5	5	45
R-23	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	49
R-24	4	3	3	4	3	5	3	4	4	4	37
R-25	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	46
R-26	4	4	4	4	3	4	5	5	4	4	41
R-27	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	49
R-28	4	4	4	4	5	4	4	4	5	4	42
R-29	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	47
R-30	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	47
R-31	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
R-32	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	49
R-33	4	4	3	4	5	4	3	4	4	5	40

LAMPIRAN 3
Data Hasil Penelitian Variabel *Dwelling time* Barang Di Pelabuhan (Y)

NO RESPONDEN	Nomor Butir										SKOR TOTAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
R-01	5	5	4	4	5	4	5	5	5	5	47
R-02	4	4	3	3	3	4	3	4	4	4	36
R-03	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	35
R-04	4	5	4	5	5	5	5	5	4	5	47
R-05	3	5	3	3	4	3	5	5	5	4	40
R-06	5	4	4	3	5	4	4	5	5	5	44
R-07	4	5	3	5	5	4	4	4	4	4	42
R-08	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	38
R-09	5	3	4	5	5	5	5	5	5	5	47
R-10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
R-11	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	48
R-12	5	4	4	3	3	4	5	4	4	5	41
R-13	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	37
R-14	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	46
R-15	4	4	4	4	3	4	3	4	4	5	39
R-16	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
R-17	4	4	4	5	4	4	4	5	4	5	43
R-18	4	5	4	4	4	3	4	4	4	4	40
R-19	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	48
R-20	4	4	5	5	5	5	3	5	5	4	45
R-21	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	48
R-22	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
R-23	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
R-24	4	3	4	4	5	4	4	5	4	4	41
R-25	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
R-26	4	4	5	5	4	4	3	5	4	5	43
R-27	5	5	4	5	5	3	5	5	5	5	47
R-28	4	3	5	4	4	3	3	4	4	4	38
R-29	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	49
R-30	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	49
R-31	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
R-32	5	4	4	5	4	5	5	4	4	4	44
R-33	4	4	4	4	4	3	4	4	5	5	41

LAMPIRAN 4

Hasil Uji Korelasi Variabel Perbaikan Data *Cargo manifest* (X) Terhadap *Dwelling time* Barang diPelabuhan (Y) Menggunakan *IBM SPSS Statistic 29*

Correlations			
		Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i>	<i>Dwelling time</i> Barang di Pelabuhan
<i>Perbaikan Data Cargo manifest</i>	Pearson Correlation	1	.809**
	Sig. (2-tailed)		<,001
	N	33	33
<i>Dwelling time</i> Barang di Pelabuhan	Pearson Correlation	.809**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	
	N	33	33
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).			

LAMPIRAN 5

Hasil Uji Regresi Linier Sederhana Variabel Perbaikan Data *Cargo manifest* (X) Terhadap *Dwelling time* Barang di Pelabuhan (Y)

Menggunakan *IBM SPSS Statistic 29*

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	7.382	4.834		1.527	.137
	Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i>	.840	.109	.809	7.670	<,001

a. Dependent Variable: *Dwelling time* Barang di Pelabuhan

LAMPIRAN 6

Hasil Uji Determinasi Variabel Perbaikan Data *Cargo manifest* (X)
Terhadap *Dwelling time* Barang diPelabuhan (Y) Menggunakan *IBM SPSS*

Statistic 29

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.809 ^a	.655	.644	2.76450
a. Predictors: (Constant), PERBAIKAN DATA CARGO MANIFEST				

LAMPIRAN 7

Hasil Uji Hipotesis Variabel Perbaikan Data *Cargo manifest* (X) Terhadap *Dwelling time* Barang diPelabuhan (Y) Menggunakan *IBM SPSS Statistic 29*

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	7.382	4.834		1.527	.137
	Perbaikan Data <i>Cargo manifest</i>	.840	.109	.809	7.670	<,001

a. Dependent Variable: *Dwelling time* Barang di Pelabuhan

LAMPIRAN 8
Permohonan Perbaikan Data Cargo manifest



Perusahaan Pelayaran Nasional

PT. SNEPAC SHIPPING

Pulau Batam

Head Office : Jl. Duyung, Komp. Ruko Jodoh Centre Point Blok A No.5, Sei Jodoh - Batam
Telp. (0778) 450555, 427258, 427289 Fax. (0778) 430345



Batam, 12 September 2022

Nomor : 012 / SS / BTM / IX / 2021

Perihal : Permohonan Redress Perubahan Nama Shipper; Alamat Shipper pada Inward Manifest

Kepada Ythi:
Kepala Kantor pelayanan Utama
Bea dan Cukai tipe B Batam,
u.p Kepala Seksi Administrasi Manifest
Di Batu Ampar, Batam

Dengan Hormat,

Dengan ini kami PT. Snepac Shipping mengajukan Permohonan Redress Perubahan Nama Shipper, Alamat Shipper pada Inward Manifest untuk kapal keagenan kami, dengan data-data sebagai berikut :

Nama Saran Pengangkut	: TB.WINSTAR CHAMPION / TK. WINSTAR 2310
Voyage	: 08J22
Nomor BC 1.1/Tanggal	: 025408 / 08-09-2022
Pelabuhan Asal	: SGJUR/Jurong
Pelabuhan Transit	: SGJUR/Jurong
Pelabuhan Bongkar	: IDBTU/Batu Ampar
Pelabuhan Akhir	: IDBTU/Batu Ampar
Bendera	: SG/SINGAPORE
Kelompok Pbs	: 20
Nomor Pos	: 0016
Nomor & Tanggal BL	: WS/BAP/219672-22 / Tanggal : 08/09/2022
Shipper	: ASHCROFT INSTRUMENTS SINGAPORE PTE LTD
Alamat Shipper	: BLOCK 1004 TOA PAYOH NORTH#07- 15/17SINGAPORE 318995
Consignee	: PT. PELAYARAN NASIONAL SAMUDRA TUJUH
NPWP	: 030953152215000
Alamat Consignee	: CITRA SUPERMALL HARBOURBAY BLOK B5-6 SUNGAI JODOH, BATU AMPAR, BATAM
Jumlah Kemasan	: 1 CS
Berat	: 165.0000 Kgm
M3	: 1.3100 M3
Container	: -
Nama Barang	: PRESSURE GAUGE INV# SEP2120-22 SO # S220760APR PO # HWPO220146

Atas data tersebut diatas, Kami mengajukan Permohonan Redress Perubahan Nama Shipper, Alamat Shipper pada Inward Manifest menjadi :

Nama Shipper	: FEDERAL HARDWARE ENGINEERING CO. PTE.LTD
Alamat Shipper	: 12 CHIN BEE DRIVE, SINGAPORE 619868

Permohonan Redress Perubahan Nama Shipper, Alamat Shipper pada Inward Manifest diajukan dikarenakan kesalahan dari Singapore.

Demikianlah permohonan ini kami ajukan kepada Bapak, atas perhatian dan kerja sama yang Bapak berikan kami ucapkan Terima kasih.

Hormat Kami,
PT. Snepac Shipping

ZULKIFLI
Director

TANDA TERIMA	
NO. AGENDA : 12/09/2022	
TANGGAL : 12/09/2022	
DISP. KE KABAG/BID : MANIFEST	
JAM	PARAF
11-01	4



Perusahaan Pelayaran Nasional

PT. SNEPAC SHIPPING

Pulau Batam

Head Office : Jl. Duyung, Komp. Ruko Jodoh Centre Point Blok A No.5, Sei Jodoh - Batam
Telp. (0778) 450555, 427258, 427289 Fax. (0778) 430345



Batam, 17 NOVEMBER 2022

Nomor : 017 / SS-I / XI / 2022

Perihal : Permohonan Redress Perubahan Nama Consignee pada Outward Manifest

Kepada Yth:

Kepala Kantor pelayanan Utama

Bea dan Cukai tipe B Batam.

u.p Kepala Seksi Administrasi Manifest

Di Batu Ampar, Batam

Dengan Hormat,

Dengan ini kami PT. Snepac Shipping mengajukan "Permohonan Redress Perubahan Nama Consignee pada Outward Manifest" untuk kapal keagenan kami, dengan data-data sebagai berikut:

Nama Sarana Pengangkut	: TB.CAPRICORN 80/TK. CAPRICORN 51
Voyage	: PB216
Nomor BC 1.1/Tanggal	: 032422 / 10-11-2022
Bendera	: ID / INDONESIA
Kelompok Pos	: 20
Nomor Pos	: 0009
Nomor B/L & Tanggal B/L	: BAPSIN0021137 & 10/11/2022
Pelabuhan Asal	: IDBTU/Batu Ampa
Pelabuhan Transit	: IDBTU/Batu Ampa
Pelabuhan Bongkar	: SGSIN/ Singapore
Pelabuhan Akhir	: SGSIN/ Singapore
Shipper	: PT. KENCANA BUMI SUKSES
NO. NPWP	: 841899040225000
Alamat Shipper	: PL. NIPAH JEMB II KEL. PULAU SETOKOK KEC. BULANG - BATAM INDONESIA
Consignee	: PL. NIPAH JEMB II KEL. PULAU SETOKOK KEC. BULANG BATAM INDONESIA
Alamat Consignee	: NO. 78 QINHUANG STREET, HIGHTTECHPARK, ECONOMIC&TECHNOLOGICALDEVELOPMENT ZONE, QINHUANGDAO, 066004, HEBEI PROVINCE, P.R. CHINA
Jumlah Kemasan	: 4 NE
Berat	: 94,030.0000 Kgm
M3	: 288.0000 M3
Nomor Container	: PONU7828796; 40"/FCL ; MRKU5589577; 40"/FCL; CAIU8112610; 40"/FCL; SUDU8922579; 40"/FCL
Seal Number	: ML-ID0289090 ; ML-ID0289087; ML-ID0289088; ML-ID0289089
HS CODE	: 1212
Nama Barang	: SARGASSUM SEAWEEED (CRUSHED)
	INV NO. : 108/KBS-LBA/XI/2022

Atas data tersebut diatas, Kami mengajukan Permohonan Redress Perubahan Nama Consignee pada Outward Manifest Menjadi :

Consignee : LEADING BIO-AGRICULTURAL CO.,LTD

Permohonan Redress Perubahan Nama Consignee pada Outward Manifest ini diajukan dikarenakan kesalahan oleh pihak kami.

Demikianlah permohonan ini kami ajukan kepada Bapak, atas perhatian dan kerja sama yang Bapak berikan kami ucapkan Terimakasih.

Hormat Kami,
PT. Snepac Shipping

Zulkifli
Director

TANDA TERIMA	
NO AGENDA :	
TANGGAL : 17/11/2022	
DISP KE KABAG/BID : Manifest	
JAM	PARAF
10.18	f



Perusahaan Pelayaran Nasional

PT. SNEPAC SHIPPING

Pulau Batam

Head Office : Jl. Duyung, Komp. Ruko Jedoh Centre Point Blok A No.5, Sei Jedoh - Batam
Telp. (0778) 450555, 427258, 427289 Fax. (0778) 430345



Batam, 05 DESEMBER 2022

Nomor : 005 / SS-I / XII / 2022

Perihal : Permohonan Redress Perubahan HS CODE pada Inward Manifest

Kepada Yth:

Kepala Kantor pelayanan Utama

Bea dan Cukai tipe B Batam.

u.p Kepala Seksi Administrasi Manifest

Di Batu Ampar, Batam

Dengan Hormat,

Dengan ini kami PT. Snepac Shipping mengajukan "Permohonan Redress Perubahan HS CODE pada Inward Manifest" untuk kapal keagenan kami, dengan data-data sebagai berikut:

Nama Sarana Pengangkut : TB.SABANG 39/TK.SUMBER JAYA 22
 Voyage : QG255
 Nomor BC 1.1/Tanggal : 034761 / 01-12-2022
 Bendera : ID / INDONESIA
 Kelompok Pos : 20
 Nomor Pos : 0009
 Nomor B/L & Tanggal B/L : BTMSB2208269 & 01/12/2022
 Pelabuhan Asal : SGSIN/ Singapore
 Pelabuhan Transit : SGSIN/ Singapore
 Pelabuhan Bongkar : IDBTU/Batu Ampar
 Pelabuhan Akhir : IDBTU/Batu Ampar
 Shipper : TEIKOKU SOUTH ASIA PTE LTD
 Alamat Shipper : 1A INTERNATIONAL BUSINESS PARK #11- 01, SINGAPORE 609933
 NO. NPWP : 011000163217001
 Notify Party : SAME AS CONSIGNEE
 Consignee : PT MUSIM MAS
 Alamat Consignee : JALAN RAYA PELABUHAN CPO KABIL KABIL - NONGSA - BATAM - 29400 INDONESIA
 Jumlah Kemasan : 4 PK
 Berat : 65.5000 Kgm
 M3 : 0.1840 M3
 Nomor Container : MESU2002472; 20"/LCL
 HS CODE : 7208
 Nama Barang : BEARING, IMPELLER, LOCK WASHER, MOTOR GASKET, PUMP GASKET, ROTOR ASSEMBLY, SHAFT SLEEVE, SLEEVE, THRUST COLLAR HS CODE : 8482.80.00, 8413.91.30, 7318.21.00, 8484.10.00, 8483.60.00, 7307.29.10

Atas data tersebut diatas, Kami mengajukan Permohonan Redress Perubahan HS CODE pada Inward Manifest Menjadi : 8482.

Permohonan Redress Perubahan HS CODE pada Inward Manifest ini diajukan dikarenakan kesalahan oleh pihak kami.

Demikianlah permohonan ini kami ajukan kepada Bapak, atas perhatian dan kerja sama yang Bapak berikan kami ucapkan Terimakasih.

Hormat Kami,
PT. Snepac Shipping



TANDA TERIMA	
NO. AGENDA :	
TANGGAL : 05/12/2022	
DISP. KE KABAG/BID MANIFES	
JAM	PARAF
9.36	4



Perusahaan Pelayaran Nasional

PT. SNEPAC SHIPPING

Pulau Batam

Head Office : Jl. Duyung, Komp. Ruko Jodoh Centre Point Blok A No.5, Sal. Jodoh - Batam
Telp. (0778) 450555, 427258, 427289 Fax. (0778) 430345



Batam, 13 Desember 2022

Nomor : 013 / SS / BTM / XII / 2022

Perihal : Permohonan Redress Perubahan Nama Consignee, Alamat Consignee, NPWP pada Inward Manifest

Kepada Yth:
Kepala Kantor pelayaran Utama
Bea dan Cukai tipe B Batam,
u.p Kepala Seksi Administrasi Manifest
Di Batu Ampar, Batam

Dengan Hormat,

Dengan ini kami PT. Snepac Shipping mengajukan Permohonan Redress Perubahan Nama Consignee, Alamat Consignee, NPWP pada Inward Manifest untuk kapal keagenan kami, dengan data-data sebagai berikut :

Nama Sarana Pengangkut	: TB.WINSTAR GRACE/TK.WINSTAR 2310
Voyage	: 09M22
Nomor BC 1.1/Tanggal	: 035703 / 09-12-2022
Pelabuhan Asal	: SGJUR/Jurong
Pelabuhan Transit	: SGJUR/Jurong
Pelabuhan Bongkar	: IDBTU/Batu Ampar
Pelabuhan Akhir	: IDBTU/Batu Ampar
Bendera	: SINGAPORE
Kelompok Pos	: 20
Nomor Pos	: 0033
Nomor & Tanggal BL	: WS/BAP/225751-22 / Tanggal : 09/12/2022
Shipper	: UNITED PANEL-SYSTEM (M) SDN BHD
Alamat Shipper	: PTD 124299, JALAN KEMPAS LAMA, KAMPUNG SEELONG JAYA, 81300 SKUDAI JOHOR, MALAYSIA
Consignee	: PT.HERVI TEKNOLOGI INDONESIA
NPWP	: 813538303225000
Alamat Consignee	: KOMPLEK RUKO TAMAN RAYA BLOCK B NO.7 BATAM CENTER INDONESIA
Jumlah Kemasan	: 1 NE
Berat	: 4,199.0000 Kgm
M3	: 72.0000 M3
Container	: WSPU3384007; 40'FCL S/N: 059709
Nama Barang	: PIR 100MM SANDWICH PANEL 1150MM X 2800MM, PIR 100MM SANDWICH PANEL 1150MM X 2700MM, PIR 100MM SANDWICH PANEL 1150MM X 5488MM, PIR 50MM SLAB PANEL 1210MM X 3000MM INV NO: 4070-B
Atas data tersebut diatas, Kami mengajukan Permohonan Redress Perubahan,	
Nama Consignee menjadi	: PT. PODANA LIMA BATAM
Alamat consignee menjadi	: KOMPLEK SAKURA PERMAI BLOK B NO.1 LT.2, KEL. KAMPUNG SERAYA, KEC. BATU AMPAR, KOTA BATAM, PROP. KEPULAUAN RIAU
NPWP	: 76.620.669.2-215.000

Permohonan Redress Perubahan Nama Consignee, Alamat Consignee, NPWP pada Inward Manifest ini diajukan dikarenakan kesalahan dari Singapore.

Demikianlah permohonan ini kami ajukan kepada Bapak, atas perhatian dan kerja sama yang Bapak berikan kami ucapkan Terima kasih.

Hormat Kami,
PT. SNEPAC SHIPPING


ZULKIFLI
Director

TANDA TERIMA	
NO. AGENDA :	31229551
TANGGAL :	13/12/2022
DISP. KE KABAG/BID :	Manifest
JAM	PARAF
11:38	



Perusahaan Pelayaran Nasional

PT. SNEPAC SHIPPING

Pulau Batam

Jl. Duyung, Komp. Jodoh Centre Poin Blok A No. 8, Jodoh - Batam, Telp (0778) 425444 Fax. (0778) 459010 E-mail: info@snepac.co.id

Batam, 27 Maret 2023

Nomor : 027 / SS / BTM / III / 2023

Perihal : Permohonan Redress Perubahan Alamat Consignee Pada Inward Manifest

Kepada Yth:

Kepala Kantor pelayanan Utama

Bea dan Cukai (Ipe B) Batam.

u.p Kepala Seksi Administrasi Manifest

Di Batu Ampar, Batam

Dengan Hormat,

Dengan ini kami PT. Snepac Shipping mengajukan Permohonan Redress Perubahan Alamat Consignee Pada Inward Manifest untuk kapal keagenan kami, dengan data-data sebagai berikut :

Nama Sarana Pengangkut	: TB.WINSTAR GRACE / TK. WINSTAR 2310
Voyage	: 24C23
Nomor BC 1./Tanggal	: 010387 / 24-03-2023
Pelabuhan Asal	: SGJUR/Jurong
Pelabuhan Transit	: SGJUR/Jurong
Pelabuhan Bongkar	: IDBTU/Batu Ampar
Pelabuhan Akhir	: IDBTU/Batu Ampar
Bandera	: SG/SINGAPORE
Kelompok Pos	: 20
Nomor Pos	: 0022
Nomor & Tanggal BL	: WS/BAP/232793-23 / Tanggal : 24/03/2023
Shipper	: CPS ASIA PACIFIC PTE LTD
Alamat Shipper	: 11 SECOND CHIN BEE ROAD SINGAPORE 61877
Consignee	: PT. MULTI OCEAN SHIPYARD
NPWP	: 02706875825001
Alamat Consignee	: PLAZA MAREIN 21ST FLOOR JL. JEND. SUDIRMAN KAV 76-78 JAKARTA SELATAN 12910
Jumlah Kemasan	: 1 PX
Berat	: 430.0000 Kgm
M3	: 0.6050 M3
Container	: WSPU3332020; 20'/LCL
Nama Barang	: ALUMINIUM HULL ANODE BOLTED TYPE C/W RUBBER

Atas data tersebut diatas, Kami mengajukan Permohonan Redress Perubahan Alamat Consignee Pada Inward Manifest menjadi : : GEDUNG SUMATERA CONVENTION CENTRE 5TH FLOOR R. 519 KELURAHAN BELLAN, KECAMATAN BATAM KOTA-BATAM

Permohonan Redress Perubahan Alamat Consignee Pada Inward Manifest ini diajukan dikarenakan salah pengetikan dari pihak kami.

Demikianlah permohonan ini kami ajukan kepada Bapak, atas perhatian dan kerja sama yang Bapak berikan kami ucapkan Terima kasih.

Hormat Kami,
PT. Snepac Shipping



ZULKIFLI
Director

TANDA TERIMA	
NO. AGENDA :	-
TANGGAL :	27-03-2023
DISP. KE KABAG/BID :	Adm. Manifest.
JAM	PARAF
09.40	[Signature]



Perusahaan Pelayaran Nasional
PT. SNEPAC SHIPPING

Pulau Batam
Head Office : Jl. Duyung, Komp. Ruko Johor Centre Point Blok A No.5, Sei Johor - Batam
Telp. (0778) 450555, 427258, 427289 Fax. (0778) 430345



Batam, 12 APRIL 2023

Nomor : 012 / SS-I / IV / 2023

Perihal : Permohonan Redress Perubahan Nama Shipper, Alamat Shipper Dan Penambahan Nama Notify Party Dan Alamat Notify Party Pada Inward Manifest

Kepada Yth:

Kepala Kantor pelayanan Utama

Bea dan Cukai tipe B Batam.

u.p Kepala Seksi Administrasi Manifest

Di Batu Ampar, Batam

Dengan Hormat,

Dengan ini kami Permohonan Redress Perubahan Nama Shipper, Alamat Shipper Dan Penambahan Nama Notify Party Dan Alamat Notify Party Pada Inward Manifest" untuk kapal keagenan kami, dengan data-data sebagai berikut:

Nama Sarana Pengangkut : TB. CAPRICORN 120/TK.CAPRICORN 59
Voyage : RG619
Nomor BC 1.1/Tanggal : 012561 / 11-04-2023
Bendera : ID / INDONESIA
Kelompok Pos : 20
Nomor Pos : 0089
Nomor B/L & Tanggal B/L : BTMSB2302172 & 11/04/2023
Pelabuhan Asal : SGSIN/ Singapore
Pelabuhan Transit : SGSIN/ Singapore
Pelabuhan Bongkar : IDBTU/Batu Ampar
Pelabuhan Akhir : IDBTU/Batu Ampar
Shipper : VALLIANZ SHIP BUILDING & ENGINEERING PTE LTD
Alamat Shipper : 1 HARBOURFRONT AVENUE #06-08 KEPPELBAY TOWER
SINGAPORE 098632
NO. NPWP : 02.485.410.1-217.000
Notify Party : -
Alamat Notify Party : -
Consignee : PT. UNITED SINDO PERKASA
Alamat Consignee : JALAN RAYA PELABUHAN LAMA KABIL, BATAM -
INDONESIA NPWP : 02.485.410.1-217.000
Jumlah Kemasan : 4 PK
Nomor Kontainer : MBSU2000485; 20"/LCL
Berat : 802.0000 Kgm
M3 : 5.3480 M3
HS CODE : 8450
Nama Barang : STACKED WASHER & DRYER 10KG MODEL:
LTEE5ASP543NW01 VOLTAGE: 240V-1-60HZ

Permohonan Redress Perubahan Nama Shipper, Alamat Shipper Dan Penambahan Nama Notify Party Dan Alamat Notify Party Pada Inward Manifest menjadi :

Shipper : GOLTENS SINGAPORE PTE LTD
Alamat Shipper : C/O ALLIANCE LAUNDRY CE S.R.O. MISTECKA 1116 742 58
PRIBOR CZECH REPUBLIC
Notify Party : VALLIANZ SHIPBUILDING & ENGINEERING PTE LTD
Alamat Notify Party : 1 HARBOURFRONT AVENUE #06-08 KEPPEL BAY TOWER
SINGAPORE 098632

Permohonan Redress Perubahan Nama Shipper, Alamat Shipper Dan Penambahan Nama Notify Party Dan Alamat Notify Party Pada Inward Manifest ini diajukan dikarenakan kesalahan oleh pihak kami.

Demikianlah permohonan ini kami ajukan kepada Bapak, atas perhatian dan kerja sama yang Bapak berikan kami ucapkan Terimakasih.

Hormat Kami,
PT. SNEPAC SHIPPING



Zulkarna
Director

TANDA TERIMA	
NO. AGENDA :	
TANGGAL : 12 APR 2023.	
DISP. KE KABAG/BID <i>Ajm. Manifest</i>	
JAM	PARAF
10.08	<i>ash</i>



Perusahaan Pelayaran Nasional

PT. SNEPAC SHIPPING

Pulau Batam

Head Office : Jl. Duyung, Komp. Ruko Jodoh Centro Point Blok A No.5, Sei Jodoh - Batam
Telp. (0778) 450555, 427258, 427289 Fax. (0778) 430345



Batam, 14 APRIL, 2023

Nomor : 014/SS-1/IV/2023

Perihal : Permohonan Redress Perubahan Hs Code Pada Inward Manifest

Kepada Yth:

Kepala Kantor pelayanan Utama

Bea dan Cukai tipe B Batam.

u.p Kepala Seksi Administrasi Manifest

Di Batu Ampar, Batam

Dengan Hormat,

Dengan ini kami Permohonan Redress Perubahan Hs Code Pada Inward Manifest" untuk kapal keagenan kami, dengan data-data sebagai berikut:

Nama Sarana Pengangkut	: TB.MEGAMAS SWEET/TK. SAMUDRA BINTAN 88
Voyage	: P13D23
Nomor BC L1/Fanggal	: 012879 / 14-04-2023
Bendera	: ID / INDONESIA
Kelompok Pos	: 20
Nomor Pos	: 0003
Nomor B/L & Tanggal B/L	: XWSU/BAP/233952-23 & 13/04/2023
Pelabuhan Asal	: SGSIN/ Singapore
Pelabuhan Transit	: SGSIN/ Singapore
Pelabuhan Bongkar	: IDBTU/Batu Ampar
Pelabuhan Akhir	: IDBTU/Batu Ampar
Shipper	: GREEN FUN ALLIANCE LTD
Alamat Shipper	: UNIT 2B AMESBURY DISTRIBUTION PARK LONDON ROAD AMESBURY SP4 7RT
NO. NPWP	: 608415055215000
Consignee	: PT. CELLULAR WORKSHOP
Alamat Consignee	: JL RE MARTADINATA NO 81 TANJUNG PINGGIR SEKUPANG KOTA BATAM KEPULAUAN RIAU 29428
Jumlah Kemasan	: 1 NE
Nomor Kontainer	: CAIU9188272; 40"/FCL
Seal Number	: 059951
Berat	: 8,084.0000 Kgm
M3	: 72.0000 M3
HS CODE	: 2402
Nama Barang	: ATOMIZER DEVICE

Atas data tersebut diatas kami mengajukan Permohonan Redress Perubahan Hs Code Pada Inward Manifest menjadi : 8543

Permohonan Redress Perubahan Hs Code Pada Inward Manifest ini diajukan dikarenakan kesalahan oleh pihak kami.

Demikianlah permohonan ini kami ajukan kepada Bapak, atas perhatian dan kerja sama yang Bapak berikan kami ucapkan Terimakasih.

Hormat Kami,
PT. SNEPAC SHIPPING

Zuhri
Director

TANDA TERIMA	
NO. AGENDA	34409180
TANGGAL	14-04-2023
DISP. KE KANTOR BID	
JAM	PARAF
	<i>[Signature]</i>



Perusahaan Pelayaran Nasional
PT. SNEPAC SHIPPING
Pulau Batam

Jl. Duyung, Komp Pertokoan Citra Permai Blok B No. 14 Jodoh - Batam Telp. (0778) 425444 Fax : (0778) 459010



Batam, 18 APRIL 2023

Nomor : 018 / SS-I / IV/ 2023

Perihal : Permohonan Redress Perubahan Hs Code Pada Inward Manifest

Kepada Yth:

Kepala Kantor pelayanan Utama

Bea dan Cukai tipe B Batam.

u.p Kepala Seksi Administrasi Manifest

Di Batu Ampar, Batam

Dengan Hormat,

Dengan ini kami Permohonan Redress Perubahan Hs Code Pada Inward Manifest" untuk kapal keagenan kami, dengan data-data sebagai berikut:

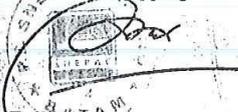
Nama Sarana Pengangkut : TB.MEGAMAS SWEET/TK. SAMUDRA BINTAN 88
Voyage : P13D23
Nomor BC 1.1/Tanggal : 012879 / 14-04-2023
Bendera : ID / INDONESIA
Kelompok Pos : 20
Nomor Pos : 0003
Nomor B/L & Tanggal B/L : XWSU/BAP/233952-23 & 13/04/2023
Pelabuhan Asal : SGSIN/ Singapore
Pelabuhan Transit : SGSIN/ Singapore
Pelabuhan Bongkar : IDBTU/Batu Ampar
Pelabuhan Akhir : IDBTU/Batu Ampar
Shipper : GREEN FUN ALLIANCE LTD
Alamat Shipper : UNIT 2B AMESBURY DISTRIBUTION PARK LONDON ROAD
AMESBURY SP4 7RT
NO. NPWP : 608415055215000
Consignee : PT. CELLULAR WORKSHOP
Alamat Consignee : JL RE MARTADINATA NO 81 TANJUNG PINGGIR
SEKUPANG KOTA BATAM KEPULAUAN RIAU 29428
Jumlah Kemasan : 1 NE
Nomor Kontainer : CAIU9188272; 40"/FCL
Seal Number : 059951
Berat : 8,084.0000 Kgm
M3 : 72.0000 M3
HS CODE : 2402
Nama Barang : ATOMIZER DEVICE

Atas data tersebut diatas kami mengajukan Permohonan Redress Perubahan Hs Code Pada Inward Manifest menjadi : 2404

Permohonan Redress Perubahan Hs Code Pada Inward Manifest ini diajukan dikarenakan kesalahan oleh pihak kami.

Demikianlah permohonan ini kami ajukan kepada Bapak, atas perhatian dan kerja sama yang Bapak berikan kami ucapkan Terimakasih.

Hormat Kami,
PT. SNEPAC Shipping


Zulkiffi
Director

TANDA TERIMA	
NO. AGENDA :	
TANGGAL : 18/04/2023	
DISP. KE KABAG/BID : Manifest	
JAM	PARAF
08.42	f



Perusahaan Pelayaran Nasional
PT. SNEPAC SHIPPING
Pulau Batam



Jl. Duyuing, Komp. Citra Permai Blok B No. 9, Sei Jodoh - Batam Telp. (0778) 429866, 432482 Fax. (0778) 421976, 421686

Batam, 19 MEI 2023
Nomor : 019 / SS/ V/ 2023
Perihal : Permohonan Redress Perubahan Bruto Total Pada Inward Manifest
Kepada Yth:
Kepala Kantor pelayanan Utama
Bea dan Cukai tipe B Batam.
u.p Kepala Seksi Administrasi Manifest
Di Batu Ampar, Batam

Dengan Hormat,

Dengan ini kami PT. Snepac Shipping mengajukan Permohonan Redress Perubahan Bruto Total Pada Inward Manifest' untuk kapal keagenan kami, dengan data-data sebagai berikut:

Nama Sarana Pengangkut : TB. CAPRICORN 120/TK. CAPRICORN 59
Voyage : RG633
Nomor BC 1.1/Tanggal : 016338 / 12-05-2023
Bendera : ID / INDONESIA
Kelompok Pos : 20
Nomor Pos : 0045
Nomor B/L & Tanggal B/L : SINBAP0035313 & 12/05/2023
Pelabuhan Asal : SGSIN/ Singapore
Pelabuhan Transit : SGSIN/ Singapore
Pelabuhan Bongkar : IDBTU/Batu Ampar
Pelabuhan Akhir : IDBTU/Batu Ampar
Shipper : WUJIANG SCREWTECH PRECISION INDUSTRY CO.,LTD
Alamat Shipper : 339,FU HSIN RD., SHENTA, WUJIANG ,JIANGSU, PRC.
NO. NPWP : 031845779215000
Consignee : PT. KIAN SOON HARDWARE
Alamat Consignee : PURI INDUSTRIAL PARK 2000 BLOK D NO. 1B, BATAM
CENTRE BATAM 29431 INDONESIA
Jumlah Kemasan : 1 NE
Nomor Kontainer : TGBU2350488 (20GP)
Seal Number : YMAN521136
Bruto Total : 5,964.000 Kgm
M3 : 14.688 M3
HS CODE : 7318
Nama Barang : SCREW

Atas data tersebut diatas kami mengajukan Permohonan Redress Perubahan Bruto Total Pada Inward Manifest menjadi : 4,400.000 Kgm.

Permohonan Redress Perubahan Bruto Total Pada Inward Manifest ini diajukan dikarenakan kesalahan Singapore.

Demikianlah permohonan ini kami ajukan kepada Bapak, atas perhatian dan kerja sama yang Bapak berikan kami ucapkan Terimakasih.

Hormat Kami,
PT. Snepac Shipping

Zulkifli
Director

TANDA TERIMA	
NO. AGENDA :	
TANGGAL : 19 Mei 2023	
DISP. KE KABAG/BID : manifes	
JAM	PARAF
8:50	



Perusahaan Pelayaran Nasional

PT. SNEPAC SHIPPING

Pulau Batam

Head Office : Jl. Duyung, Komp. Ruko Jodoh Centre Point Blok A No.5, Sei Jodoh - Batam
Telp. (0778) 450555, 427258, 427289 Fax. (0778) 430345



Batam, 06 JUNI 2023

Nomor : 006 / SS / BTM / VI / 2023

Perihal : Permohonan Redress Perubahan Nama Consignee, Alamat Consignee, pada Inward Manifest

Kepada Yth:

Kepala Kantor pelayanan Utama
Bea dan Cukai tipe B Batam.
u.p Kepala Seksi Administrasi Manifest
Di Batu Ampar, Batam

Dengan Hormat,

Dengan ini kami PT. Snepac Shipping mengajukan Permohonan Redress Perubahan Nama Consignee, Alamat Consignee, pada Inward Manifest untuk kapal keagenan kami, dengan data-data sebagai berikut :

Nama Sarana Pengangkut	: TB. CAPRICORN 120/TK. CAPRICORN 59
Voyage	: RG644
Nomor BC 1.1/Tanggal	: 019439/ 05-06-2023
Pelabuhan Asal	: SGSIN/Singapore
Pelabuhan Transit	: SGSIN/Singapore
Pelabuhan Bongkar	: IDBTU/Batu Ampar
Pelabuhan Akhir	: IDBTU/Batu Ampar
Bendera	: INDONESIA
Kelompok Pos	: 20
Nomor Pos	: 0030
Nomor & Tanggal BL	: BTMSB2303270/ Tanggal : 05/06/2023
Shipper	: DRAYTON AEROSPACE LIMITED
Alamat Shipper	: ROOM 1305, 13/F TOWER A, NEW MANDARIN PLAZA, 14 SCIENCE MUSEUM ROAD, TSIM SHA TSUI, KOWLOON, HONG KONG
Consignee	: PT WINGS ABADI BANDARA HANG NADIM
Alamat Consignee	: JL. HANG NADIM BATU BESAR NONGSA KOTA BATAM, KEPULAUAN RIAU INDONESIA
Jumlah Kemasan	: 2 PK
Berat	: 576.0000 Kgm
M3	: 4.0390 M3
Container	: MESU2001563; 20"/LCL S/N:
Nama Barang	: LEG ASSEMBLY (LH), LEG ASSEMBLY (RH)
Atas data tersebut diatas, Kami mengajukan Permohonan Redress Perubahan,	
Nama Consignee menjadi	: PT WINGS ABADI
Alamat consignee menjadi	: BANDARA HANG NADIM JL. HANG NADIM BATU BESAR NONGSA KOTA BATAM, KEPULAUAN RIAU INDONESIA

Permohonan Redress Perubahan Nama Consignee, Alamat Consignee pada Inward Manifest ini diajukan dikarenakan kesalahan dari pihak kami.

Demikianlah permohonan ini kami ajukan kepada Bapak, atas perhatian dan kerja sama yang Bapak berikan kami ucapkan Terima kasih.

Hormat Kami,

PT. SNEPAC SHIPPING



ZUS KARLI
Director

TANDA TERIMA	
NO AGENDA :	
TANGGAL : 06/06/2023	
DISP. KE KABAG/BID : manifest	
JAM	PARAF
16.23	



Perusahaan Pelayaran Nasional
PT. SNEPAC SHIPPING
Pulau Batam



Jl. Duyung, Komp. Citra Permai Blok B No. 9, Sei Jodoh - Batam Telp. (0778) 429866, 432482 Fax. (0778) 421976, 421686

Batam, 15 JUNI 2023
Nomor : 015 / SS/ VI/ 2023
Perihal : Permohonan Redress Perubahan Nama Consignee, Alamat Consignee dan NPWP Pada Inward Manifest
Kepada Yth:
Kepala Kantor pelayanan Utama
Bea dan Cukai tipe B Batam.
u.p Kepala Seksi Administrasi Manifest
Di Batu Ampar, Batam

Dengan Hormat,

Dengan ini kami Permohonan Redress Perubahan Nama Consignee, Alamat Consignee dan NPWP Pada Inward Manifest untuk kapal keengenan kami, dengan data-data sebagai berikut:

Nama Sarana Pengangkut : TB.SABANG 39/TK. SUMBER JAYA 22
Voyage : QG311
Nomor BC I.I/Tanggal : 020677 / 14-06-2023
Bendera : ID / INDONESIA
Kelompok Pos : 20
Nomor Pos : 0025
Nomor B/L & Tanggal B/L : BTMSB2303437 & 14/06/2023
Pelabuhan Asal : SGSIN/ Singapore
Pelabuhan Transit : SGSIN/ Singapore
Pelabuhan Bongkar : IDBTU/Batu Ampar
Pelabuhan Akhir : IDBTU/Batu Ampar
Shipper : BERLAC AG
Alamat Shipper : ALLMIENDWEG 394450 SISSACH. SWITZERLAND
NO. NPWP : 029835733215000
Consignee : PT TRIPLUS HITECH
Alamat Consignee : PURI INDUSTRIAL PARK 2000 BLOCK C NO. - - 9
KELURAHAN BALOI PERMAI BATAM CENTER
BATAM, INDONESIA
Jumlah Kemasan : 9 PK
Nomor Kontainer : MESU2002472; 20"/LCL
Seal Number :
Berat : 291.5000 Kgm
M3 : 0.8400 M3
HS CODE : 3208
Nama Barang : BERLACRYL PUR 2COMP, SILVER, SPECIAL THINNER
FOR PS/ABS, BERLACRYL 2 COMP. BASECAOT

Atas data tersebut diatas kami mengajukan Permohonan Redress Perubahan Nama Consignee Alamat Consignee dan NPWP Pada Inward Manifest Menjadi :

Nama Consignee : PT CICOR PANATEC
Alamat Consignee : JL. BERINGIN LOT 323 & 324, BATAMINDO INDUSTRIAL PARK,
MUKA KUNING, 29433 BATAM - INDONESIA.
NPWP : 015432974217000

Permohonan Redress Perubahan Nama Consignee, Alamat Consignee dan NPWP Pada Inward ini diajukan dikarenakan kesalahan Pengetikan oleh pihak kami.

Demikianlah permohonan ini kami ajukan kepada Bapak, atas perhatian dan kerja sama yang Bapak berikan kami ucapkan Terimakasih.

Hormat Kami,
PT. SNEPAC SHIPPING


Zulkifli
Director

TANDA TERIMA	
NO-AGENDA :	
TANGGAL : 15/06/23	
DISP KE KASAG/BID :	
JAM	PASIF
8.36	1



Perusahaan Pelayaran Nasional
PT. SNEPAC SHIPPING
Pulau Batam

Jl. Duyung, Komp. Citra Permai Blok B No. 9, Sei Jodoh - Batam Telp. (0778) 429866, 432482 Fax. (0778) 421976, 421686



Batam, 03 JULI 2023

Nomor : 003 / SS / VII / 2023

Perihal : Permohonan Redress Perubahan Nomor Kontainer Pada Inward Manifest

Kepada Yth:

Kepala Kantor pelayanan Utama

Bea dan Cukai tipe B Batam.

u.p Kepala Seksi Administrasi Manifest

Di Batu Ampar, Batam

Dengan Hormat,

Dengan ini kami Permohonan Redress Perubahan Nomor Kontainer Pada Inward Manifest" untuk kapal keagenan kami, dengan data-data sebagai berikut:

Nama Sarana Pengangkut : TB.MEGAMAS SWEET/TK. SAMUDRA BINTAN 88
Voyage : P02G23
Nomor BC 1.1/Tanggal : 023135 / 03-07-2023
Bendera : ID / INDONESIA
Kelompok Pos : 20
Nomor Pos : 0018
Nomor B/L & Tanggal B/L : XWSU/BAP/239655-23 & 02/07/2023
Pelabuhan Asal : SGSIN/ Singapore
Pelabuhan Transit : SGSIN/ Singapore
Pelabuhan Bongkar : IDBTU/Batu Ampar
Pelabuhan Akhir : IDBTU/Batu Ampar
Shipper : TIANJIN ARCELORMITTAL STEEL TRADE CO., LTD
Alamat Shipper : NO. 31 SHENGSHUIHUPAN, JIANGHAI JIANGHAI DISTRICT, TIANJIN CHINA
NO. NPWP : 854178845215000
Consignee : PT. CHELSINDO BAHARI PRATAMA
Alamat Consignee : KOMP. HARBOUR VIEW KL. DUYUNG BLOK A NO. 10, KEL SEI JODOH, KEC BATU AMPAR
Jumlah Kemasan : 3 NE
Nomor Kontainer : GCXU503227; 40"/FCL ; HMMU6496557; 40"/FCL ; KOCU5229721; 40"/FCL
Seal Number : 211752053 ; 211752088 ; 211764835
Berat : 82,440.0000 Kgm
M3 : 216.0000 M3
HS CODE : 7216
Nama Barang : ANGLE BAR

Atas data tersebut diatas kami mengajukan Permohonan Redress Perubahan Nomor Kontainer Pada Inward Manifest **GCXU503227; 40"/FCL** menjadi : **GCXU5032277 ; 40"/FCL**

Permohonan Redress Perubahan Nomor Kontainer Pada Inward Manifest ini diajukan dikarenakan kesalahan Pengetikan oleh pihak kami.

Demikianlah Permohonan ini kami ajukan kepada Bapak, atas perhatian dan kerja sama yang Bapak berikan kami ucapkan Terimakasih.

Hormat Kami,
PT. SNEPAC SHIPPING



TANDA TERIMA	
NO. AGENDA :	
TANGGAL : 03 Juli 2023	
DISP. KE KABAG/BID :	
JAM	PARAF
9.48	/



Perusahaan Pelayaran Nasional

PT. SNEPAC SHIPPING

Pulau Batam

Jl. Duyung, Komp. Citra Permal Blok B No. 9, Sei Jodoh - Batam Telp. (0778) 429866, 432482 Fax. (0778) 421976, 421686



Batam, 07 JULI 2023

Nomor : 007 / SS / VII / 2023

Perihal : Permohonan Redress Perubahan Nama Shipper dan Alamat Shipper Pada Inward Manifest

Kepada Yth:

Kepala Kantor pelayanan Utama
Bea dan Cukai tipe B Batam,
u.p Kepala Seksi Administrasi Manifest
Di Batu Ampar, Batam

Dengan Hormat,

Dengan ini kami Permohonan Redress Perubahan Nama Shipper dan Alamat Shipper Pada Inward Manifest" untuk kapal keagenan kami, dengan data-data sebagai berikut:

Nama Sarana Pengangkut	: TB.MEGAMAS SWEET/TK. SAMUDRA BINTAN 88
Voyage	: P06G23
Nomor BC 1.1/Tanggal	: 023674 / 07-07-2023
Bendera	: ID / INDONESIA
Kelompok Pos	: 20
Nomor Pos	: 0001
Nomor B/L & Tanggal B/L	: XWSU/BAP/239554-23 & 06/07/2023
Pelabuhan Asal	: SGSIN/ Singapore
Pelabuhan Transit	: SGSIN/ Singapore
Pelabuhan Bongkar	: IDBTU/Batu Ampar
Pelabuhan Akhir	: IDBTU/Batu Ampar
Shipper	: YANG MING (SINGAPORE) PTE LTD
Alamat Shipper	: 171, CHIN SWEE ROAD, #08-01CES BUILDING SINGAPORE 169877
NO. NPWP	: 855272134225000
Consignee	: PT. YIXIN TEKNOLOGI PLASTIK
Alamat Consignee	: BRIGJEN KATAMSO KM.6 NO.5 KOMP. BATAM CIPTA INDUSTRI (BCI), TANJUNG UNCANG, BATU AJI KOTA BATAM, KEPULAUAN RIAU 29424
Jumlah Kemasan	: 13 NE
Nomor Kontainer	: TERLAMPIR
Seal Number	: TERLAMPIR
Berat	: 280,360.0000 Kgm
M3	: 936.0000 M3
HS CODE	: 3915
Nama Barang	: PLASTIC SCRAP LDPE FILM

TANDA TERIMA	
NO. AGENDA :	-
TANGGAL :	7/7/2023
DISP. KE KABAG/BID :	MANIFEST
JAM	PARAF
15:46	A

Atas data tersebut diatas kami mengajukan Permohonan Redress Perubahan Nama Shipper Menjadi : PEUTE PLASTICRECYCLING BV dan Alamat Shipper Menjadi : BAANHOEKWEG 4 3313 LA DORDRECHT THE NETHERLANDS Pada Inward Manifest

Permohonan Redress Perubahan Nama Shipper dan Alamat Shipper Pada Inward Manifest ini diajukan dikarenakan kesalahan Singapore.

Demikianlah Permohonan ini kami ajukan kepada Bapak, atas perhatian dan kerja sama yang Bapak berikan kami ucapkan Terimakasih.

Hormat Kami,
PT. SNEPAC SHIPPING

Zulfahri A.M.
Director