

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



SKRIPSI

**PENGARUH KELENGKAPAN PERSYARATAN DAN
PELAYANAN DOKUMEN MELALUI SIMLALA
TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL
YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI DHARMA
NUSANTARA**

Oleh :

EVITA BONITA PURBA

NRP. 463200626

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



SKRIPSI

**PENGARUH KELENGKAPAN PERSYARATAN DAN
PELAYANAN DOKUMEN MELALUI SIMLALA
TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL
YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI DHARMA
NUSANTARA**

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

Oleh :

EVITA BONITA PURBA

NRP. 463200626

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : EVITA BONITA PURBA
NRP : 463200626
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH KELENGKAPAN PERSYARATAN DAN
PELAYANAN DOKUMEN MELALUI SIMLALA
TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL
YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI DHARMA
NUSANTARA

Pembimbing Utama



Dr. April Gunawan Malau, S.SI., M.M.

Pembina (IV/a)

NIP : 19720413 199803 1 005

Jakarta, 26 Juli 2024

Pembimbing Pendamping


Imam Fahrudin, S.SI., M.SC.

Penata Tk. I (III/d)

NIP : 19881120 201503 1 001

**Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK**


Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M. M.Tr.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

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



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : EVITA BONITA PURBA
NRP : 463200626
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : PENGARUH KELENGKAPAN PERSYARATAN DAN PELAYANAN DOKUMEN MELALUI SIMLALA TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI DHARMA NUSANTARA

Ketua Penguji

Pargaulan Dwikora S., S. Si. T., MM
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19640906 199903 1 001

Anggota Penguji

Ir. Bordojo Wiwoho S. i., M.T.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19641218 199103 1 003

Anggota Penguji

Dr. April Gunawan M., S.Si., M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19720413 199803 1 005

**Mengetahui
Ketua Jurusan KALK**

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

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Kuasa, atas berkat, rahmat dan karunianya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan penuh tanggung jawab.

Penulis menyusun skripsi ini berdasarkan pengalaman penulis yang didapatkan selama melakukan praktek darat di PT. Bahari Dharma Nusantara, serta seluruh pengetahuan dan ilmu yang diberikan oleh setiap dosen pada saat penulis melaksanakan pendidikan melalui literatur-literatur yang berkesinambungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah:

**“PENGARUH KELENGKAPAN PERSYARATAN DAN PELAYANAN
DOKUMEN MELALUI SIMLALA TERHADAP KELANCARAN
OPERASIONAL KAPAL YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI DHARMA
NUSANTARA”**

Dalam penulisan ini, penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat banyak keterbatasan dan kekurangan. Oleh karena itu, penulis dengan terbuka menerima kritik dan saran yang membangun demi perbaikan penelitian di masa depan. Serta dalam penulisan skripsi ini, penulis mendapatkan banyak bantuan serta masukan dari berbagai pihak. Oleh sebab itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih serta penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada yang terhormat:

- 1) Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
- 2) Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
- 3) Bapak Titis Ari Wibowo, S. Si.T., M.M.Tr, selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
- 4) Bapak Dr. April Gunawan Malau, S.SI., M.M sebagai Dosen Pembimbing Utama atas bimbingan, motivasi, dan arahan serta waktu dan tenaga yang diberikan selama penulis menyusun skripsi ini.

- 5) Kepada Bapak Imam Fachruddin, S.SI., M.SC., M.Sc sebagai Dosen Pembimbing Pendamping, atas ilmu pengetahuan, bimbingan, arahan, waktu dan tenaga yang selalu diberikan selama penulis menyusun skripsi ini.
- 6) Seluruh Civitas Akademik, Staf, Instruktur, dan seluruh Dosen Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
- 7) Kedua Orang Tua tersayang dan tercinta, Bapak Manimbul Purba dan Ibu Marince Br. Manurung atas doa, dan kasih sayang serta dukungan dan motivasi yang tiada henti selama penulis menempuh pendidikan, serta kepada abang Tiamron Purba, abang Kornelius Pelipe Purba, Kakak Tiodora Purba, Kakak Peronika Purba, dan adik Petrus Utama Purba yang selalu mendoakan dan memotivasi penulis selama melakukan pendidikan dan menyelesaikan skripsi.
- 8) Seluruh Direksi PT. Bahari Dharma Nusantara yang telah membimbing, dan memberikan kesempatan serta pelajaran kepada penulis selama melakukan praktek darat.
- 9) Teman-teman new kamper, Eca, Yunsy, Sartong, Laleta, Elepin, Zahara, dan Selsil yang telah membantu dan memotivasi saya dalam penulisan skripsi.
- 10) Teman Dormitory Juliet 104, Nabila, Reni, Lala, Ruth dan seluruh angkatan 63, dan adik-adik ku tersayang nanat, putri dan pince yang selalu membantu dan memotivasi.
- 11) Dan kepada seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebut satu per satu.

Penulis berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi penulis, pembaca, dan pihak-pihak yang berkepentingan.

Jakarta, 26 Juli 2024

Penulis

Evita Bonita Purba

NRP. 4 63 20 0626

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR GAMBAR.....	v
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR BAGAN.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
 BAB I : PENDAHULUAN	 1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	8
C. BATASAN MASALAH	8
D. RUMUSAN MASALAH	9
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN.....	9
F. SISTEMATIKA PENULISAN	11
 BAB II : LANDASAN TEORI.....	 13
A. PENGERTIAN ATAU DEFINISI OPERASIONAL.....	13
B. TEORI	18
C. KERANGKA PEMIKIRAN.....	46
D. HIPOTESIS	48
 BAB III : METODE PENELITIAN	 50
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	50
B. METODE PENDEKATAN	51
C. SUMBER DATA	52
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	52
E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPLING	56
F. TEKNIK ANALISIS DATA	58
 BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN	 65
A. DESKRIPSI DATA.....	65
B. ANALISIS DATA.....	76
C. PEMECAHAN MASALAH	124
 BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN.....	 128
A. KESIMPULAN	128
B. SARAN.....	130

DAFTAR PUSTAKA	131
LAMPIRAN	133

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Layanan Simlala Subdit 1	38
Gambar 2.2 Alur Verifikasi Layanan SIMLALA Subdit 1	39
Gambar 2.3 Layanan SIMLALA Subdit 2	39
Gambar 2.4 Alur Verifikasi Layanan SIMLALA Subdit 2	40
Gambar 2.5 Layanan Simlala Subdit 3	40
Gambar 2.6 Alur Verifikasi Layanan SIMLALA Subdit 3	41
Gambar 4.1 Diagram Responden Berdasarkan Jenis kelamin	71
Gambar 4.2 Diagram Responden Berdasarkan Rentang Usia	72
Gambar 4.3 Diagram Responden Berdasarkan Pendidikan terakhir.....	73
Gambar 4.4 Diagram Responden Berdasarkan Jabatan atau posisi	74
Gambar 4.5 Diagram Data Responden Berdasarkan Masa Kerja	76
Gambar 4.6 Diagram Histogram Uji Normalitas	112
Gambar 4.7 Gambar P-Plot Uji Normalitas	113
Gambar 4.8 Hasil Uji Heteroskedastisitas Tabel.....	116

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Data pengajuan layanan permohonan dokumen PT. Bahari Dharma Nusantara melalui website SIMLALA periode Juli 2022 – November 2023	4
Tabel 2.1 Dimensi dan Indikator	42
Tabel 3.1 Alternatif Jawaban Dengan Skala Likert (<i>Likert Scale</i>).....	54
Tabel 3.2 Kelancaran operasional kapal (Y)	54
Tabel 3.3 Kelengkapan persyaratan (X ₁)	55
Tabel 3.4 Pelayanan Dokumen (X ₂).....	56
Tabel 3.5 Total Populasi Penelitian	57
Tabel 3.6 Hubungan Interval Koefisien Korelasi	61
Tabel 4.1 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	70
Tabel 4.2 Data Responden Berdasarkan Rentang Usia	71
Tabel 4.3 Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir	72
Tabel 4.4 Data Responden Berdasarkan Posisi atau Jabatan	74
Tabel 4.5 Data Responden Berdasarkan Masa Kerja Pada Posisi Tersebut	75
Tabel 4.6 Tabel Interval Rata-rata Jawaban Responden	77
Tabel 4.7 Tabel Variabel (X ₁) Indikator Kelengkapan	78
Tabel 4.8 Tabel Variabel (X ₁) Indikator Konsistensi	79
Tabel 4.9 Tabel Variabel (X ₁) Indikator Validitas	80
Tabel 4.10 Tabel Variabel (X ₁) Indikator Kesesuaian	80
Tabel 4.11 Tabel Variabel (X ₁) Indikator Ketepatan Waktu.....	81
Tabel 4.12 Tabel Variabel (X ₁) Indikator Kesesuaian Format	82
Tabel 4.13 Tabel Variabel (X ₁) Indikator Akurasi.....	83
Tabel 4.14 Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel Kelengkapan Persyaratan (X ₁)	84
Tabel 4.15 Tabel Variabel (X ₂) Indikator Bukti Fisik (<i>Tangibles</i>).....	87
Tabel 4.16 Tabel Variabel (X ₂) Indikator Keandalan atau Reliabilitas (<i>Reliability</i>)	88
Tabel 4.17 Tabel Variabel (X ₂) Indikator Daya Tanggap (<i>Responsiveness</i>).....	89

Tabel 4.18	Tabel Variabel (X_2) Indikator Kompetensi.....	90
Tabel 4.19	Tabel Variabel (X_2) Indikator Jaminan (<i>Assurance</i>).....	90
Tabel 4.20	Tabel Variabel (X_2) Indikator Empati (<i>Empathy</i>).....	91
Tabel 4.21	Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel Pelayanan Dokumen (X_2)	92
Tabel 4.22	Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Pelayanan Pemanduan (<i>Approach Time</i>).....	95
Tabel 4.23	Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Efektif (<i>Effective Time</i>).....	96
Tabel 4.24	Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Yang Tidak Efektif (<i>Idle Time</i>) .	97
Tabel 4.25	Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Jeda (<i>Not Operation Time</i>)	98
Tabel 4.26	Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Tambat Sejak <i>First Line</i> Sampai Dengan <i>Last Time</i> (<i>Berth Time</i>)	99
Tabel 4.27	Tabel Variabel (Y) Indikator Tingkat Penggunaan Dermaga (<i>Berth Occupancy Ratio</i>).....	99
Tabel 4.28	Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Kedatangan Kapal Berlabuh Jangkar Di Dermaga Serta Waktu Keberangkatan Kapal Setelah Melakukan Kegiatan Bongkar Muat Barang/Penumpang (<i>Turn Around Time</i>).....	100
Tabel 4.29	Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Tunggu Yang Disebabkan Oleh Pengurusan Administrasi Di Pelabuhan (<i>Postpone Time</i>).....	101
Tabel 4.30	Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Kegiatan Bongkar Muat Selama Kapal Berada Di Tambatan/Dermaga (<i>Berth Working Time</i>).....	102
Tabel 4.31	Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel Kelancaran Operasional Kapal	103
Tabel 4.32	Hasil Uji Variabel Kelengkapan Persyaratan (X_1)	108
Tabel 4.33	Hasil Uji Variabel Pelayanan Dokumen (X_2)	108
Tabel 4.34	Hasil Uji Variabel Kelancaran Operasional Kapal (Y)	109
Tabel 4.35	Hasil Uji Reliabilitas Kelengkapan Persyaratan (X_1)	110
Tabel 4.36	Hasil Uji Reliabilitas Pelayanan Dokumen (X_2)	110
Tabel 4.37	Hasil Uji Reliabilitas Kelancaran Operasional Kapal (Y)	111
Tabel 4.38	Hasil Uji Normalitas One-Sample Kolmogrov Smirnov	114
Tabel 4.39	Hasil Uji Multikolinearitas.....	115
Tabel 4.40	Regresi X_1 terhadap Y (Sederhana).....	116

Tabel 4.41	Regresi X_2 terhadap Y (Sederhana).....	117
Tabel 4.42	Regresi Linear Berganda (X_1 dan X_2 Terhadap Y).....	118
Tabel 4.43	Koefisien korelasi Berganda	119
Tabel 4.44	Koefisien Determinasi X_1 Terhadap Y	120
Tabel 4.45	Koefisien Determinasi X_2 Terhadap Y	120
Tabel 4.46	Koefisien Determinasi X_1 dan X_2 Terhadap Y	121
Tabel 4.47	Uji Variabel T (X_1) Terhadap Y	121
Tabel 4.48	Uji T Variabel (X_2) Terhadap Y	122
Tabel 4.49	Uji F Variabel (X_1) dan (X_2) terhadap Y	123

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran.....	47

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Struktur Organisasi
Lampiran 2	Rekapitulasi Variabel X_1
Lampiran 3	Rekapitulasi Variabel X_2
Lampiran 4	Rekapitulasi Variabel Y
Lampiran 5	SIUPAL
Lampiran 6	Dokumen RPK
Lampiran 7	Dokumen PKKA
Lampiran 8	Dokumen PPKN
Lampiran 9	Dokumen RPK Penambahan Pelabuhan
Lampiran 10	Daftar Permohonan SIMLALA
Lampiran 11	Catatan atau Revisi Permohonan Dokumen
Lampiran 12	Surat Permohonan RPK
Lampiran 13	<i>Crew List</i>
Lampiran 14	Surat Laut
Lampiran 15	Sertifikat Klasifikasi lambung
Lampiran 16	Sertifikat Garis Muat Internasional
Lampiran 17	Spesifikasi Kapal
Lampiran 18	Voyage Report
Lampiran 19	Output SPSS Uji Validitas Variabel X_1
Lampiran 20	Output SPSS Uji Validitas Variabel X_2
Lampiran 21	Output SPSS Uji Validitas Variabel Y
Lampiran 22	T Tabel
Lampiran 23	R Tabel
Lampiran 24	F Tabel
Lampiran 25	Uji Instrumen
Lampiran 26	Uji Instrumen Indikator X_1
Lampiran 27	Uji Instrumen Indikator X_2
Lampiran 28	Uji Instrumen Indikator Y
Lampiran 29	Dokumentasi Prada

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Secara geografis, Indonesia merupakan sebuah negara yang memiliki 17.480 pulau dengan dua pertiga luas lautan lebih besar daripada daratan. Hal ini bisa terlihat dengan adanya garis pantai di hampir setiap pulau di Indonesia (± 81.000 km) yang menjadikan Indonesia menempati urutan kedua setelah Kanada sebagai negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Indonesia merupakan satu dari lima negara yang diklasifikasikan sebagai *archipelagic state* menurut *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* pada tahun 1982. Dengan status sebagai negara *archipelagic state*, Indonesia memiliki potensi laut yang tinggi, hal tersebut didukung dengan luas wilayah laut Indonesia sebesar 3,25 juta km² dan 2,55 juta km² adalah Zona Ekonomi Eksklusif.

Indonesia dengan potensi laut yang tinggi sebagai Zona Ekonomi Eksklusif menjadikan transportasi maritim sebagai tulang punggung dari perdagangan internasional dan ekonomi global. Transportasi maritim membantu memastikan bahwa manfaat perdagangan lebih merata karena kapasitasnya yang besar dan biaya yang relatif lebih hemat dibandingkan angkutan lainnya. Transportasi laut juga berperan penting sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan setiap daerah dalam mengembangkan dan menyalurkan sumber daya alam yang dimiliki.

Pada dunia maritim terdapat berbagai macam perusahaan yang terlibat, salah satunya yaitu PT. Bahari Dharma Nusantara yang merupakan perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang keagenan kapal. Menurut H. A Abbas Salim, Manajemen Transportasi, (Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1993, hal 98) Agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran. Menurut Peraturan Pemerintah (PP) No. 82 tahun 1999 dan

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.33 tahun 2001, perusahaan pelayaran asing yang mengoperasikan kapalnya ke pelabuhan Indonesia, wajib menunjuk perusahaan pelayaran nasional sebagai agen umum. Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar, dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu general agen, sub-agen dan cabang agen. Adapun kegiatan utama perusahaan PT. Bahari Dharma Nusantara yaitu mengurus proses *clearance in* dan *clearance out* armada kapal yang diageni perusahaan tersebut. PT. Bahari Dharma Nusantara juga memberikan jasa pengurusan atau perpanjangan sertifikat serta dokumen kapal, membantu memenuhi kebutuhan kapal maupun *crew* kapal, membantu kegiatan *Ship to Ship* dan lain sebagainya.

Untuk kegiatan operasional keagenan dilakukan pada kantor cabang Batam, Tanjung Balai Karimun, Tanjung Pandan dan Manggar, sedangkan untuk pengurusan dan perpanjangan dokumen melalui SIMLALA dilakukan pada kantor pusat yang terletak di Jakarta Pusat.

Pengurusan dan perpanjangan dokumen yang dilakukan oleh kantor pusat diantaranya yaitu *Endorsement* SIUPAL Perusahaan, perubahan data perusahaan, pengurusan atau perpanjang dokumen RPK (Rencana Pengoperasian Kapal) liner dan tramper, pengurusan atau perpanjangan dokumen PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing) Liner dan Tramper, PPKN (Persetujuan Pengoperasian Kapal Nasional), dan pendaftaran kapal asing dan lain sebagainya. Saat ini pengurusan dokumen tersebut dapat dilakukan melalui *website* yaitu SIMLALA.

SIMLALA (Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas Angkutan Laut) merupakan Aplikasi berbasis web yang digunakan pada proses pengajuan permohonan layanan publik lalu lintas dan angkutan laut secara transparan dan standar. SIMLALA merupakan salah satu wujud dalam menggunakan *platform teknologi informasi* terhadap pembenahan sisi *soft* Infrastruktur bagi perusahaan pelayaran yang bergerak pada sektor pelayanan yang terintegrasi dalam standar sistem informasi kepelabuhanan dalam melayani kapal. SIMLALA diluncurkan oleh Kementerian Perhubungan untuk memudahkan perusahaan pelayaran dalam melakukan permohonan perizinan secara

online. Dengan adanya SIMLALA, perusahaan pelayaran dapat dengan mudah memonitoring pengajuan layanan yang telah diajukan sehingga dapat memangkas dan mengoptimalkan waktu dan energi perusahaan. SIMLALA ini juga diluncurkan untuk dapat menghindari adanya celah untuk dilakukannya pungutan liar ataupun korupsi.

Dalam pelaksanaan pengurusan dokumen seperti PKKA, RPK, RPK Penambahan Pelabuhan Singgah dan PPKN melalui *website* SIMLALA masih sering ditemukan kendala, diantaranya yaitu , belum sesuai format persyaratan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA, terdapat ketidaklengkapan persyaratan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA, kurangnya keandalan pegawai dalam pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA, serta kurangnya daya tanggap pihak *owner* dalam mengirim kelengkapan data dan dokumen terkait pengurusan dokumen melalui SIMLALA, Sedangkan diketahui pada saat proses pengajuan permohonan pelayanan dimulai dari proses submit dokumen hingga dokumen terbit membutuhkan waktu kurang lebih 2 sampai 5 hari tanpa revisi tergantung dokumen yang sedang diajukan. Beberapa hal diantaranya yang juga dapat mempengaruhi keterlambatan penerbitan dokumen yaitu kendala jaringan dan *server down*, lamanya proses verifikasi yang dilakukan oleh tiap *pic* (*Person In Charge*) DITLALA (Direktorat Lalu Lintas Angkutan Laut).

Selain itu faktor yang mempengaruhi keterlambatan dokumen juga dapat disebabkan oleh adanya revisi atau catatan yang diberikan oleh *pic* DITLALA, yang mana hal ini dapat terjadi akibat kurangnya kelengkapan dokumen yang disubmit ataupun ketidakcocokan data dan permohonan yang diajukan maupun dokumen yang masa berlakunya akan habis ataupun masa berlakunya sudah habis. Adanya kendala tersebut mengakibatkan terlambatnya dokumen terbit yang dimana dokumen tersebut digunakan untuk kegiatan permohonan proses *clearance in* maupun *clearance out* kapal. Tanpa adanya dokumen tersebut kegiatan *Clearance* kapal dapat tertunda ataupun mengalami keterlambatan.

Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut menjadi dasar dalam melakukan permohonan perizinan bagi kapal nasional maupun internasional untuk memasuki perairan indonesia.

Berikut tabel data pengajuan layanan permohonan dokumen yang dilakukan PT. Bahari Dharma Nusantara selama kurang lebih 1 tahun, yang dimulai sejak bulan Juli 2022 sampai bulan November 2023, yang dilakukan melalui aplikasi atau *website* SIMLALA yang didasari oleh Peraturan Menteri Perhubungan No PM 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut. Pada tabel ini juga akan dijelaskan permohonan dokumen apa saja yang diajukan, berapa lama SOP (*Standard Operating Procedure*), tanggal dan waktu permintaan yang diberikan oleh *Ship owner*, tanggal dokumen terbit, serta berapa lama waktu keterlambatan dokumen terbit.

Tabel 1.1

Data pengajuan layanan permohonan dokumen PT. Bahari Dharma Nusantara melalui website SIMLALA periode Juli 2022 – November 2023

NO	Jenis Dokumen	SOP	Tanggal Waktu Permintaan	Tanggal Dokumen Terbit	Keterlambatan Dokumen Terbit
1	RPK Tramper Pelabuhan	3 hari kerja tanpa revisi	25 Juli 2022	27 Juli 2022	-
2	RPK Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	28 Juli 2022	30 Juli 2022	-
3	PPKN	2 hari kerja tanpa revisi	22 Agustus 2023	22 Agustus 2023	-
4	RPK Tramper Pelabuhan	3 hari kerja tanpa revisi	07 September 2023	09 September 2023	-
5	PPKN	2 hari kerja tanpa revisi	20 September 2023	20 September 2023	-
6	RPK Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	14 Oktober 2022	19 Oktober 2022	3 hari

7	RPK Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	14 Oktober 2022	18 Oktober 2022	2 hari
8	PPKN	2 hari kerja tanpa revisi	21 Oktober 2023	23 Oktober 2023	1 hari
9	PKKA Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	21 November 2023	22 November 2023	-
10	PPKN	2 hari kerja tanpa revisi	21 November 2023	22 November 2023	-
11	PPKN	2 hari kerja tanpa revisi	20 Desember 2023	21 Desember 2023	-
12	PKKA Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	04 Januari 2023	06 Januari 2023	-
13	PKKA Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	04 Januari 2023	07 Januari 2023	1 hari
14	RPK Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	13 Januari 2023	17 Januari 2023	3 hari
15	RPK Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	13 Januari 2023	18 Januari 2023	2 hari
16	PKKA Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	18 Januari 2023	21 Januari 2023	1 hari
17	PKKA Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	11 Februari 2023	13 Februari 2023	-
18	PKKA Tramper	3 hari kerja	11 Februari 2023	14 Februari 2023	1 hari

		tanpa revisi			
19	RPK Tramper Pelabuhan	3 hari kerja tanpa revisi	03 April 2023	05 April 2023	-
20	RPK Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	14 April 2023	19 April 2023	3 hari
21	RPK Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	14 April 2023	18 April 2023	2 hari
22	RPK Tramper Pelabuhan	3 hari kerja tanpa revisi	07 Juni 2023	12 Juni 2023	3 hari
23	PPKN	2 hari kerja tanpa revisi	21 Juni 2023	04 Juli 2023	14 hari
24	PPKN	2 hari kerja tanpa revisi	21 Juni 2023	05 Juli 2023	15 hari
25	RPK Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	15 Juli 2023	20 Juli 2023	3 hari
26	RPK Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	15 Juli 2023	18 Juli 2023	1 hari
27	RPK Tramper Pelabuhan	3 hari kerja tanpa revisi	02 Oktober 2023	02 Oktober 2023	-
28	RPK Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	16 Oktober 2023	19 Oktober 2023	1 hari
29	RPK Tramper	3 hari kerja tanpa revisi	17 Oktober 2023	21 Oktober 2023	2 hari

30	RPK Tramper Pelabuhan	3 hari kerja tanpa revisi	24 Oktober 2023	26 Oktober 2023	-
31	<i>Endorsement</i> Siupal	5 hari kerja tanpa revisi	08 November 2023	14 November 2023	2 hari

Berdasarkan tabel tersebut terdapat 18 kali keterlambatan dari 31 kali pengajuan pengurusan dokumen melalui SIMLALA, selama periode kurang lebih 1 tahun. Sehingga dapat disimpulkan bahwa 58.06% dari total pengajuan pengurusan dokumen melalui SIMLALA, mengalami keterlambatan yang diakibatkan oleh beberapa faktor diantaranya kurangnya kelengkapan persyaratan, terdapat kendala dalam layanan dokumen akibat kurangnya kemampuan pelayanan dokumen yang dimiliki oleh *Operation* dan *Fleet Administration*, adanya kendala jaringan dan lain sebagainya, sehingga mengakibatkan keterlambatan dokumen terbit yang menyebabkan terhambatnya proses *clearance* kapal diantaranya keterlambatan kedatangan atau keberangkatan kapal dari satu pelabuhan menuju pelabuhan berikutnya.

Keterlambatan tersebut mengakibatkan terjadinya kemunduran proses waktu bongkar muat pada waktu yang sudah ditentukan. Maka perlu adanya persiapan yang cukup serta kemampuan dalam pelayanan dokumen yang cukup dalam pengurusan dokumen sehingga permohonan dokumen melalui SIMLALA dapat terbit sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Dan juga kelengkapan persyaratan juga menjadi salah satu faktor penting untuk mengurangi adanya revisi atau catatan yang diberikan oleh PIC DITLALA, sehingga jika adanya gangguan baik dari jaringan maupun sistem *error* atau sistem *Down* dapat diantisipasi. Menyadari pentingnya pelayanan yang efektif dan efisien dalam mendorong kemajuan suatu perusahaan maka perlu dilakukan evaluasi serta melakukan pemantauan perkembangan setiap teknologi dan informasi yang berkembang serta meningkatkan kualitas kerja setiap divisi yang terlibat. Berdasarkan latar belakang yang ada peneliti tertarik untuk mengangkat judul:

**“PENGARUH KELENGKAPAN PERSYARATAN DAN PELAYANAN
DOKUMEN MELALUI SIMLALA TERHADAP KELANCARAN
OPERASIONAL KAPAL YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI DHARMA
NUSANTARA”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

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

1. Terlambatnya proses *clearance in* maupun *clearance out* kapal pada saat permohonan *Clearance* kapal sehingga mempengaruhi kelancaran operasional kapal
2. Terlambatnya dokumen terbit mengakibatkan kemunduran waktu proses bongkar muat sehingga memperlambat proses kelancaran operasional kapal
3. Belum sesuai format persyaratan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA.
4. Terdapat ketidaklengkapan persyaratan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA.
5. Kurangnya keandalan pegawai dalam pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA.
6. Adanya gangguan jaringan internet atau *server down* sehingga menghambat proses pengajuan permohonan sampai penerbitan dokumen.
7. Lamanya proses verifikasi yang dilakukan oleh *pic* DITLALA akibat banyaknya antrian permohonan.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, pembatasan dari masalah yang akan diangkat penulis difokuskan pada:

1. Terdapat pengaruh antara kelengkapan persyaratan dan Pelayanan Dokumen dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA secara bersamaan menyebabkan

terhambatnya kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara.

2. Belum lengkapnya persyaratan pada pengurusan dokumen melalui SIMLALA sehingga menghambat kelancaran operasional kapal yang diageni.
3. Pelayanan dokumen yang diajukan oleh divisi *Operation* dan *Fleet Administration* tidak efektif dan efisien.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan, maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah:

1. Apakah terdapat pengaruh kelengkapan persyaratan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara?
2. Apakah terdapat pengaruh Pelayanan Dokumen yang tidak efektif dan efisien dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara?
3. Apakah terdapat pengaruh antara kelengkapan persyaratan dan Pelayanan Dokumen yang tidak efektif dan efisien dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA secara bersama-sama terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah terdapat pengaruh kelengkapan persyaratan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara.

- b. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah terdapat pengaruh Pelayanan Dokumen yang tidak efektif dan efisien dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara.
- c. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah terdapat pengaruh antara kelengkapan persyaratan dan pelayanan dokumen dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA secara bersama-sama terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara.

2. MANFAAT PENELITIAN

Berdasarkan permasalahan yang ada pada uraian di atas, maka penulis berharap akan adanya manfaat berguna antara lain:

a. Aspek Teoritis

Menghasilkan bahan informasi yang dapat menjadi referensi bagi pembaca, terutama taruna/taruni yang akan, sedang, dan sudah melakukan praktek pada perusahaan pelayaran, yang memiliki hubungan pekerjaan terkait proses pengajuan pengurusan dokumen melalui SIMLALA.

b. Aspek Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman tentang faktor apa saja yang mempengaruhi terjadinya hambatan terhadap kelancaran operasional kapal, serta menjadi referensi pertimbangan bagi perusahaan dalam memecahkan masalah pada pengurusan dokumen melalui SIMLALA secara lebih efisien dan efektif. Dengan diketahuinya faktor apa saja yang mempengaruhi pengurusan dokumen melalui SIMLALA, perusahaan dapat mengimplementasikan perubahan serta peningkatan yang diperlukan dalam meningkatkan kinerja perusahaan sehingga perusahaan memberikan layanan

yang lebih baik kepada pelanggan dengan mengurangi terjadinya hambatan pada proses pengurusan dokumen melalui SIMLALA.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Adapun maksud dari penulisan skripsi ini adalah untuk mempermudah penyusunan secara menyeluruh dan membantu memberikan pemahaman terhadap isi skripsi. Adapun penyusunan skripsi ini dibagi menjadi 5 (Lima) bab yang merupakan satu kesatuan yang saling berhubungan, sehingga tujuan penulisan skripsi ini dapat tercapai. Berikut sistematika penulisan yang digunakan penulis 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 dikemukakan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran yang membuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan yang termasuk di dalamnya mengenai pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertaitan antar variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini akan diuraikan mengenai metode-metode yang digunakan oleh penulis dalam hal penulisan skripsi ini. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data yang

mengungkapkan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

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

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

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

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN ATAU DEFINISI OPERASIONAL

Pada bab ini penulis memberikan beberapa pengertian yang diambil dari beberapa sumber seperti buku, undang-undang, pendapat ahli dan jurnal ilmiah terkait pengertian-pengertian untuk memudahkan penulis dalam memahami permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan skripsi ini.

1. Kelancaran Operasional Kapal

Kelancaran Operasional kapal merupakan bentuk dari efisiensi operasional kapal dalam mencapai tujuan perusahaan secara efektif dan efisien. Maka dalam definisi operasional ini akan dijelaskan satu per satu mengenai definisi dari kelancaran, operasional, kapal yang diageni yaitu sebagai berikut:

a. Kelancaran

Kelancaran menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) 2011 adalah “lancar”. Lancar adalah melaju dengan cepat atau bergerak maju dengan cepat. Kelancaran merupakan suatu keadaan dimana kegiatan atau suatu aktivitas terlaksana dengan baik dan maksimal dengan adanya dorongan sarana prasarana.

b. Operasional

Menurut Hanjoyo Bono Nimpuno dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2014:44) Operasional adalah operasi yang didasarkan pada aturan.

Menurut Nani Darmayanti (2015) Operasional merupakan rumusan tentang ruang lingkup dan juga ciri-ciri suatu konsep yang menjadi pokok pembahasan serta penelitian suatu karya ilmiah.

Menurut Walizer dan Wienir (2017) Operasional merupakan seperangkat petunjuk yang lengkap tentang apa yang harus diamati (observasi) dan bagaimana juga mengukur suatu variabel maupun konsep definisi operasional tersebut dan dapat membantu kita untuk mengklasifikasi gejala disekitar ke dalam kategori khusus dari suatu variabel.

Menurut Heizer dan Rander (2015:4) Manajemen operasional adalah serangkaian aktivitas yang menghasilkan nilai dalam bentuk barang dan jasa dengan mengubah *input* menjadi *output*.

Dapat disimpulkan bahwa operasional adalah serangkaian kegiatan atau aktivitas yang dilakukan untuk menghasilkan kelancaran fungsi suatu organisasi, produk atau jasa yang dihasilkan berdasarkan proses dan aturan.

c. Kapal

Pengertian kapal berdasarkan Undang-undang Pelayaran Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2010 tentang Perkapalan, kapal adalah Kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah- pindah.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, kapal didefinisikan sebagai kendaraan pengangkut penumpang dan barang dilaut, sungai dan sebagainya.

Menurut pasal 309 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya.

Harsono (2012: 4), menyatakan Kapal niaga laut adalah wahana laut apapun yang terdaftar, baik yang dimiliki (perusahaan) perseorangan atau publik yang melakukan pelayaran niaga di laut.

d. Keagenan Kapal

Menurut Budi Santoso, (2015) adalah keterikatan hubungan antara dua pihak yang mana pihak satu sering disebut dengan agen, yaitu pihak yang diberikan kewenangan untuk melakukan perbuatan untuk dan atas nama serta di bawah pengawasan pihak lain, yaitu *principal*

Menurut H.A Abbas Salim, Manajemen Transportasi, (Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1993, hal 98) Agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran.

Menurut R. P. Suyono, “pengangkut intermodal ekspor impor melalui laut” (2007) adalah sebagai badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran.

Adapun peranan keagenan menurut Suyono (2001:226) adalah pelayanan terhadap anak buah kapal penyediaan onderdil dan sebagainya.

Tugas yang berkaitan dengan operasi keagenan adalah:

- 1) Pengurusan *clearance in* dan *clearance out* kapal pada saat melakukan izin masuk pelabuhan dan meninggalkan pelabuhan.
- 2) Menyelesaikan setiap kewajiban administrasi kapal pada saat masuk pelabuhan seperti pelayanan jasa pandu, tambat, labuh, air tawar dan lain –lain sebagainya.
- 3) Pengurusan proses bongkar muat dimulai dari persiapan hingga selesai.
- 4) Melakukan pelaporan ke setiap instansi terkait kedatangan maupun keberangkatan kapal.

Dapat disimpulkan bahwa kelancaran operasional kapal merupakan bentuk dari tingkat keberhasilan perusahaan agen dalam mengurus atau

memberikan layanan pengurusan dokumen yang akan digunakan pada proses *clearance in* dan *clearance out* kapal, melakukan pengurusan *clearance in* dan *clearance out* kapal baik untuk kegiatan proses bongkar muat dan lain sebagainya serta melakukan pelaporan ke setiap instansi terkait, secara aman, cepat dan tepat waktu.

2. Kelengkapan Persyaratan

Kelengkapan persyaratan merupakan aspek penting yang membuktikan bahwasannya kegiatan kapal tersebut telah memenuhi regulasi yang berlaku. Maka dalam definisi operasional ini akan dijelaskan satu per satu mengenai definisi dari kelengkapan persyaratan dan dokumen yaitu sebagai berikut:

a. Kelengkapan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kelengkapan adalah keadaan lengkap; kecukupan, kelengkapannya segala sesuatu yang diperlukan untuk mencapai suatu tujuan atau untuk melaksanakan suatu kegiatan secara efektif dan efisien.

b. Persyaratan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti kata persyaratan adalah hal-hal yang menjadi syarat. Persyaratan berasal dari kata dasar syarat. Persyaratan memiliki arti dalam kelas nomina atau kata benda sehingga persyaratan dapat menyatakan nama dari seseorang, tempat, atau semua benda dan segala yang dibendakan.

c. Dokumen

Menurut G.J. Reiner pengertian dokumen secara luas adalah semua sumber informasi, baik lisan maupun tertulis. Sementara dokumen secara sempit adalah kumpulan informasi yang berasal hanya dari sumber tertulis saja.

Kelengkapan dokumen persyaratan merujuk pada kondisi dimana sebuah dokumen memenuhi semua persyaratan dan elemen yang diperlukan agar dianggap sah, valid dan dapat diterima oleh pihak yang berwenang. Penting untuk memastikan bahwa dokumen memenuhi semua persyaratan yang diperlukan agar dapat diakui dan diterima dengan baik oleh pihak yang berwenang atau pemangku kepentingan yang terkait.

d. Pelayanan Dokumen

Layanan yang diberikan suatu perusahaan terhadap pengguna jasa merupakan kunci atau faktor penentu keberhasilan perusahaan, dimana tingkat layanan yang diberikan apakah sudah memenuhi tingkat kepuasan sesuai dengan yang diharapkan oleh pengguna jasa. Adapun salah satu layanan yang biasanya diberikan atau dikerjakan oleh perusahaan agen diantaranya yaitu pelayanan pengelolaan dokumen. Maka dalam definisi operasional ini akan dijelaskan satu per satu mengenai definisi dari pelayanan, pengelolaan dan dokumen yaitu sebagai berikut:

1) Pelayanan

Pelayanan menurut Moenir (2016:27) adalah kegiatan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang dengan landasan melalui sistem, prosedur, dan metode tertentu dalam rangka usaha memenuhi kepentingan orang lain sesuai dengan haknya.

2) Pengelolaan

Pengertian pengelolaan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 35 tahun 2018 merupakan kegiatan yang dilakukan oleh Direksi dalam upaya mencapai maksud dan tujuan perusahaan

3) Dokumen

Menurut G.J. Reiner pengertian dokumen secara luas adalah semua sumber informasi, baik lisan maupun tertulis. Sementara dokumen secara sempit adalah kumpulan informasi yang berasal hanya dari sumber tertulis saja.

4) SIMLALA

Aplikasi online berbasis web yaitu Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas Angkutan Laut (SIMLALA), digunakan untuk mengajukan permohonan pelayanan publik lalu lintas dan angkutan laut secara online, dan memudahkan pemantauan proses permohonan layanan tersebut untuk dapat mewujudkan layanan secara transparan dan standar.

Dapat disimpulkan bahwa pelayanan pengelolaan dokumen merupakan jasa yang disediakan oleh agen untuk membantu perusahaan pelayaran Dalam pengelolaan dokumen melalui SIMLALA, yang mana dokumen yang diajukan digunakan untuk kepentingan kapal ketika beroperasi.

B. TEORI

1. Kelancaran Operasional Kapal

(Lasse, 2014) menyatakan bahwa kelancaran pengoperasian kapal adalah waktu yang tersedia untuk mengoperasikan peralatan dan dinyatakan dalam jam per hari. Kelancaran pengoperasian kapal merupakan keluaran dari tingkat keberhasilan pelayanan kapal, barangan peralatan pelabuhan dalam jangka waktu tertentu yang dinyatakan dalam ukuran waktu, satuan berat (ton) dan satuan lainnya.

Kelancaran operasional kapal merupakan proses pengoperasian kapal tanpa halangan dan dapat meningkatkan produktivitas suatu perusahaan (Savchuk & Kirsta, 2019 and (Han, 2020).

Adapun Kegiatan operasional keagenan kapal yang dilakukan oleh agen perusahaan kapal biasanya menggunakan sistem diantaranya sebagai berikut:

a. SIMLALA

SIMLALA (Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas Angkutan Laut) merupakan Sistem yang digunakan pertama untuk mengajukan layanan permohonan pengurusan dokumen atau pengambilan nomor dokumen PPKN, RPK, RPK Penambahan Pelabuhan, PKKA yang nantinya akan digunakan pada sistem Inaportnet untuk mengajukan proses *Clearance In* dan *Clearance Out* kapal di pelabuhan terkait. Melalui website SIMLALA, pengguna jasa dapat mengajukan permohonan layanan publik secara online.

Dengan adanya SIMLALA mempermudah setiap kegiatan diantara memonitoring setiap proses permohonan layanan publik sehingga mampu memberikan layanan publik yang sesuai standar dan secara transparan. Penyederhanaan perizinan ini memberikan kemudahan bagi setiap pihak yang terlibat diantaranya memangkas waktu, energi pihak yang terlibat dalam pengurusan izin secara signifikan serta mengurangi celah terjadinya pungutan liar dan praktik korupsi.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/41/10/DJPL-16 tentang pelayanan publik Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas Angkutan Laut (SIMLALA). Aplikasi SIMLALA memiliki beberapa layanan publik diantaranya pembukaan kantor cabang, layanan spesifikasi kapal, permohonan dokumen PKKA, RPK, PPKN, RPK Penambahan Pelabuhan dan lain sebagainya. Sistem ini hanya dapat diakses oleh pihak yang berkepentingan diantaranya, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Serta agen dan Perusahaan pelayaran.

Dalam rangka meningkatkan layanan publik di bidang lalu lintas dan angkutan laut secara online melalui aplikasi Sistem Manajemen Lalu Lintas Angkutan Laut (SIMLALA), Kementerian Perhubungan (Kemenhub) bekerja sama dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla)

telah memperkenalkan penggunaan Quick Response Code (QR Code). Penggunaan resmi QR Code ini dimulai sejak tanggal 12 Oktober 2016, dan hal ini tertuang dalam Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor PR.101/146/13/DA-2016 tentang Pemberlakuan Quick Response Code (QR Code) pada Hasil Layanan Publik Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut Melalui Aplikasi SIMLALA.

QR Code adalah suatu bentuk kode matriks atau kode batang dua dimensi yang pertama kali dikembangkan oleh Denso Wave, sebuah divisi dari perusahaan Jepang bernama Denso Corporation. QR Code ini dipublikasikan pada tahun 1994. QR merupakan singkatan dari "quick response" atau 17 (tujuh belas) response cepat, yang sesuai dengan tujuannya adalah untuk menyampaikan informasi dengan cepat dan mendapatkan respons yang cepat juga. Berbeda dengan kode batang, yang hanya menyimpan informasi secara horizontal, QR Code ini mampu menyimpan informasi secara horizontal dan vertikal. Karena itulah, QR Code dapat menampung informasi yang lebih banyak daripada kode batang secara otomatis.

Dengan pengenalan QR Code ini, Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Bapak Tonny Budiono, menginformasikan bahwa persetujuan atas permohonan layanan publik di bidang lalu lintas dan angkutan laut melalui aplikasi SIMLALA tidak menggunakan tanda tangan serta stempel dari Ditjen Hubla. Sebagai alternatif dari keabsahan persetujuan tersebut hanya diberikan melalui QR Code yang ada di aplikasi tersebut. Hal ini bertujuan untuk mempermudah proses persetujuan dan meningkatkan efisiensi layanan publik di bidang lalu lintas dan angkutan laut.

b. INAPORTNET

INAPORTNET (*Indonesian Port Integration System*) adalah *portal elektronis* yang terbuka dan netral yang digunakan sebagai sarana pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, dan transparan yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri logistik untuk meningkatkan daya

saing komunitas logistik Indonesia (ILCS, 2013). INAPORTNET digunakan untuk membuat warta kapal, dilanjutkan melengkapi data pada warta kapal tersebut dengan selengkap-lengkapannya untuk selanjutnya warta dikirimkan ke penyelenggara pelabuhan dalam bentuk PKK (Pemberitahuan Kedatangan Kapal) dan ke Syahbandar dalam bentuk SPM (Surat Persetujuan Masuk) (Bahrul, 2019).

Dalam penulisan ini, fokus dari kelancaran operasional kapal yang dimaksud adalah kelancaran operasional kapal PT. Bahari Dharma Nusantara dalam Proses pengurusan dokumen melalui sistem SIMLALA terhadap proses kelancaran kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara terhadap kegiatan sebagai berikut:

1) *Clearance in*

Peraturan Menteri Perhubungan Pasal 219 ayat (1) Undang-undang nomor 17 Tahun 2018, *clearance* adalah suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh syahbandar terhadap kapal yang akan tiba di pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak berlayar dan muatannya secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki *Port Clearance* yang dikeluarkan oleh syahbandar setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 21 Tahun 2007, *clearance in* kapal merupakan kegiatan masuknya kapal ke dalam pelabuhan tambat untuk melakukan kegiatan bongkar muatannya, muatan kapal dapat berupa barang atau orang.

Clearance in kapal merupakan suatu proses untuk mendapatkan izin dari setiap instansi terkait, untuk kegiatan masuknya kapal ke dalam pelabuhan sampai kapal sandar dan melakukan kegiatan bongkar muat berupa barang maupun orang. Nakhoda kapal wajib memberitahukan tentang rencana kedatangan kapal kepada agen dalam waktu 1x24 jam, agar PT. Bahari Dharma Nusantara selaku perusahaan

pelayaran yang bergerak pada *Shipping agency* mengurus setiap dokumen yang diperlukan pada saat kedatangan kapal menuju pelabuhan terkait. Setiap kapal nasional maupun kapal asing yang akan menggunakan jasa PT. Bahari Dharma Nusantara sebagai agen wajib membuat surat penunjukan keagenan atau *appointment* dengan PT. Bahari Dharma Nusantara dan mengirim kan data dan dokumen kapal yang diperlukan.

Adapun data yang tercantum pada surat penunjukan keagenan (*appointment*) adalah sebagai berikut :

- a) Nama Kapal
- b) *Imo Number* Atau Nomor Imo Kapal
- c) LOA (*Length Over All*) Kapal
- d) GRT (*Gross Register Ton*)
- e) NRT (*Netto Register Ton*)
- f) Tipe Kapal
- g) Bendera Kapal
- h) Tahun Pembuatan Kapal
- i) Nama *Master* Kapal
- j) Email Dan No Telepon Kapal
- k) *Call Sign* Atau Tanda Panggilan Kapal
- l) *Last Port Clearance* Atau Pelabuhan Terakhir Kapal
- m) ETA (*Estimate Time of Arrival*) Atau Perkiraan Waktu Kedatangan
- n) ETD (*Estimate Time of Departure*) Atau Perkiraan Waktu Keberangkatan
- o) Dan Kegiatan Kapal

Adapun dokumen yang harus disiapkan oleh master kapal sebelum kapal tiba diantaranya :

- a) *Appointment* atau surat penunjukan keagenan kapal
- b) *Ship particular*
- c) *Certificate of registry*
- d) *Bill Of Loading* jika ada muatan

- e) *Crew list*
- f) *Cargo manifest*
- g) *Last port clearance*

Sedangkan dokumen yang harus disiapkan oleh agen sebelum kapal tiba diantaranya :

- a) PPKN (Persetujuan Pengoperasian Kapal Nasional Angkutan Laut Luar Negeri) atau RPK (Rencana Pengoperasian Kapal) atau RPK Penambahan Pelabuhan, atau PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing) Tergantung Jenis Trayek Kapal Dan Bendera Kapal.
- b) RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut)
- c) Melaporkan pemberitahuan kedatangan kapal kepada instansi Imigrasi dan Karantina
- d) Membuat pemberitahuan kedatangan kapal menggunakan sistem Inaportnet, hingga diberikan approval SPM (Surat Persetujuan Kapal Masuk) dan melanjutkan pengajuan SPOG (Surat Persetujuan Olah Gerak) kapal
- e) Memorandum Pemeriksaan Dokumen Kapal
- f) Surat Pernyataan Nakhoda (Master Sailing)

Setelah persetujuan kedatangan kapal dan SPOG telah disetujui kapal dapat melakukan kegiatan sandar pada pelabuhan dan tim operasional PT. Bahari Dharma Nusantara dapat bersiap untuk melakukan kegiatan *boarding* ke atas kapal. Adapun dokumen yang perlu dibawa ke atas kapal diantaranya :

- a) Surat pernyataan nakhoda (*master sailing*)
- b) *Pre Arrival Document*

Dan berikut dokumen yang perlu disiapkan oleh *master* kapal ketika kapal sudah sandar dan agen naik ke atas kapal :

- a) Surat Kebangsaan Kapal (*Certificate Of Registry*)
- b) Surat Ukur (*International Tonnage Certificate*)

- c) *Cargo Ship Construction Certificate*
- d) *Cargo Ship Safety Equipment Certificate*
- e) *Cargo Ship Safety Radio Certificate*
- f) *International Oil Pollution Prevention Certificate(IOPP)*
- g) *International Anti Fouling System Certificate*
- h) *Minimum Safe Manning Certificate*
- i) *Safety Management Certificate (SMC)*
- j) *Document Of Complaint (DOC)*
- k) *Port State Control (PSC)*
- l) *International Ship Security Certificate (ISSC)*
- m) *Classification Certificate*
- n) *International Load Line Certificate*
- o) *Last Port Clearance*
- p) *Crew List*
- q) *Paspor Jika Diperlukan*
- r) *Voyage Memo*
- s) *Cargo Manifest*
- t) *Arrival Condition*

Setelah semua dokumen telah dibawa, maka selanjutnya agen perlu menyiapkan setiap permohonan beserta lampiran yang diperlukan untuk melakukan pengurusan kedatangan kapal kepada instansi terkait diantaranya:

a) Pemberitahuan Kedatangan Pada Instansi Syahbandar

Pada bagian Lalu Lintas dan Angkutan Laut (LALA) agen wajib melakukan kegiatan antara lain sebagai berikut:

- (1) Membuat LKK (Laporan Kedatangan Kapal) 2x24 jam sebelum kapal tiba, setelah itu diajukan
- (2) LKKK (Laporan Kedatangan/Keberangkatan Kapal)
- (3) PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang)
- (4) PKBM (Pemberitahuan Kegiatan Bongkar Muat)

- (5) *Cargo Manifest*
- (6) Penunjukan Pemberitahuan ke Syahbandar bagian Fasilitas Pelabuhan;
- (7) LKBM (Laporan Rencana Kegiatan Bongkar/Muat Barang di Pelabuhan)
- (8) Penunjukan Pemberitahuan ke Syahbandar bagian Gamat Shifting Permit (permohonan izin gerak) atau SPOG
- (9) Untuk Kapal besar baik dari luar negeri maupun dalam negeri memberitahukan pada PT. Pelindo (Persero) akan rencana kedatangan kapal dan membuat izin pilot agar mendapatkan jasa pandu.
- (10) Untuk kapal luar negeri memberitahukan rencana kedatangan kapal kepada pihak Imigrasi, Kesehatan pelabuhan, Bea cukai dan Syahbandar.
- (11) Untuk kapal luar negeri memberitahukan rencana kedatangan kapal kepada custome/bea cukai dengan RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut) untuk mendapatkan No BC.1.0 dan Inward Manifest, paling lambat 1 x 24 Jam sebelum kapal tiba.

b) Pengurusan Kedatangan Kapal Pada Instansi Imigrasi

Kantor imigrasi adalah hal ihwal lalu lintas orang yang masuk atau keluar wilayah indonesia serta pengawasannya dalam rangka menjaga tegaknya kedaulatan Negara sebagaimana yang telah dijelaskan dalam undang-undang Nomor 6 Tahun 2011 Tentang Keimigrasian pada Bab 1 pasal 1 adapun tugasnya adalah memeriksa kelengkapan dokumen *Crew* kapal yang telah datang atau keluar negara lain.

c) Pengurusan Kedatangan Kapal Pada Instansi Kesehatan Pelabuhan

Kantor kesehatan pelabuhan merupakan instansi pemerintah berada di bawah naungan kementerian kesehatan yang memiliki tugas dan fungsi untuk memeriksa sertifikasi kapal terkait kesehatan dan awak kapalnya, adapun yang diperiksa diantaranya:

- (1) *Ship's certificate of medicine*
- (2) *Certificate of water quality control*
- (3) *Ship's sanitation control exemption certificate*
- (4) *Kesehatan semua awak kapal*
- (5) *Buku kesehatan kapal*

d) Pengurusan Kedatangan Kapal Pada Instansi Bea Cukai

Sebelum kapal sandar agen wajib membuat RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut) melalui sistem EDI (*Electronic Data Incharge*) yang berisi tentang nama kapal, panjang kapal atau LOA (*Length Over All*), lebar kapal, bendera kapal, agen setempat, pelabuhan asal, pelabuhan singgah pelabuhan tujuan, tanggal dan jam keberangkatan serta *draft* kapal itu sendiri. Setelah RKSP terbit selanjutnya membuat *Inward Manifest* terkait data muatan yang dibawa oleh kapal tersebut.

Setelah persiapan kapal dan pelabuhan, pemberitahuan kedatangan kapal, pemeriksaan dokumen dan fisik kapal, telah disetujui oleh instansi terkait, maka dapat dilakukan kegiatan bongkar muat.

1) *Clearance Out*

Ketika kapal sudah selesai melakukan kegiatan bongkar muat dan akan keluar dari pelabuhan dan melanjutkan perjalanan ke

pelabuhan tujuan selanjutnya maka kapal wajib memenuhi semua proses *Clearance Out* yang dibantu oleh *Shipping Agency* untuk mengurus dokumen kapal dan pemeriksaan fisik kapal untuk mendapatkan *Port Clearance* (surat persetujuan berlayar).

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 01 Tahun 2010, *Clearance Out* adalah kegiatan keluarnya kapal dari pelabuhan yang sudah memperoleh izin berupa dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.

Clearance Out kapal merupakan kegiatan berlayarnya sebuah kapal *Port Clearance* atau surat persetujuan berlayar. Menurut (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun (2014), Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Adapun proses *Clearance Out* diantaranya adalah sebagai berikut:

a) Pengurusan Keberangkatan Kapal Pada Instansi Kesehatan Pelabuhan

Pada kantor kesehatan pelabuhan agen akan mengajukan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang menyatakan bahwa kapal diberikan izin berlayar dan semua awak kapal dinyatakan dalam keadaan sehat, adapun tugas yang dilakukan oleh petugas kesehatan diantaranya pemeriksaan dokumen yaitu:

- 1) *Ship Sanitation Control Exemption Certificate* atau Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi kapal,
- 2) *Health Book* atau Buku Kesehatan

Jika dinyatakan bahwa awak kapal sehat dan tidak ada penyimpangan maka akan dicetak SPB yang ditandatangani oleh

petugas kesehatan dan ditandatanganinya buku kesehatan (*Health Book*).

b) Pengurusan Keberangkatan Kapal pada Instansi Imigrasi

Jika Kapal akan melanjutkan tujuan keluar negeri, maka agen akan mengurus izin dari kantor imigrasi terkait pengurusan diantaranya :

- 1) Pengecekan awak kapal atau *crew* kapal (*Crew List*) sebelum kapal itu bertolak dari pelabuhan yang disinggahi ke pelabuhan berikutnya.
- 2) Pengecekan paspor antara berlaku dan tidak nya dan uji kelayakannya.

c) Pengurusan Keberangkatan Kapal Pada Instansi Bea Cukai

Pihak agen akan mengurus *Outward Manifest* pada sistem untuk mendapatkan kode BC (Bea dan Cukai)

d) Pengurusan Keberangkatan Kapal Pada Instansi Syahbandar

Setelah informasi kapal telah selesai Bongkar atau muat barang, maka pihak agen akan mendaftarkan Permohonan Laporan Kedatangan Keberangkatan Kapal (LKKK) dan Permohonan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) melalui sistem Inaportnet dan kemudian diajukan pada kantor Syahbandar kemudian agen melakukan pembayaran kode billing terkait pembayaran rambu. Sementara SPB sedang diproses maka agen akan melampirkan dokumen yang akan diperiksa diantaranya :

- 1) Semua Surat Permohonan.
- 2) Memorandum *Clearance In* Sertifikat Kapal
- 3) Surat Pernyataan Nakhoda / *Master Sailing Declaration*.

- 4) Daftar Awak Kapal / Crew List.
- 5) Bukti Clearance dari Kantor Kesehatan Pelabuhan.
- 6) Laporan Kedatangan Keberangkatan Kapal.
- 7) Dokumen Muatan (Cargo Manifest)
- 8) Fotokopi Surat Ukur
- 9) Bukti Pelunasan Kwitansi PNPB
- 10) Surat Persetujuan Berlayar Pelabuhan Asal
- 11) Warta Kapal

Setelah semua lampiran diperiksa oleh Perwira Jaga dan tidak ditemukan masalah, maka SPB diterbitkan dan ditandatangani oleh Perwira Jaga di Kantor Syahbandar, dan selanjutnya agen akan naik ke atas kapal untuk melakukan tugas akhir sebelum kapal diberangkatkan diantaranya adalah:

- 1) Menyerahkan kembali dokumen yang diambil oleh agen ketika *onboard* untuk keperluan *Clearance* kepada Nakhoda
- 2) Menyerahkan SPB yang telah diterbitkan oleh Syahbandar dan menginformasikan Nakhoda untuk persiapan keberangkatan kapal ke pelabuhan tujuan selanjutnya.

Berdasarkan uraian-uraian teori di atas maka dapat disintesis kelancaran operasional kapal adalah tingkat keberhasilan dari pengoperasian kapal baik berupa pelayanan kapal, barang dalam jangka waktu tertentu yang bertujuan untuk meningkatkan produktivitas suatu perusahaan. Kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma nusantara dapat diukur pada tingkat pelayanan kapal ketika melakukan proses *clearance in* dan *clearance out* serta pengajuan pelayanan dokumen kapal yang diberikan oleh *Ship owner* atau pemilik kapal. Sehingga sebagai perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang keagenan kapal, PT. Bahari Dharma Nusantara diwajibkan untuk paham dan mengetahui prosedur *Clearance In* dan *Clearance Out* Kapal, karena kegiatan tersebut merupakan kegiatan inti dari Operasional Perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang *Shipping Agency*.

Selain kegiatan *Clearance In* dan *Clearance Out* Kapal PT. Bahari Dharma Nusantara juga harus menguasai proses permohonan pelayanan dokumen seperti PPKN, RPK, RPK Penambahan Pelabuhan, PKKA melalui SIMLALA yang merupakan dokumen awal yang digunakan pada saat *Clearance* Kapal. Jika proses *clearance* mengalami keterlambatan, maka *Ship owner* akan mengeluarkan biaya lebih saat kapal bersandar di pelabuhan, serta keterlambatan tersebut dapat mengubah slot antrian di pelabuhan muat atau bongkar yang telah ditetapkan dan kegiatan bongkar muat tidak dapat memenuhi target yang telah ditentukan. Dampak tersebut mempengaruhi tingkat kualitas pelayanan yang diberikan PT. Bahari Dharma Nusantara dimata *Ship owner* maupun *Principal*.

Berdasarkan teori-teori di atas penulis dapat menyusun dimensi dan indikator sebagai berikut:

- 1) Dimensi Kelancaran Operasional kapal
 - a) *Clearance in*
 - b) *Clearance out*
- 2) Indikator Kelancaran Operasional kapal terhadap *clearance in* (kedatangan) dan *clearance out* (keberangkatan)
 - a) *Approach Time* atau waktu pelayanan pemanduan
 - b) *Effective Time* atau waktu efektif
 - c) *Idle Time* adalah waktu yang tidak efektif
 - d) *Not Operation Time* adalah waktu jeda
 - e) *Berth Time* adalah waktu tambat sejak first line sampai dengan *last line*
 - f) *Berth Occupancy Ratio* atau tingkat penggunaan dermaga
 - g) *Turn Around Time* adalah waktu kedatangan kapal berlabuh jangkar di dermaga serta waktu keberangkatan kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat barang/penumpang.
 - h) *Postpone Time* adalah waktu tunggu yang disebabkan oleh pengurusan administrasi di pelabuhan (pengurus dokumen).

- i) *Berth Working Time* adalah waktu kegiatan bongkar muat selama kapal berada di tambatan/dermaga

c. Kelengkapan Dokumen Persyaratan

Kelengkapan dokumen Persyaratan merupakan segala sesuatu yang menjadi syarat atau dipersyaratkan hingga dinyatakan lengkap atau komplit sehingga dapat dijadikan dasar kajian. Dokumen lengkap yang dimaksud yaitu memuat segala informasi yang diperlukan dan tidak terdapat adanya kekurangan informasi atau data yang tidak relevan maupun data yang tidak sah.

Dokumen adalah surat penting atau berharga yang sifatnya tertulis atau tercetak yang berfungsi atau dapat dipakai sebagai bukti ataupun keterangan yang menguatkan (Poewadarminta, W.J.S :2003). Dokumen menurut bahasa inggris berasal dari kata *Document* yang memiliki arti sesuatu yang tertulis atau dicetak dan segala benda yang mempunyai keterangan-keterangan dipilih untuk dikumpulkan, disusun, disediakan untuk disebarkan. Dokumen merupakan surat penting atau berharga yang sifatnya tertulis atau tercetak yang berfungsi dan dapat dipakai sebagai bukti maupun keterangan. Pada penulisan penelitian ini, kelengkapan dokumen persyaratan yang dimaksud adalah dokumen kelengkapan persyaratan yang digunakan untuk mengajukan pengurusan dokumen melalui SIMLALA, yang mana dokumen yang terbit melalui SIMLALA akan digunakan pada proses pengajuan permohonan *Clearance* kapal. Adapun kelengkapan persyaratan dokumen yang dimaksud diantaranya yaitu:

1) Dokumen Persyaratan Pengurusan Dokumen PPKN (Persetujuan Pengoperasian Kapal Nasional Angkutan Laut Luar Negeri) Melalui SIMLALA

- a) Surat Permohonan PPKN
- b) Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) yang masih berlaku

- c) Salinan Spesifikasi kapal milik/*charter*/dioperasikan yang masih berlaku
- d) *Agency Agreement* atau *Letter of Appointment* yang ditunjukkan oleh pihak perusahaan
- e) Salinan *Certificate Of Registry* (COR)
- f) Salinan Sertifikat Kelaikan Kapal (*Certificate of Classification Vessel*)
- g) Jadwal Kegiatan kapal terakhir (*Voyage Report*), Daftar awak kapal (*Crew List*),
- h) Sertifikat Keamanan dan Keselamatan Kapal. (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2014)

2) Dokumen Persyaratan Pengurusan Dokumen RPK (Rencana Pengoperasian Kapal) Tramper Melalui SIMLALA

- a) Surat permohonan yang dibuat oleh perusahaan yang ditujukan untuk Ditlala mengenai permohonan perpanjangan atau penambahan pelabuhan singgah dalam laporan RPK Tramper.
- b) Salinan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) beserta *Endorse* SIUPAL yang masih berlaku. Persyaratan dokumen perusahaan yang harus dilengkapi, antara lain:
- c) Akte pendirian perusahaan
- d) Pengesahan perusahaan dari Depkumham (Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia)
- e) Penanaman modal dari BKPM (Badan Koordinasi Penanaman Modal)
- f) Akte perubahan perusahaan
- g) Surat keterangan domisili perusahaan
- h) NPWP
- i) KTP Dirut/Penanggujawab

Salinan Spesifikasi Kapal Milik/*Charter*/dioperasikan yang masih berlaku. Persyaratan dokumen perusahaan yang harus dilengkapi, antara lain:

- a) Salinan SIUPAL/SIOPSUS
- b) Surat permohonan yang ditujukan kepada Dirjen Hubla Ditlala
- c) Salinan Surat Ukur
- d) Surat Laut
- e) Surat Keselamatan Perlengkapan Kapal
- f) Surat Keselamatan Konstruksi Kapal
- g) Surat Penunjukkan Pengoperasian/Sewa/*Charter*
- h) Salinan Surat *Grosse* Akta Kapal
- i) Sertifikat Lambung dan Mesin Kapal dari Badan Klasifikasi
- j) Ukuran Pokok Kapal (*Ship Particular*)
- k) Salinan RPK terakhir Yaitu RPK Tramper sebelumnya, bagi kapal yang telah beroperasi.
- l) Dokumen Untuk Pengangkut Batubara /Bahan Berbahaya Yaitu dokumen yang menyatakan bahwa kapal mengangkut batubara ataupun barang berbahaya. Atau disebut dokumen SNPP (Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran).
- m) Surat *Docking* yaitu surat yang menyatakan bahwa kapal *docking* dan diperlukan apabila kapal melaksanakan docking.
- n) Laporan realisasi perjalanan kapal (*Voyage Report*) Yaitu laporan yang berisi tentang kegiatan kapal selama 3 bulan sebelumnya, bagi kapal yang telah beroperasi.

3) Dokumen Persyaratan Pengurusan Dokumen RPK (Rencana Pengoperasian Kapal) Penambahan Pelabuhan Tramper Melalui Sistem SIMLALA

- a) RPK Yang Masih Aktif
- b) Dokumen Pendukung Lainnya (Spesifikasi Kapal)
- c) Surat Permohonan yang berisikan pelabuhan singgah yang ditambahkan.

4) Dokumen Persyaratan Pengurusan Dokumen PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing) Melalui Sistem SIMLALA

- a) Fotokopi Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut/Surat Izin Usaha Perusahaan Keagenan Kapal (SIUPAL/SIUPKK) yang di-scan dalam format PDF, sebuah surat izin yang nantinya diberikan kepada perusahaan pelayaran
- b) Surat permohonan PKKA dari perusahaan agen yang melakukan pengajuan.
- c) Fotokopi *Agency Agreement* atau *Letter Of Appointment* dari *Ship Owner/Owner Representative* (surat penunjukan agen dari owner). Surat yang menunjukkan bahwa suatu perusahaan ditunjuk untuk mengageni sebuah kapal dari pemilik kapal.
- d) Fotokopi COC (*Certificate of Classification*) Sertifikat yang menunjukkan keterlibatan *Class* dalam pembuatan kapal tersebut. Kapal sudah harus terstandarisasi oleh *Class* saat memiliki sertifikat ini.
- e) Fotokopi *Certificate of Registry* Sertifikat yang menunjukkan kebangsaan kapal. Dokumen ini dibutuhkan berdasarkan peraturan lokal setiap negara.
- f) Fotokopi *Sertifikat International Oil Pollution Prevention Certificate* (IOPP) Sertifikat yang menunjukkan bahwa kapal sudah mengaplikasikan MARPOL (*Marine Pollution*) regulasi Annex I (Kapal tanker di atas 25 tahun yang mengangkut oli)
- g) *Crew List* dengan update nomor pelaut, Nama *crew* yang ada di kapal dengan jabatannya serta kebangsaan dari *crew* tersebut.
- h) Fotokopi *Certificate of International Ship Security Certificate* (ISSC) merupakan Sertifikat keamanan kapal internasional, untuk mengetahui bahwa kapal tersebut sudah aman atau belum agar sebuah kapal dapat berlayar.
- i) Fotokopi *Certificate of Tonnage* Suatu Sertifikat kapal yang diberikan setelah diadakan pengukuran terhadap kapal oleh juru ukur dan instansi pemerintah yang berwenang, yang merupakan

sertifikat pengesahan dan ukuran-ukuran dan tonase kapal menurut ketentuan yang berlaku.

- j) Fotokopi *Certificate of Fitness*, untuk kapal aspal tidak perlu dilampirkan di sistem.
- k) *Shipping Instruction* dari *Shipper* (pemilik barang di pelabuhan muat) Suatu dokumen yang mengatur prosedur pengiriman barang atau jasa dari satu negara ke negara lain. Dokumen ini memiliki peran penting dalam proses pengiriman produk, serta memastikan bahwa barang tersebut sampai di tujuan yang telah ditentukan dengan benar dan sesuai jadwal yang ditentukan. Selanjutnya akan bertanggung jawab untuk mengatur transportasi dan logistik sesuai dengan petunjuk.
- l) *Ship Security Officer* atau Perwira Keamanan Kapal adalah seseorang yang bekerja di atas Kapal bertanggung jawab kepada Nakhoda, ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggung jawab keamanan di atas Kapal termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan rencana keamanan Kapal yang mengkoordinasikan dengan Perwira Keamanan Perusahaan (*Company Security Officer*) serta Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan (*Port Facility Security Officer*).
- m) *Company Security Officer* *Company Security Officer* yaitu orang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan penilaian keamanan Kapal dilaksanakan, perencanaan keamanan kapal dikembangkan, diterapkan dan dipelihara serta koordinasi dengan para perwira keamanan fasilitas pelabuhan dan perwira keamanan kapal

Berdasarkan uraian-uraian teori di atas maka dapat disintesis Kelengkapan dokumen persyaratan adalah segala sesuatu yang menjadi persyaratan yang dijadikan kajian yang dinyatakan secara lengkap atau komplit yang sifatnya tertulis atau tercetak yang digunakan sebagai bukti atau keterangan yang dipersyaratkan.

Berdasarkan teori di atas penulis dapat menyusun dimensi dan indikator sebagai berikut:

- 1) Dimensi kelengkapan persyaratan atau kelengkapan Dokumen yang diukur dari segi kualitas data
 - a) *Correctness/free of error*
 - b) *Completeness*
 - c) *Consistency*
 - d) *Representation*
- 2) Indikator Kelengkapan persyaratan atau kelengkapan dokumen
 - a) Kelengkapan
 - b) konsistensi
 - c) Validitas
 - d) kesesuaian
 - e) Ketepatan waktu
 - f) Kesesuaian format
 - g) Akurasi

d. Pelayanan Dokumen

Menurut kamus besar bahasa indonesia edisi keempat “pelayanan adalah usaha melayani kebutuhan orang lain sehubungan dengan jual beli barang atau jasa”.

Pengertian pelayanan adalah aktivitas/manfaat yang ditawarkan oleh organisasi atau perseorangan kepada konsumen (yang dilayani), yang bersifat tidak berwujud dan tidak dapat dimiliki. (Endang dalam jurnal Administrasi Nomor 1 Volume 1 2004)

Menurut pendapat Gronroos dalam Ratminto dkk (2006:2) pelayanan adalah usaha aktivitas atau serangkaian aktivitas yang bersifat tidak kasat mata (tidak dapat diraba) yang terjadi sebagai akibat adanya interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal-hal lain yang disediakan oleh perusahaan pemberi pelayanan yang dimaksudkan untuk memecahkan permasalahan konsumen pelanggan.

Menurut Warela “pelayanan adalah suatu perbuatan, suatu kinerja atau suatu usaha, jadi menunjukkan pentingnya penerima jasa pelayanan

terlibat secara aktif di dalam produksi atau penyampaian proses pelayanan itu sendiri” (Mukarom & Laksana, 2018)

Pelayanan adalah pelayanan administrasi pelayanan yang sering dipergunakan sebagai konsepsi pelayanan perizinan dan pelayanan umum. Pelayanan perizinan adalah pelayanan yang memenuhi kebutuhan masyarakat, juga melaksanakan ketentuan peraturan perundang-undangan, yang bentuk produk pelayanannya adalah izin atau warkat (Mukarom & Laksana, 2018).

Pelayanan yang dimaksud dalam hal ini ini adalah pelayanan dokumen menggunakan Aplikasi online berbasis web yaitu Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas Angkutan Laut (SIMLALA) yang digunakan untuk mengajukan permohonan pelayanan publik lalu lintas dan angkutan laut secara online, dan memudahkan pemantauan proses permohonan layanan tersebut untuk dapat mewujudkan layanan secara transparan dan standar (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/41/10/DJPL-16). Dengan adanya aplikasi SIMLALA ini membantu setiap pengguna jasa dalam mengajukan permohonan layanan publik secara online. Hal ini memudahkan pengguna jasa dalam memonitoring permohonan layanan yang diajukan secara transparan.

Adanya penyederhanaan perizinan in memberikan kemudahan bagi perusahaan pelayaran salah satunya yaitu perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang *Shipping Agency*, karena dengan adanya aplikasi berbasis web ini, dapat mengurangi celah-celah pungutan liar dan praktik korupsi serta memangkas waktu dan energi pengguna jasa karena pengguna jasa tidak perlu melakukan pengajuan permohonan secara langsung.

Adapun Pelayanan publik bidang lalu lintas dan angkutan laut yang diberikan melalui SIMLALA terdiri dari 2 layanan diantaranya:

1) Layanan *E-LICENSING*

- a) Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL)
- b) Surat Izin Operasi Angkutan Laut Khusus (SIOPSUS)

2) layanan *E-SERVICE*

- a) Spesifikasi Kapal (SPEK) yang dimiliki/*Charter* Pal/Pal Khusus
- b) Rencana Pengoperasian Kapal (RPK) *Liner* atau tetap
- c) Rencana Pengoperasian Kapal (RPK) *Tramper* atau tidak tetap
- d) Rencana Pengoperasian Kapal (RPK) Khusus
- e) Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA)
- f) Pembukaan Kantor Cabang
- g) Izin Penggunaan Kapal Asing (IPKA)
- h) Layanan PPKN

Pelayanan sistem online pada aplikasi SIMLALA dapat didaftarkan setiap saat dan pembayaran dapat dilakukan dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam. Adapun SOP (*Standard Operating Procedure*) dan alur verifikasi layanan aplikasi SIMLALA yaitu sebagai berikut:

1) Alur Verifikasi Dokumen RPK

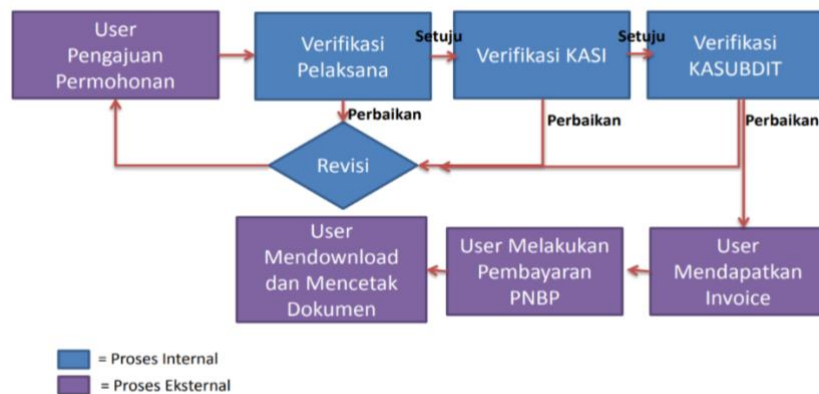
Alur verifikasi dokumen RPK baik *liner* ataupun *tramper*, Omisi, Deviasi, Substitusi dan penambahan Muatan dilakukan oleh SubDirektorat 1 Angkutan Laut Dalam Negeri dengan alur sebagai berikut:

Layanan SIMLALA

SUBDIT 1 SUB DIREKTORAT ANGKUTAN LAUT DALAM NEGERI	Pendaftaran Rencana Pengoprasian Kapal (RPK) Liner *Berlakuk 6 Bulan
	Pendaftaran Rencana Pengoprasian Kapal (RPK) Tramper * Berlaku 3 Bulan
	Deviasi Rencana Pengoprasian Kapal (RPK) Liner
	Substitusi Rencana Pengoprasian Kapal (RPK) Liner
	Omisi Rencana Pengoprasian Kapal (RPK) Liner
	Penambahan Pelabuhan Rencana Pengoprasian Kapal (RPK) Tramper
	Penambahan Muatan Rencana Pengoprasian Kapal (RPK) Tramper

Gambar 2.1

Layanan Simlala Subdit 1



Gambar 2.2

Alur Verifikasi Layanan SIMLALA Subdit 1

Terdapat Total 7 (Tujuh) pelayanan *Online* pada SUBDIT 1 dengan waktu SOP Pelaksanaan 3 (Tiga) hari kerja terhitung sejak data masuk dan lengkap tanpa revisi

2) Alur Verifikasi Dokumen PKKA dan PPKN

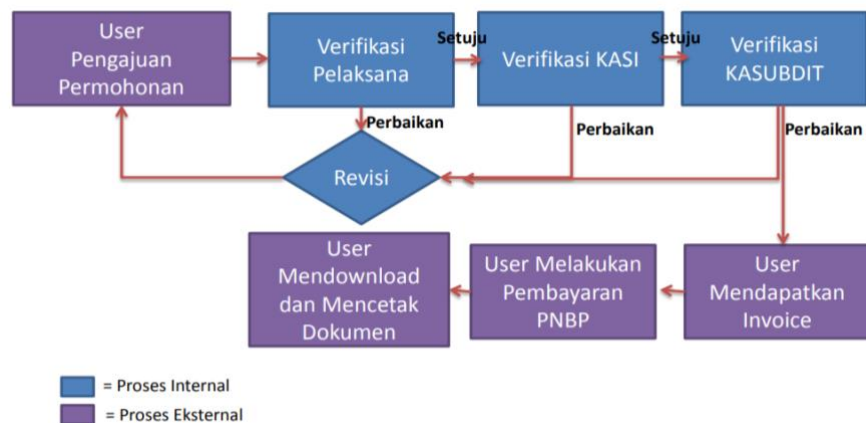
Alur dan verifikasi dokumen PKKA liner maupun tramper serta PKKA untuk kapal *Ship to Ship* dan lintas batas, deviasi, *cross Trading* dan PPKN dilakukan oleh Subdit 2 SubDirektorat Angkutan Laut Luar Negeri dengan alur sebagai berikut:

Layanan SIMLALA

SUBDIT 2 SUB DIREKTORAT ANGKUTAN LAUT LUAR NEGERI	Pendaftaran Status Liner pada Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) *Berlaku 6 Bulan
	Pendaftaran Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) Liner *Berlaku 15 Hari
	Pendaftaran Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) Tramper *Berlaku 15 Hari
	Pendaftaran Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) Ship to Ship
	Pendaftaran Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) Lintas Batas
	Deviasi Kapal ke Luar Negeri
	Cross Trading
	Persetujuan Pengoprasian Kapal Nasional (PPKN) *Berlaku 15 Hari
	Certificate of Owner Representative

Gambar 2.3

Layanan SIMLALA Subdit 2



Gambar 2.4
Alur Verifikasi Layanan SIMLALA Subdit 2

Terdapat Total 9 (Sembilan) pelayanan *Online* pada SUBDIT 2 dengan waktu SOP Pelaksanaan 3 (Tiga) hari kerja terhitung sejak data masuk dan lengkap tanpa revisi

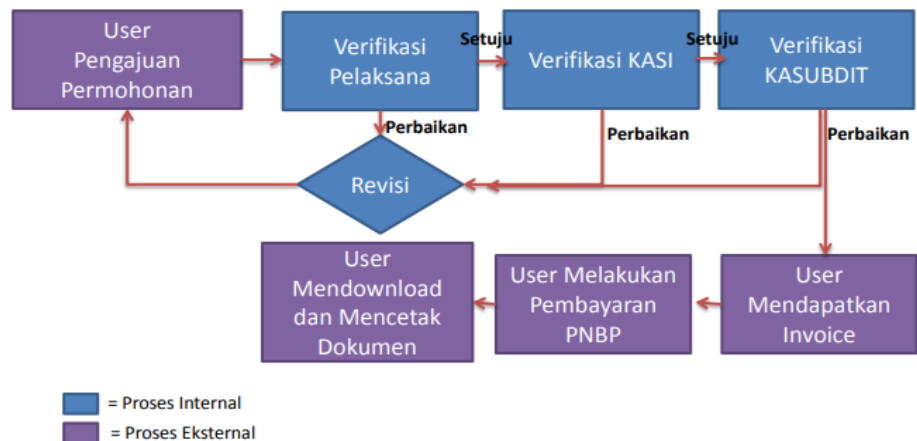
3) Alur Verifikasi Dokumen RPK Penambahan Pelabuhan

Alur dan verifikasi dokumen RPK Penambahan Pelabuhan, RPK Tramper Khusus, Penambahan Muatan dilakukan oleh SubDirektorat Angkutan Laut Khusus dan Usaha Jasa Terkait dengan alur sebagai berikut:

Layanan SIMLALA

SUBDIT 3 SUB DIREKTORAT ANGKUTAN LAUT KHUSUS DAN USAHA JASA TERKAIT	Pendaftaran RPK Tramper Khusus
	Penambahan Pelabuhan RPK Tramper Khusus
	Penambahan Muatan RPK Tramper Khusus
	Pembuatan SIUPKK
	Perubahan Kantor Cabang SIUPKK
	Penutupan Kantor Cabang SIUPKK
	Pendaftaran Kantor Cabang SIUPKK
	Perubahan Data Perusahaan SIUPKK

Gambar 2.5
Layanan SIMLALA Subdit 3



Gambar 2.6
Alur Verifikasi Layanan SIMLALA Subdit 3

Terdapat Total 7 (Tujuh) pelayanan Online pada SUBDIT 3 dengan waktu SOP Pelaksanaan 5 (Lima) hari kerja terhitung sejak data masuk dan lengkap tanpa revisi untuk pembuatan SIUPAL dan SIOPSUS dan 3(Tiga) Hari Kerja untuk proses lainnya

Berdasarkan uraian-uraian teori di atas maka dapat disintesis pelayanan dokumen adalah merupakan prosedur, kinerja atau usaha yang diberikan oleh organisasi kepada konsumen yang dilayani berdasarkan undang-undang, yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan serta membantu memecahkan masalah pengguna layanan. Berdasarkan teori-teori di atas penulis dapat menyusun dimensi dan indikator sebagai berikut:

1) Dimensi pelayanan dokumen:

- a) *Reliability*
- b) *Competence*
- c) *Responsiveness*
- d) *Tangible*

2) Indikator pelayanan dokumen:

- a) Bukti fisik (*tangibles*);

- b) Keandalan atau Reliabilitas (*reliability*);
- c) Daya tanggap (*responsiveness*);
- d) kompetensi
- e) Jaminan (*assurance*); dan
- f) Empati (*empathy*).

Tabel 2.1
Dimensi dan Indikator

No	Variabel Penelitian	Definisi Variabel	Dimensi	Indikator	Sumber penelitian
1	Kelancaran Operasional Kapal (Y)	Kelancaran operasional kapal merupakan proses pengoperasian kapal tanpa halangan dan dapat meningkatkan produktivitas suatu perusahaan (Savchuk & Kirsta, 2019 and Han, 2020).	<i>Clearance in</i>	<i>Approach Time</i> atau waktu pelayanan pemanduan	Savchuk & Kirsta, 2019 and Han, 2020
				<i>Effective Time</i> atau waktu efektif	
				<i>Idle Time</i> adalah waktu yang tidak efektif	
				<i>Not Operation Time</i> adalah waktu jeda	
		(Lasse, 2014) menyatakan bahwa kelancaran pengoperasian kapal adalah waktu yang tersedia untuk mengoperasikan	<i>Clearance out</i>	<i>Berth Occupancy Ratio</i> atau tingkat penggunaan dermaga	Johny Malisan, 2017

		<p>peralatan dan dinyatakan dalam jam per hari.</p> <p>Kelancaran pengoperasian kapal merupakan keluaran dari tingkat keberhasilan pelayanan kapal, barangan peralatan pelabuhan dalam jangka waktu tertentu yang dinyatakan dalam ukuran waktu, satuan berat (ton) dan satuan lainnya.</p>		<p><i>Turn Around Time</i> adalah waktu kedatangan kapal berlabuh jangkar di dermaga serta waktu keberangkatan kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat barang/penumpang.</p>	
				<p><i>Postpone Time</i> adalah waktu tunggu yang disebabkan oleh pengurusan administrasi di pelabuhan (pengurus dokumen).</p>	
				<p><i>Berth Working Time</i> adalah waktu kegiatan bongkar muat selama kapal berada di tambatan/dermaga</p>	Lasse, 2014
2	Kelengkapan Persyaratan/ Kelengkapan	Kelengkapan dokumen Persyaratan merupakan segala	<p><i>Correctness/ free of error</i></p>	Kesesuaian format	Wang & Strong 1996b

	Dokumen (X1)	sesuatu yang menjadi syarat atau dipersyaratkan hingga dinyatakan lengkap atau komplit sehingga dapat dijadikan dasar kajian.	<i>Completeness</i>	Kelengkapan	
			<i>Relavancy</i>	Validitas	
			<i>Consistency</i>	Konsistensi	
		Dokumen adalah surat penting atau berharga yang sifatnya tertulis atau tercetak yang berfungsi atau dapat dipakai sebagai bukti ataupun keterangan yang menguatkan (Poewadarminta, W.J.S :2003)	<i>Accuracy</i>	Akurasi	Poewadarminta, 2003
3	Pelayanan Dokumen (X2)	Pengertian pelayanan adalah aktivitas/manfaat yang ditawarkan	<i>Reiability</i>	Keandalan atau Reliabilitas (<i>reliability</i>)	Endang, 2004

		oleh organisasi atau perseorangan kepada konsumen (yang dilayani), yang bersifat tidak berwujud dan tidak dapat dimiliki. (Endang, 2004)	<i>Responsiveness</i>	Daya tanggap (<i>responsiveness</i>)	Poewadarminta, 2003
			<i>Tangible</i>	Bukti fisik (tangibles)	
		Dokumen adalah surat penting atau berharga yang sifatnya tertulis atau tercetak yang berfungsi atau dapat dipakai sebagai bukti ataupun keterangan yang menguatkan (Poewadarminta, W.J.S :2003).	<i>Competence</i>	kompetensi	Gronroos 2006:2
		Menurut pendapat Gronroos dalam Ratminto dkk (2006:2) pelayanan adalah usaha aktivitas atau serangkaian aktivitas yang bersifat tidak kasat mata (tidak		empati	Wibowo, 2020
				asuransi	

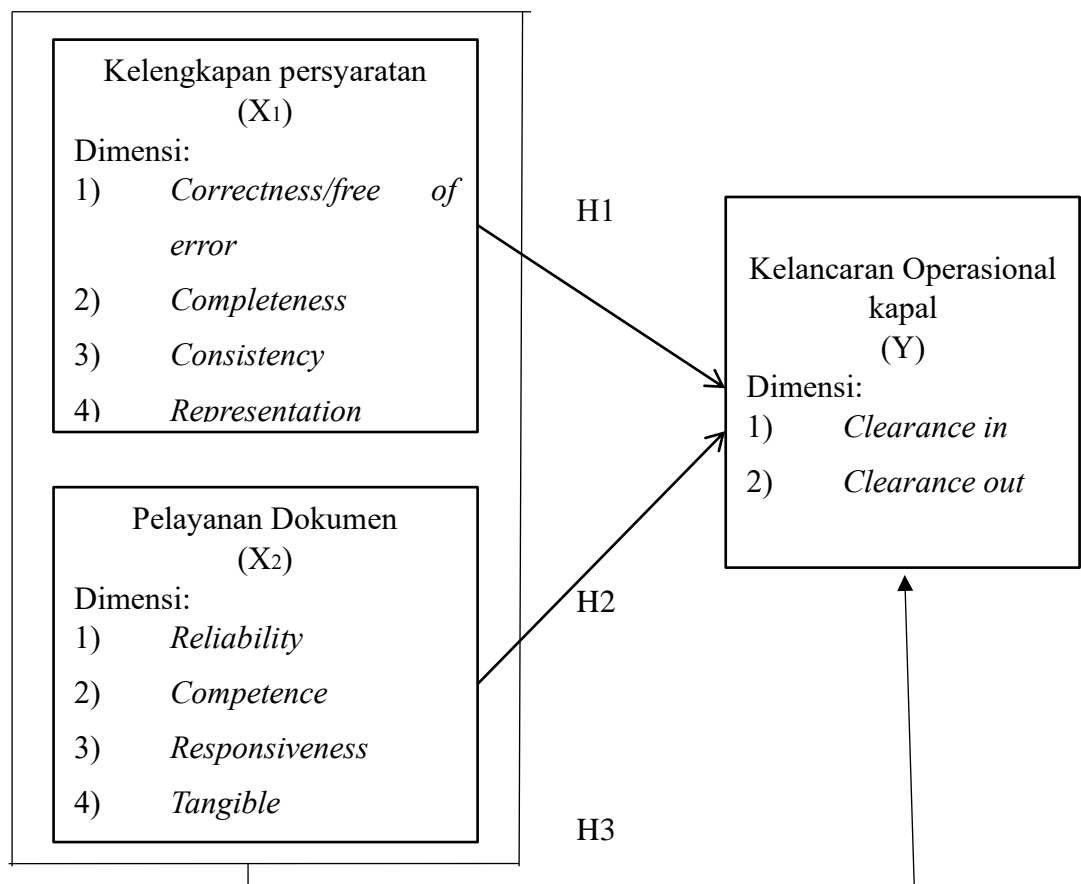
		<p>dapat diraba) yang terjadi sebagai akibat adanya interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal-hal lain yang disediakan oleh perusahaan pemberi pelayanan yang dimaksudkan untuk memecahkan permasalahan konsumen pelanggan.</p>			
--	--	--	--	--	--

Sumber hasil penelitian

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Menurut Sugiyono (2017:60) mengemukakan bahwa, kerangka berpikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting, dalam membantu pemaparan skripsi ini, penulis membuat Kerangka berpikir terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok mengenai “Pengaruh Kelengkapan Persyaratan Dan Pelayanan Dokumen Melalui SIMLALA Terhadap Kelancaran Operasional Kapal Yang Diageni Oleh PT. Bahari Dharma Nusantara”.

Berdasarkan uraian-uraian terkait teori dan penjelasan dari pendapat para ahli, Undang-undang, Tinjauan Pustaka sebelumnya maka perlu ditulis kerangka pemikiran. Berikut gambaran bagan kerangka pemikiran secara garis besar :



Bagan 2.1
Kerangka Pemikiran

Keterangan:

- X₁ : Pengaruh kelengkapan persyaratan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara.
- X₂ : Pengaruh pelayanan dokumen dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara
- X₃ : Terdapat pengaruh kelengkapan persyaratan dan pelayanan dokumen dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA secara bersama-sama terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara.

D. HIPOTESIS

Creswell & Creswell (2018): "Hipotesis adalah pernyataan formal menyajikan hubungan yang diharapkan antara variabel independen dan variabel dependen"

Abdullah (2015): "Hipotesis adalah jawaban sementara yang hendak diuji kebenarannya melalui penelitian". Dapat ditarik kesimpulan bahwa Hipotesis adalah pernyataan sementara berbasis Norma-norma terkait fenomena maupun kasus penelitian dan akan diuji dengan suatu metode atau statistika yang tepat. Berdasarkan kerangka pemikiran yang dibuat oleh penulis, maka penulis dapat membuat suatu Hipotesis atau jawaban sementara tentang jawaban yang akan diteliti oleh penulis diantaranya:

Hipotesis 1 pengaruh kelengkapan persyaratan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara?

H_0 : Tidak terdapat pengaruh kelengkapan persyaratan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara

H_1 : Terdapat pengaruh kelengkapan persyaratan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara

Hipotesis 2 pengaruh Pelayanan dokumen dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara?

H_0 : Tidak terdapat pengaruh Pelayanan dokumen dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara

H_1 : Terdapat pengaruh Pelayanan dokumen dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara

Hipotesis 3 pengaruh kelengkapan persyaratan dan pelayanan dokumen dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA secara bersama-sama terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara

H_0 : Tidak terdapat pengaruh Kelengkapan persyaratan dan pelayanan dokumen dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA secara bersama-sama terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara

H_1 : Terdapat pengaruh Kelengkapan persyaratan dan pelayanan dokumen dalam pengurusan dokumen SIMLALA secara bersama-sama terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan pada saat dimana penulis melakukan praktek darat di perusahaan PT. Bahari Dharma Nusantara dari tanggal 1 Agustus 2022 sampai tanggal 16 Agustus 2023.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian yang digunakan penulis adalah PT. Bahari Dharma Nusantara yaitu perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang *shipping agency*. Penulis melakukan penelitian tentang pengaruh kelengkapan persyaratan dan pelayanan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara, tempat penulis praktek, dengan data-data sebagai berikut:

Nama : PT. Bahari Dharma Nusantara

Alamat : Jl. Abdul Muis No. 40 Wisma BSG 10th floor, gambir RT.4/RW.8
Petojo selatan kecamatan gambir, Jakarta, Daerah Khusus Ibukota
Jakarta. 10160

Telepon : (+62-21) 300 60300

Email : agency@blt.co.id

B. METODE PENDEKATAN

1. Metode Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah metode kuantitatif. Penelitian kuantitatif adalah penelitian dengan memperoleh data yang berbentuk angka atau data kualitatif yang diangkakan. Jadi pemecahan masalah didominasi oleh peran statistik. Pendekatan kuantitatif adalah penelitian yang identik dengan pendekatan deduktif, yaitu berawal dari persoalan umum ke khusus sehingga penelitian ini harus memiliki landasan teori.

Metode kuantitatif adalah suatu proses menemukan pengetahuan yang menggunakan data berupa angka sebagai alat menganalisis keterangan mengenai apa yang ingin diketahui.

2. Variabel Penelitian

Menurut Sugiyono (2016:38) variabel penelitian adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya.

Menurut Sugiyono (2016:39) terdapat 2 (dua) macam variabel dalam penelitian yaitu:

- a. Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel terikat. Di dalam penelitian ini yang menjadi variabel bebas ada dua yaitu, X_1 = Pengaruh Kelengkapan persyaratan dan X_2 = pelayanan dokumen.
- b. Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas. Adapun yang menjadi variabel terikat dalam penelitian ini adalah Y = Pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara.

C. SUMBER DATA

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

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dengan cara mencatat keterangan secara langsung dari berbagai sumber tentang objek yang diteliti, yaitu terhadap permasalahan yang terjadi pada kapal PT. Bahari Dharma Nusantara

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung, yaitu melalui jurnal yang membahas tentang pengurusan RPK menggunakan aplikasi SIMLALA guna menunjang kegiatan operasional kapal di pelabuhan, serta melalui Website SIMLALA yang berkaitan dengan objek yang diteliti.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Dalam membahas dan meneliti suatu masalah dibutuhkan data yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas, kemudian disusun dan dianalisis sehingga diperoleh gambaran yang lebih jelas guna memudahkan penulis untuk menyelesaikan masalah tersebut. Untuk mendapatkan data dalam penyusunan skripsi ini, penulis melakukan penelitian menggunakan teknik pengumpulan data yang didapatkan melalui:

1. Observasi

Observasi merupakan pengumpulan data berupa informasi berdasarkan pengamatan langsung yang dilakukan oleh penulis yang dilakukan selama melaksanakan praktek darat di perusahaan PT. Bahari Dharma Nusantara. Metode penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan data yang diperlukan secara

langsung dari objek penelitian. Dalam memperoleh data tersebut, penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa observasi.

2. Dokumentasi

Teknik ini digunakan oleh penulis guna mendukung data dan informasi yang penulis sajikan untuk melengkapi penulisan skripsi, yaitu dengan cara mengumpulkan data berupa catatan tertulis atau gambar yang tersimpan berkaitan dengan masalah yang penulis teliti.

3. Kuesioner

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan tertulis kepada responden untuk dijawabnya (Sugiyono, 2013:199). Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden. Kuesioner dapat berupa pertanyaan/ Pernyataan tertutup atau terbuka, dapat diberikan kepada responden secara langsung atau dikirim melalui pos, internet, maupun secara langsung dengan bertatap muka antara peneliti dan responden. Pada penelitian ini kuesioner diberikan kepada seluruh karyawan yang berada pada PT. Bahari Dharma.

Masing - masing pertanyaan akan diberikan setiap pilihan jawaban yang diberikan bobot nilai berdasarkan skala likert. Menurut Sugiyono (2013:132-133) skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dalam penelitian, fenomena sosial ini telah ditetapkan secara spesifik oleh peneliti, yang selanjutnya disebut sebagai variabel penelitian. Dengan skala likert, maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Kemudian indikator variabel dijadikan sebagai titik tolak ukur menyusun item - item instrumen yang dapat berupa pertanyaan atau pernyataan. Skala penilaian untuk pernyataan sebagai berikut:

Tabel 3.1
Alternatif Jawaban Dengan Skala Likert (*Likert Scale*)

No	Alternatif Jawaban	Bobot Nilai
1	Sangat Setuju (SS)	5
2	Setuju (S)	4
3	Kurang Setuju (KS)	3
4	Tidak Setuju (TS)	2
5	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

Sumber: Sugiyono (2017:94)

Tabel 3.2
Kelancaran Operasional Kapal (Y)

Dimensi dan indikator	No	Pernyataan
<i>Approach Time</i> atau waktu pelayanan pemanduan	1	Waktu pelayanan pemanduan mengalami keterlambatan akibat adanya dokumen yang belum lengkap ketika proses <i>clearance in</i>
<i>Effective Time</i> atau waktu efektif	2	Waktu efektif bongkar muat kapal di pelabuhan tidak optimal disebabkan terlambatnya proses <i>clearance</i> yang diakibatkan adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan
<i>Idle Time</i> adalah waktu yang tidak efektif	3	Kelancaran operasional kapal tidak efektif akibat adanya dokumen yang belum terbit dan mempengaruhi kegiatan di pelabuhan selanjutnya
<i>Not Operation Time</i> adalah waktu jeda	4	Terjadinya waktu jeda bongkar muat kapal akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan ketika proses <i>clearance</i> berlangsung
<i>Berth Time</i> adalah waktu tambat sejak <i>first line</i> sampai dengan <i>last line</i>	5	Terjadinya keterlambatan waktu tambat akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan ketika proses <i>clearance</i>
<i>Berth Occupancy Ratio</i> atau tingkat penggunaan dermaga	6	Lamanya penggunaan dermaga akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan sehingga proses bongkar muat dilakukan terlambat

<i>Turn Around Time</i> adalah waktu kedatangan kapal berlabuh jangkar di dermaga serta waktu keberangkatan kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat barang/penumpang.	7	Terjadinya keterlambatan waktu keberangkatan kapal setelah kegiatan bongkar muat mengalami keterlambatan di pelabuhan
<i>Postpone Time</i> adalah waktu tunggu yang disebabkan oleh pengurusan administrasi di pelabuhan (pengurus dokumen).	8	Waktu tunggu kapal mengalami keterlambatan yang disebabkan oleh pengurusan administrasi.
<i>Berth Working Time</i> adalah waktu kegiatan bongkar muat selama kapal berada di tambatan/dermaga	9	Tingginya penggunaan waktu kegiatan bongkar muat selama kapal berada di dermaga

Tabel 3.3
Kelengkapan persyaratan (X₁)

Dimensi & Indikator	No	Pernyataan
Kelengkapan	1	Terdapat Ketidaklengkapan persyaratan dalam pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA
konsistensi	2	Belum Konsistensi nya data yang diberikan oleh <i>Ship owner</i> terhadap pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA
Validitas	3	Masih terdapat data yang belum valid yang diberikan oleh owner seperti dokumen <i>expired</i>
kesesuaian	4	Belum sesuainya dokumen yang dikirim oleh owner dengan persyaratan yang dibutuhkan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA
Ketepatan waktu	5	Ketidaktepatan waktu pengiriman dokumen oleh owner terhadap pengurusan dokumen melalui simlala mempengaruhi keterlambatan dokumen terbit
Kesesuaian format	6	Belum sesuainya format persyaratan dalam pengurusan dokumen melalui simlala
Akurasi	7	Belum akuratnya penginputan dokumen melalui simlala sehingga mengakibatkan revisi dan dokumen terbit lebih lama

Tabel 3.4
Pelayanan Dokumen (X₂)

Dimensi & Indikator	No	Pernyataan
Bukti fisik (<i>tangibles</i>)	1	Masih sering terjadinya gangguan pada SIMLALA
Keandalan atau Reliabilitas (<i>reliability</i>)	2	Belum efektifnya layanan yang diberikan oleh <i>divisi operation</i> dan <i>fleet administration</i> dalam mengurus dokumen melalui SIMLALA
Daya tanggap (<i>responsiveness</i>)	3	Lambatnya respon yang diberikan oleh <i>PIC DITLALA</i> dalam memproses dan memverifikasi permohonan dokumen pada SIMLALA
kompetensi	4	Kurangnya kompetensi yang dimiliki oleh <i>divisi operation</i> dan <i>fleet administration</i>
Jaminan (<i>assurance</i>)	5	Belum adanya jaminan akibat terlambatnya dokumen terbit dari pihak DITLALA
Empati (<i>empathy</i>)	6	<i>Divisi operation</i> dan <i>fleet administration</i> berusaha mengetahui dan mengerti kebutuhan pelanggan

4. Studi Pustaka

Menurut Van Wynsberghe & Khan (2007), studi kasus adalah metode penelitian yang bertujuan untuk menyajikan laporan kepada pembaca mengenai bagaimana rasanya terlibat dalam suatu kejadian dan menjadi bagian di dalamnya dengan hasil analisis yang rinci dan mendalam mengenai suatu kasus atau kejadian yang diteliti. Studi kasus yaitu pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti, mengutip dari buku-buku atau referensi yang disajikan, masukan atau bahan pertimbangan dan perbandingan mengenai apa yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada. Dalam pustaka, diperoleh teori-teori yang akan digunakan dalam penelitian.

E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPLING

1. Populasi Penelitian

Menurut Sugiyono (2008) yaitu wilayah generalisasi yang mana terdiri dari subjek atau objek yang mempunyai karakter serta kualitas tertentu yang ditetapkan oleh seorang peneliti guna dipelajari yang selanjutnya ditarik sebuah

kesimpulan. Populasi penelitian ini yaitu karyawan atau seluruh divisi yang bekerja padaperusahaan PT Bahari Dharma Nusantara.

2. Sampel Penelitian

Sampel adalah sub kelompok atau bagian dari populasi terdiri dari beberapa anggota terpilih dari populasi, dengan kata lain sebagian dari elemen populasi (Sugiyono, 2017). Sampel Menurut Sugiyono (2018, hlm. 131) menyatakan “sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut”. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan teknik sampling jenuh, menurut Sugiyono (2012, hlm. 118) teknik sampling jenuh adalah teknik penentuan sampel bila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel. Peneliti memilih sampel menggunakan teknik sampling jenuh karena populasi yang relatif kecil.

Tabel 3.5
Total Populasi Penelitian

NO	DIVISI	TOTAL KARYAWAN
1	<i>General Manager</i>	1
2	<i>DPA (Designated Person Ashore)</i>	1
3	<i>Manager operational</i>	1
4	<i>Manager Accounting</i>	1
5	<i>Manager Finance</i>	1
6	<i>Manager commercial</i>	1
7	<i>Staff Operational</i>	4
8	<i>Staff Accounting</i>	2
19	<i>Staff Finance</i>	3
10	<i>Staff commercial</i>	3
11	Kepala cabang	2
12	Operasional cabang Batam	3
13	Operasional Belitung	4
14	<i>fleet administration</i>	3

Total Populasi	30
-----------------------	-----------

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Metode analisis data adalah alat yang digunakan untuk menganalisis dan membahas data yang diperoleh dari hasil penelitian. Untuk memecahkan masalah yang terdapat dalam penelitian ini maka diperlukan teknik analisis data yang disusun berdasarkan dua variabel yaitu variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y). Dengan demikian teknik analisis data yang diperlukan adalah sebagai berikut:

1. Uji Instrumen

a. Analisis Statistika Deskriptif

Menurut Sugiyono (2017:35) mendefinisikan analisis statistik deskriptif adalah analisis yang dilakukan untuk mengetahui keberadaan variabel mandiri, baik hanya pada satu variabel atau lebih (variabel yang berdiri sendiri atau variabel bebas) tanpa membuat perbandingan variabel itu sendiri dan mencari hubungan dengan variabel lain. Analisis deskriptif ditunjukkan untuk menggambarkan dan mendeskripsikan data dari variabel independen berupa Bauran Pemasaran. Analisis statistik deskriptif merupakan teknik analisa data untuk menjelaskan data secara umum atau generalisasi, dengan menghitung nilai minimum, nilai maksimum, nilai rata-rata (*mean*), dan standar deviasi (*standard deviation*) (Sugiyono, 2017:147).

b. Uji Validitas

Uji validitas adalah sejauh mana suatu instrumen mengukur apa saja yang harus diukur. Instrumen dikatakan valid berarti menunjukkan alat ukur yang dipergunakan untuk mendapatkan data itu valid atau tidak (Soegeng A.Y, 2006). Dengan demikian, instrumen yang valid merupakan instrumen yang benar-benar tepat untuk mengukur apa yang hendak diukur.

Penggaris dinyatakan valid jika digunakan untuk mengukur panjang, namun tidak valid jika digunakan untuk mengukur berat. Artinya, penggaris memang tepat digunakan untuk mengukur panjang, namun menjadi tidak valid jika penggaris digunakan untuk mengukur berat.

Rumus Validitas = Rumus Koefisien Korelasi.

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

Dengan keterangan:

r = besarnya korelasi atau hubungan antara variabel X dan Y

X = variabel bebas

Y = variabel terikat

n = jumlah sampel

Dapat diambil kesimpulan:

- 1) Jika $r_{hitung} < r_{tabel}$, maka pernyataan penelitian tersebut tidak valid.
- 2) Jika $r_{hitung} > r_{tabel}$, maka pernyataan penelitian tersebut valid.

c. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas adalah konsistensi dari serangkaian pengukuran atau serangkaian alat ukur. Dalam penelitian, reliabilitas adalah sejauh mana pengukuran dari suatu tes tetap konsisten setelah dilakukan berulang-ulang terhadap subjek dan dalam kondisi yang sama. Penelitian dianggap dapat diandalkan bila memberikan hasil yang konsisten untuk pengukuran yang sama. Tidak bisa diandalkan bila pengukuran yang berulang itu memberikan hasil yang berbeda-beda.

Pengujian reliabilitas instrumen dilakukan menggunakan rumus *Alpha Cronbach* karena instrumen penelitian ini berbentuk angket dan skala bertingkat. Rumus *Alpha Cronbach* sebagai berikut:

$$r_{ii} = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[1 - \frac{\sum \sigma t^2}{\sigma^2} \right]$$

Dengan keterangan:

r_{ii} = reliabilitas instrumen

K = banyaknya butir pertanyaan

$\sigma^2 = \text{varian total}$

$\sum \sigma^2 = \text{jumlah varian butir}$

Dapat diambil kesimpulan:

- 1) Apabila $\sigma^2 > \alpha$ (Alpha Cronbach $\alpha = 0,60$) maka alat ukur tersebut handal (*reliable*)
- 2) Apabila $\sigma^2 > \alpha$ (Alpha Cronbach $\alpha = 0,60$) maka alat ukur tersebut tidak handal (*reliable*)

2. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi bertujuan untuk mempelajari apakah ada hubungan antara dua variabel atau lebih, sedang analisis regresi memprediksi seberapa jauh pengaruh tersebut secara spesifik, tujuan analisis korelasi adalah ingin mengetahui apakah di antara dua variabel terdapat hubungan, dan jika terdapat hubungan, bagaimana arah hubungan dan seberapa besar hubungan tersebut. Secara teoritis, dua variabel dapat sama sekali tidak berhubungan ($r = 0$), berhubungan secara sempurna ($r = 1$), atau antara kedua angka tersebut. Arah korelasi juga dapat positif (berhubungan searah) atau negatif (berhubungan berlawanan arah).

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antara variabel bebas (independen variabel) yang dinyatakan dalam (X) dan variabel tidak bebas (dependent variabel) yang dinyatakan dalam (Y), adapun rumus mencari koefisien korelasi:

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

Dengan keterangan:

- r = besarnya korelasi atau hubungan antara variabel X dan Y
X = variabel bebas
Y = variabel terikat
N = jumlah sampel

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

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

Korelasi positif menunjukkan adanya hubungan searah antara variabel X dan variabel Y. Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan mengalami peningkatan pula. Korelasi negatif menunjukkan adanya hubungan berlawanan arah dengan variabel X dan variabel Y. Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan ber keterlibatan mengalami penurunan. Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi untuk memberikan interpretasi serta analisis yang digunakan adalah:

Tabel 3.6
Hubungan Interval Koefisien Korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,19	Korelasi sangat rendah
0,20 – 0,39	Korelasi rendah
0,40 – 0,59	Korelasi cukup kuat
0,60 – 0,79	Korelasi kuat
0,80 – 1,00	Korelasi sangat kuat

Sumber: Sugiyono, 2018

3. Uji Asumsi Klasik

Menurut Purnomo (2017:107) Uji asumsi klasik digunakan untuk mengetahui ada tidaknya normalitas residual, multikolinearitas, autokorelasi dan heteroskedastis pada model regresi. Model regresi linier dapat disebut sebagai model yang baik jika model tersebut memenuhi beberapa asumsi klasik yaitu data residual terdistribusi normal, tidak adanya multikolinearitas, autokorelasi

dan heteroskedastisitas. Harus terpenuhinya asumsi klasik karena agar diperoleh model regresi dengan estimasi yang tidak bias dan pengujian dapat dipercaya. Apabila ada satu syarat saja yang tidak terpenuhi, maka hasil analisis regresi tidak dapat dikatakan bersifat BLUE (Best Linear Unbiased Estimator).

a. Uji normalitas

untuk menguji apakah nilai residual yang telah distandarisasi pada model regresi berdistribusi normal atau tidak. Cara melakukan uji normalitas dapat dilakukan dengan pendekatan analisis grafik *normal probability Plot*. Pada pendekatan ini nilai residual terdistribusi secara normal apabila garis (titik-titik) yang menggambarkan data sesungguhnya akan mengikuti atau merapat ke garis diagonalnya.

Menurut Ghozali (2013:160) Uji Normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel dependen, variabel independen atau keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Uji ini dilakukan dengan menggunakan statistic non parametric dengan memakai metode One-Sample kolmogorov smirnov dengan pedoman pengambilan keputusan sebagai berikut:

- 1) Jika nilai Sig atau probabilitas < dari $\alpha = 0,05$ maka sebaran data tidak berdistribusi normal.
- 2) Jika nilai signifikansi atau probabilitas > dari $\alpha = 0,05$ maka sebaran data berdistribusi normal.

b. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi terbentuk adanya korelasi tinggi atau sempurna antar variabel bebas (independen). Jika ditemukan ada hubungan korelasi yang tinggi antar variabel bebas maka dapat dinyatakan adanya gejala multikolinear pada penelitian.

Menurut Ghozali (2013:103), uji multikolonieritas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi

korelasi diantara variabel independen. Untuk mendeteksi ada atau tidaknya multikolinearitas di dalam model regresi adalah dengan menganalisis matrik korelasi variabel-variabel independen. Jika antar variabel independen terdapat korelasi yang cukup tinggi (umumnya di atas 0,90) maka hal ini merupakan indikasi adanya multikolinearitas.

c. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya penyimpangan asumsi klasik. Heteroskedastisitas yaitu adanya ketidaksamaan varian dari residual untuk semua pengamatan pada model regresi. Prasyarat yang harus terpenuhi dalam model regresi adalah tidak adanya gejala heteroskedastisitas.

Uji Heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain (Ghozali, 2013:139). Dengan kata lain uji Heteroskedastisitas digunakan untuk melihat penyebaran data penelitian. Untuk mendeteksi ada atau tidaknya masalah heterokesiditas pada model regresi dalam penelitian ini menggunakan uji Glejser.

Menguji heterokesiditas menggunakan uji glejser adalah dengan melihat hasil signifikansi variabel dependen dan variabel independen. Jika nilai signifikansi variabel independen di atas alpha (α) 5% maka tidak terjadi heterokesiditas. Namun jika nilai signifikansi variabel independen di bawah 5% maka terjadi heterokesiditas.

4. Analisis Regresi Berganda

Analisis regresi linear berganda adalah teknik regresi yang memiliki banyak variabel bebas. Satu diantara keunggulan analisis regresi linear berganda mampu menduga keadaan di masa depan melalui pengukuran beberapa variabel X_1, X_2 , dan Y . Regresi berganda untuk menduga nilai dari parameter dan model dirumuskan sebagai berikut :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2$$

Keterangan:

Y : Kelancaran Operasional Kapal

a : Konstanta

b₁ dan b₂ : Koefisien

X₁ : Kelengkapan Persyaratan

X₂ : Pelayanan Dokumen

Maka untuk menentukan a, b₁, dan b₂ dapat menggunakan rumus di bawah:

$$b_1 = \frac{[(\sum y^2 \cdot \sum xz) - (\sum yz \cdot \sum xy)]}{[(\sum x^2 \cdot \sum y^2) - (\sum xy)^2]}$$

$$b_2 = \frac{[(\sum x^2 \cdot \sum yz) - (\sum xz \cdot \sum xy)]}{[(\sum x^2 \cdot \sum y^2) - (\sum xy)^2]}$$

$$a = \frac{\sum z - (b_1 \sum x) - (b_2 \sum y)}{n}$$

rumus koefisien korelasi berganda seperti di bawah ini:

$$r = \sqrt{r^2} = \sqrt{\frac{(b_1 \sum x) + (b_2 \sum y)}{\sum z}}$$

a. Uji Hipotesis

Uji hipotesis yang penulis gunakan adalah uji hipotesis berbanding terbalik dan pengujian hipotesis dilakukan dengan cara membandingkan nilai t_{hitung} terhadap t_{table} untuk mengetahui nilai t hitung digunakan rumus:

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

Dapat diambil kesimpulan:

- 1) Jika $t_{hitung} < t_{table}$, maka H_0 = diterima dan H_a ditolak, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara X dan Y. ($H_0: \rho = 0$).
- 2) Jika $t_{hitung} > t_{table}$, maka H_0 = ditolak dan H_a diterima, artinya ada hubungan signifikan antara X dan Y. ($H_a: \rho \neq 0$) ρ = nilai korelasi dalam formulasi yang dihipotesiskan

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan-permasalahan atau fakta yang ditemukan penulis saat melakukan praktek darat di PT. Bahari Dharma Nusantara. Selanjutnya penulis akan menyampaikan data yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini.

1. Profil Perusahaan

PT. Bahari Dharma Nusantara merupakan perusahaan yang terafiliasi dengan PT. Berlian Laju Tanker. Perusahaan PT. Bahari Dharma Nusantara didirikan pada tahun 1982 dimana perusahaan ini bergerak di bidang *Shipping Agency*. Selain mengageni kapal yang dimiliki oleh PT. Berlian laju tanker, PT. Bahari Dharma Nusantara juga mengageni semua kapal baik kapal berbendera Indonesia maupun kapal berbendera asing yang menunjuknya dan memberikannya kepercayaan penuh untuk mengurus dan membantu keperluan kapal terhadap kegiatan diantaranya yaitu *clearance in* maupun *clearance out*, pengurusan dokumen, serta membantu memenuhi kebutuhan kapal maupun *crew* kapal, membantu kegiatan *Ship to Ship* dan lain sebagainya.

Kantor pusat PT. Bahari Dharma Nusantara sendiri terletak di Jakarta pusat sedangkan untuk kantor cabang terletak di Batam serta Tanjung Balai Karimun. Dan dengan pengalaman puluhan tahun yang dimiliki, PT. Bahari Dharma Nusantara memutuskan untuk memperluas wilayah kerja di daerah provinsi Kepulauan Bangka Belitung yaitu pada Pulau Belitung tepatnya di Pelabuhan Tanjung pandan dan manggar pada tahun 2023.

Selain menjadi lokal agen PT. Bahari Dharma Nusantara juga bertindak sebagai *General Agent* pada pelabuhan besar di Indonesia dengan melakukan kerjasama bersama lokal agen setempat. Adapun visi dan misi PT. Bahari Dharma Nusantara diantaranya sebagai berikut:

- a. *Vision*
- b. *More expertise*
- c. *More knowledge*
- d. *The most local experience*
- e. *Mission*

To provide excellent service by managing and controlling ship operational costs and vessel turnaround time.

2. Struktur Organisasi dan Manajemen Perusahaan

a. Struktur Organisasi

Struktur organisasi merupakan suatu susunan yang terdiri dari komponen atau unit kerja dalam sebuah organisasi. Dalam Struktur organisasi terdapat pembagian kerja dan setiap unit memiliki fungsi masing-masing.

Pada bab ini penulis akan menjelaskan rumusan masalah yang diangkat terkait permasalahan yang ditemukan dalam proses pengajuan permohonan pengurusan dokumen melalui *web SIMLALA* yang digunakan karyawan sebagai media pengajuan permohonan dokumen RPK, PKKA, PPKN dll.

Perusahaan ini dipimpin oleh Direktur yang membawahi Manajer Operasional, kepala cabang, operasional, *Fleet administration, accounting and finance staff*.

Adapun gambar struktur organisasi PT. Bahari Dharma Nusantara dapat dilihat pada lampiran 1.

b. Manajemen Perusahaan

Manajemen Perusahaan adalah suatu upaya yang dilakukan untuk mencapai tujuan perusahaan dengan menggunakan sumber daya yang tersedia melalui kegiatan yang telah ditetapkan dalam kerangka pekerjaan. Manajemen juga merupakan kegiatan menyusun suatu kesatuan sasaran serta kebijakan untuk menciptakan pelaksanaan operasional perusahaan berjalan dengan lancar. Adapun tugas serta tanggung jawab masing-masing bagian dari Struktur organisasi PT. Bahari Dharma Nusantara adalah sebagai berikut:

- 1) Manajer Operasional merupakan bagian dari perusahaan yang kedudukannya di bawah Direktur dan memiliki peran penting sebagai penyeimbang jalannya organisasi perusahaan. Adapun tugas manajer operasional antara lain:
 - a) Melakukan pertemuan rutin secara berkala dengan direktur guna mencapai visi dan misi perusahaan.
 - b) Mengawasi kualitas jasa perusahaan.
 - c) Meningkatkan efektivitas operasional perusahaan.
 - d) Mengembangkan inovasi-inovasi terkait kegiatan perusahaan agar dapat berjalan dengan baik dan dapat bersaing dengan perusahaan lainnya.
 - e) Melakukan komunikasi yang baik terhadap setiap staf agar tercipta koordinasi antara yang satu dengan yang lainnya.
 - f) Memonitoring segala aktivitas baik di dalam perusahaan maupun diluar perusahaan.
 - g) Menjaga hubungan dan membangun relasi yang baik terhadap *Principal*, *General agent*, Perusahaan Bongkar Muat dan Tenaga kerja Bongkar Muat dan lain sebagainya.

2) Kepala Cabang

Kepala cabang merupakan posisi yang diberikan kepada seseorang yang bertugas serta bertanggung jawab memimpin sebuah kantor cabang. Adapun tugas kepala cabang diantara lain sebagai berikut:

- a) Membuat rencana kegiatan untuk kegiatan pada kantor cabang serta bertanggung jawab atas seluruh kegiatan yang berlangsung di kantor cabang.
- b) Memonitoring segala aktivitas kapal yang diageni.
- c) Bertanggung jawab atas kesejahteraan karyawan.
- d) Menjaga dan membangun relasi hubungan yang baik terhadap *Principal*, *General agent* dan instansi Pemerintah.

3) Operasional

Operasional adalah bagian penting dari sebuah perusahaan yang bertanggung jawab atas pelayanan jasa demi terciptanya kelancaran operasional kapal. Adapun tugas dari operasional perusahaan diantaranya sebagai berikut:

- a) Melakukan *monitoring* pergerakan setiap kapal dan membuat *Daily report* dan *time Sheet* setiap perjalanan kapal.
- b) Melakukan monitoring setiap pengajuan permohonan pada aplikasi INAPORTNET maupun SIMLALA.
- c) Melakukan komunikasi dengan setiap pihak terkait seperti instansi pemerintah, *Crew* kapal, pihak pelabuhan dan lain sebagainya.
- d) Melakukan perpanjangan dokumen atau sertifikat yang sudah expired untuk melakukan *endorsement*.
- e) Memeriksa dan menyetujui permintaan kebutuhan kapal.
- f) Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan keagenan.
- g) Memberikan informasi kepada *Principal*, mengenai segala proses kegiatan *Clearance in* ataupun *Clearance out*.

4) *Fleet administration*

- a) Menangani pengajuan permohonan dokumen kapal seperti PPKN, RPK, PKKA, dan lain sebagainya.
- b) Melakukan monitor terhadap pengajuan dokumen melalui *web SIMLALA* dimulai pengajuan permohonan sampai dokumen disetujui.
- c) Melakukan pembayaran PNPB pengurusan dokumen melalui *web SIMLALA*.
- d) Melakukan pengecekan dokumen pendukung.
- e) Memeriksa dan menyetujui spesifikasi jumlah dan mutu permintaan *Principal* terhadap kebutuhan kapal maupun *Crew* kapal.

5) Accounting & finance Department

Accounting & finance Department adalah pihak yang bertanggung jawab atas kebenaran semua transaksi finansial yang dimasukan ke dalam buku besar, memastikan bahwa saldo yang tersisa adalah benar, serta memastikan laporan keuangan perusahaan yang dibuat telah akurat.

- a) Menyusun keuangan perusahaan serta melakukan pencatatan terkait transaksi keuangan perusahaan.
- b) Berhubungan dengan pihak internal maupun eksternal terkait keuangan perusahaan
- c) Mengontrol transaksi keuangan
- d) Menyiapkan dokumen penagihan *invoice*, kwitansi dan tagihan lainnya beserta kelengkapan lainnya
- e) Melakukan eksekusi pembayaran tagihan
- f) Memastikan perusahaan mengikuti dan menaati hukum keuangan yang berlaku.

3. Identitas Responden

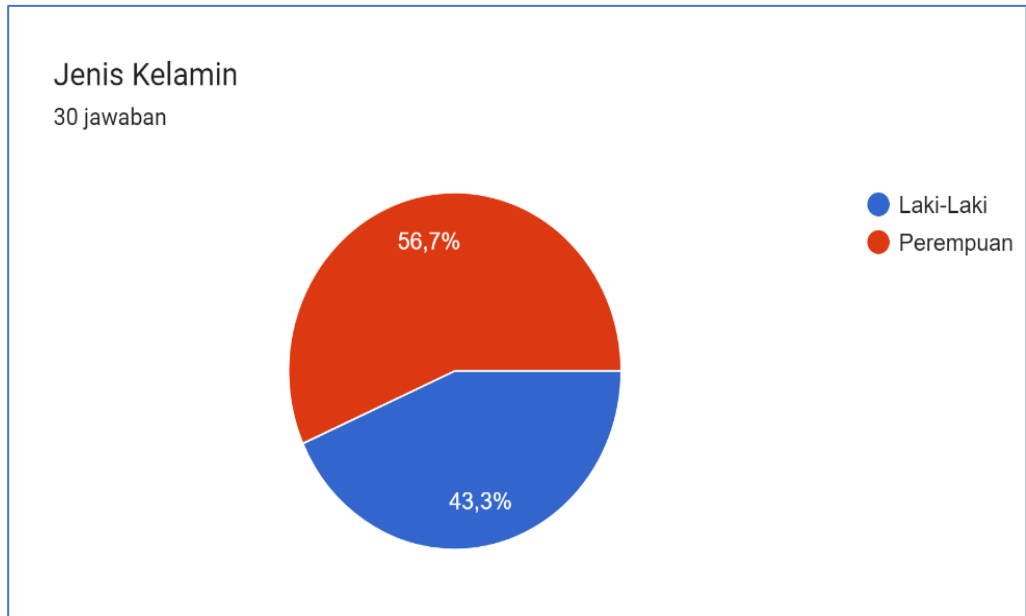
Dalam melakukan penelitian ini penulis mengambil sampel sebanyak 30 orang responden yang merupakan karyawan PT. Bahari Dharma Nusantara dan diharapkan dengan jumlah sampel tersebut dapat mewakili populasi dalam pengumpulan data yang hasilnya akan digunakan sebagai bahan penelitian.

Kuesioner penelitian ini dibagikan kepada 30 orang responden, dan untuk lebih jelasnya berikut merupakan pembahasan dari analisis variabel X_1 (Kelengkapan Persyaratan), X_2 (Pelayanan Dokumen), serta variabel Y (Kelancaran Operasional Kapal) berdasarkan dimensi dan indikator yang telah ditentukan. Selanjutnya penulis akan mendeskripsikan data terlebih dahulu terkait profil responden berupa jenis kelamin, rentang usia, Pendidikan terakhir, jabatan atau posisi, dan masa bekerja seperti tabel-tabel di bawah ini:

Tabel 4.1
Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Laki-laki	13	43,3
2	Perempuan	17	56,7
Jumlah		30	100%

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner



Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Gambar 4.1

Diagram Responden Berdasarkan Jenis kelamin

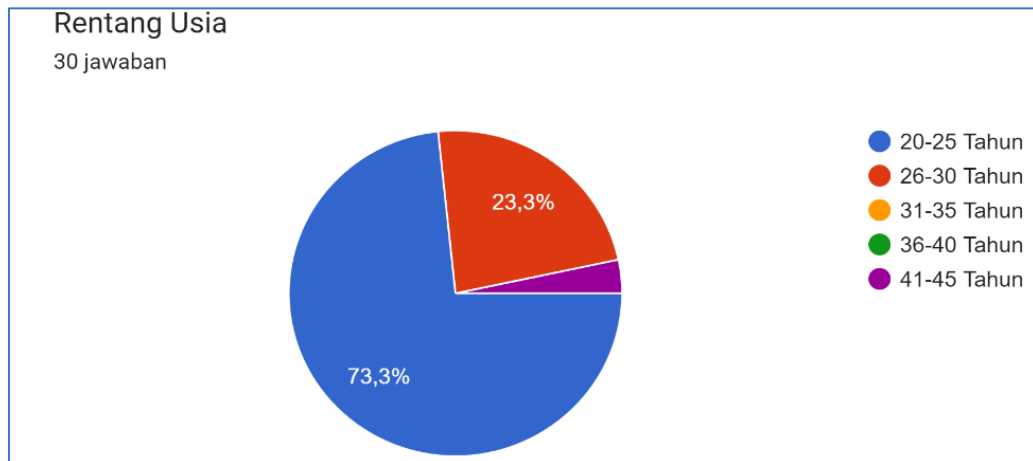
Dari data di atas, dapat disimpulkan bahwa data responden berdasarkan jenis kelamin yakni laki-laki berjumlah 13 responden (43,3%) dan perempuan berjumlah 17 responden (56,7%). Dimana responden perempuan lebih banyak (56,7%) dibandingkan responden laki laki (43,3%) karena karyawan yang bekerja di kantor lebih dominan perempuan. Hal ini menyatakan bahwa perempuan juga dapat bekerja di dunia pelayaran.

Tabel 4.2

Data Responden Berdasarkan Rentang Usia

No	Usia	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	20-25 Tahun	22	73,3%
2	26-30 Tahun	7	23,3%
3	31-35 Tahun	-	-
4	36-40 Tahun	-	-
5	41-45 Tahun	1	3,3%
Jumlah		30	100%

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner



Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

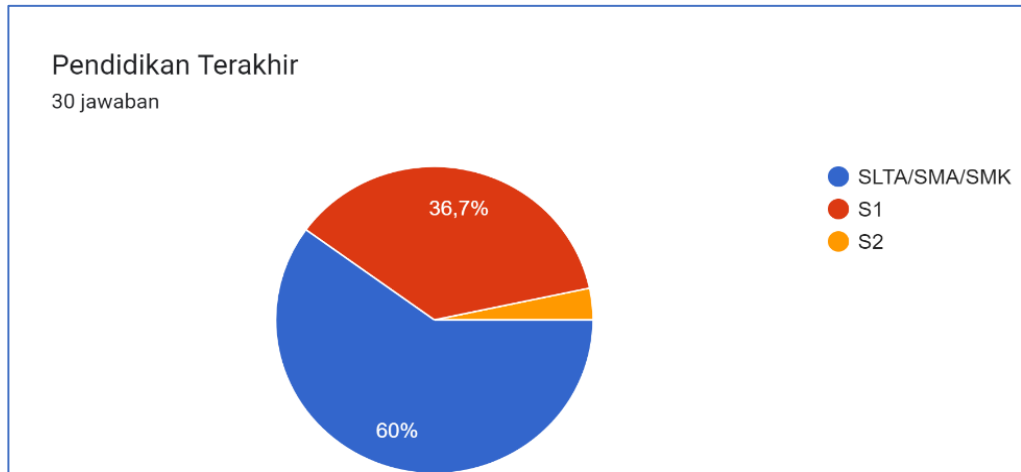
Gambar 4.2
Diagram Responden Berdasarkan Rentang Usia

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa data responden berdasarkan usia menunjukkan bahwa responden yang berusia 20-25 tahun berjumlah 22 responden atau (73,3%), 26-30 tahun berjumlah 7 responden atau (23,3%), 31-35 tahun berjumlah 0 responden atau (0%), 36-40 tahun berjumlah 0 responden atau (0%), dan responden 41-45 Tahun berjumlah 1 responden atau (3,3%). Dilihat dari data di atas, responden yang paling dominan berada diantara usia 20-25 tahun yaitu dengan 22 responden merupakan usia produktif, dan usia tersebut menjadi bagian besar usia yang dimiliki oleh karyawan PT. Bahari Dharma Nusantara.

Tabel 4.3
Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

No	Pendidikan Terakhir	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	SLTA/SMA/SMK	18	60%
2	S1	11	36,7%
3	S2	1	3,3%
	Jumlah	30	100%

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner



Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Gambar 4.3

Diagram Responden Berdasarkan Pendidikan terakhir

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa data responden berdasarkan pendidikan terakhir menunjukkan bahwa responden dengan pendidikan terakhir SLTA/SMA/SMK berjumlah 18 responden atau (60%), Sarjana (S1) berjumlah 11 responden atau (36,7%), dan Pascasarjana (S2) berjumlah 1 responden atau (3,3%). Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa responden yang paling dominan adalah responden dengan pendidikan terakhir SLTA/SMA/SMK yaitu 18 responden atau (60%), ini menyatakan bahwa lulusan SLTA/SMA/SMK merupakan kelompok yang paling dominan bekerja pada PT. Bahari Dharma Nusantara.

Tabel 4.4
Data Responden Berdasarkan Posisi atau Jabatan

No	Posisi/ Jabatan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	<i>Fleet Administration</i>	3	10%
2	Operasional Cabang	11	36,7%
3	<i>Manager commercial</i>	1	3,3%
4	<i>Manager Accounting</i>	1	3,3%
5	<i>Manager Finance</i>	1	3,3%
6	<i>Manager Operational</i>	1	3,3%
7	kepala Cabang	4	13,3%
8	<i>Accounting Coordinator</i>	1	3,3%
9	<i>Staff Accounting</i>	2	6,7%
10	<i>Staff Commercial</i>	2	6,7%
11	<i>Staff Finance</i>	2	6,7%
12	<i>Cadet</i>	1	3,3%
Jumlah		30	

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Posisi atau Jabatan
30 jawaban



Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Gambar 4.4
Diagram Responden Berdasarkan Jabatan atau posisi

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa data responden berdasarkan jabatan atau posisi menunjukkan bahwa responden dengan posisi sebagai *Fleet Administration* berjumlah 3 responden atau (10%), posisi Operasional Cabang berjumlah 11 orang atau (36,7%), posisi *Manager commercial* berjumlah 1 responden atau (3,3%), posisi *Manager Accounting* berjumlah 1 responden atau (3,3%), posisi *Manager Finance* berjumlah 1 responden atau (3,3%), posisi *Manager Operational* berjumlah 1 responden atau (3,3%), posisi kepala Cabang berjumlah 4 responden atau (13,3%), posisi *Accounting Coordinator* berjumlah 1 responden atau (3,3%), posisi *Staff Accounting* berjumlah 2 responden atau (6,7%), posisi *Staff Commercial* berjumlah 2 responden atau (6,7%), posisi *Staff Finance* berjumlah 2 responden atau (6,7%), dan posisi *cadet* berjumlah 1 responden atau (3,3%).

Dapat dilihat dari data di atas bahwa, responden yang paling dominan adalah responden yang jabatan atau posisi saat ini bekerja dengan jabatan sebagai operasional cabang dengan jumlah 11 orang atau (36,7%) dikarenakan posisi tersebut yang sangat berhubungan erat dengan pengurusan serta penggunaan dokumen saat melakukan kegiatan *Clearance in* maupun *Clearance out* kapal dan kegiatan lainnya yang berhubungan langsung dengan kegiatan keagenan kapal.

Dan selanjutnya diikuti oleh posisi atau jabatan kepala cabang yang mana responden tersebut adalah perantara atau penghubung antara *Ship owner* , *Principal*, Instansi Pemerintah serta staf dalam menerima dan meneruskan permintaan terkait kegiatan keagenan kapal seperti *Clearance* serta pengurusan dokumen dan lain lain, posisi selanjutnya diikuti oleh divisi *Fleet Administration* yang merupakan divisi yang melakukan penginputan atau pengajuan permohonan melalui web SIMLALA dan melakukan monitoring sejak pengajuan hingga dokumen terbit.

Tabel 4.5

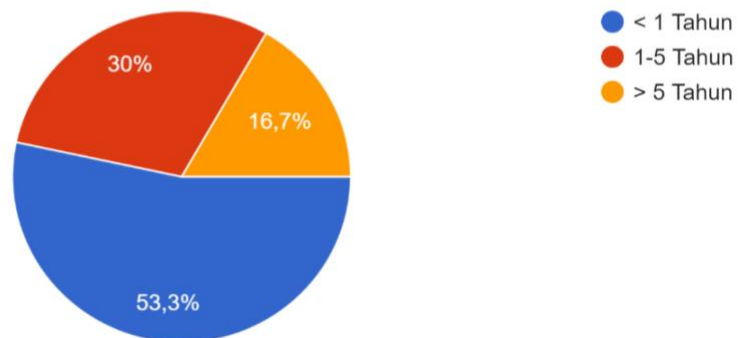
Data Responden Berdasarkan Masa Kerja Pada Posisi Tersebut

No	Masa Kerja	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	<1 Tahun	16	53,3%

2	1-5 Tahun	9	30%
3	>5 Tahun	5	16,7%
Jumlah		30	100%

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Masa Bekerja
30 jawaban



Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Gambar 4.5

Diagram Data Responden Berdasarkan Masa Kerja

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa data responden berdasarkan masa kerja pada posisi atau jabatan menunjukkan bahwa masa kerja <1 tahun berjumlah 16 responden atau (53,3%), masa kerja 1-5 tahun berjumlah 9 responden atau (30%), dan masa kerja >5 tahun berjumlah 5 responden atau (16,7%). Berdasarkan masa kerja pada posisi tersebut menunjukkan responden yang paling dominan memiliki masa kerja <1 tahun atau (53,3%), ini menyatakan perluasan wilayah kerja pada daerah provinsi kepulauan bangka belitung tepatnya pada pulau Belitung menambah peluang kerja bagi pegawai yang berpengalaman sesuai bidang kerja masing-masing.

B. ANALISIS DATA

1. Analisis Statistika Deskriptif

Analisis Statistik Deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang

telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi (Sugiyono:2015).

Dalam mengukur penilaian per responden yang menjawab mengenai seluruh item dari pernyataan variabel yang telah diberi bobot, dengan menggunakan rumus penilaian interval kelas rata-rata sebagai berikut:

$$P = \frac{\text{Rentang}}{\text{Banyak Kelas Interval}}$$

Keterangan:

Rentang : Nilai tertinggi – nilai terendah

Banyak Kelas Interval : 5

Berdasarkan rumus di atas, untuk menghitung panjang kelas interval sebagai berikut:

$$P = \frac{5 - 1}{5} = 0,8$$

Setelah menghitung interval dari kriteria penilaian maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

Tabel 4.6

Tabel Interval Rata-rata Jawaban Responden

Interval	Keterangan
4,20 – 5,00	Sangat Tinggi
3,40 – 4,19	Tinggi
2,60 – 3,39	Sedang
1,80 – 2,59	Rendah
1,00 – 1,79	Sangat Rendah

Sumber: Riduwan (2009:88).

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis menggunakan teknik analisis data secara deskriptif kuantitatif, yaitu teknik yang menganalisis data dengan menguji data-data yang ada dengan sejelas-sejelasnya beserta masalah yang ada di dalam skripsi ini.

2. Deskripsi Data Variabel Kelengkapan Persyaratan (X_1)

Berikut merupakan tanggapan dan analisis variabel X_1 (Kelengkapan Persyaratan) berdasarkan dimensi dan indikator yang telah ditentukan. Variabel kelengkapan persyaratan terdiri dari 7 indikator yaitu kelengkapan, konsistensi, validitas, kesesuaian, ketepatan waktu, kesesuaian format, akurasi. Analisis penulis responden terdiri dari 7 butir pernyataan, berikut ini adalah hasil jawaban responden yang dibuat dalam bentuk tabel

Tabel 4.7

Tabel Variabel (X_1) Indikator Kelengkapan

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Terdapat Ketidaklengkapan persyaratan dalam pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA	SS	5	6	30	20%	3,4	Tinggi
	S	4	10	40	33,3%		
	KS	3	6	18	20%		
	TS	2	6	12	20%		
	STS	1	2	2	6,7%		
Jumlah			30	102	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelengkapan persyaratan (X_1) dengan indikator kelengkapan dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Terdapat Ketidaklengkapan persyaratan dalam pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA” memiliki nilai rata-rata 3,4 yang artinya menunjukkan bahwa kelengkapan persyaratan berpengaruh tinggi dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 20% atau 6 responden yang memilih sangat setuju (SS), 33,3% atau 10 responden yang memilih setuju (S), 20% atau 6 responden yang memilih kurang setuju (KS), 20 % atau 6 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 6,7% atau 1 orang responden yang memilih sangat tidak setuju (STS). Dari responden di atas dapat disimpulkan bahwa responden dominan menjawab setuju (S) sebanyak 10 responden atau 33,3% dan yang menjawab sangat kurang setuju (SKS) sebanyak 1 responden sehingga dapat disimpulkan bahwa dalam

pengurusan dokumen melalui SIMLALA wajib dilengkapi persyaratan sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan.

Tabel 4.8
Tabel Variabel (X₁) Indikator Konsistensi

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Belum konsistensinya data yang diberikan oleh <i>Ship owner</i> terhadap pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA	SS	5	9	45	30%	3,73	Tinggi
	S	4	10	40	33,3%		
	KS	3	5	15	16,7%		
	TS	2	6	12	20%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	112	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelengkapan persyaratan (X₁) dengan indikator konsistensi dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Belum konsistensinya data yang diberikan oleh *Ship owner* terhadap pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA” memiliki nilai rata-rata 3,73 yang artinya menunjukkan bahwa konsistensi terkait data yang diberikan oleh *Ship owner* berpengaruh tinggi dalam pengajuan permohonan dokumen melalui SIMLALA dimana data yang dibutuhkan agen sebagai syarat pengajuan dokumen harus dan konsisten dengan data yang dikirim atau diberikan oleh *Ship owner* kepada tim operasional maupun *Fleet Administration* dan jika ada perubahan terkait data harus langsung segera mungkin memberitahukan agar dapat direvisi.

Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 30% atau 9 responden yang memilih sangat setuju (SS), 33,3% atau 10 responden yang memilih setuju (S), 16,7% atau 5 responden yang memilih kurang setuju (KS), 20% atau 6 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak terdapat responden yang memilih sangat tidak setuju (STS). Dari jawaban

responden di atas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden terbanyak adalah setuju bahwa perlu konsisten dalam pengiriman data yang diberikan terkait pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA.

Tabel 4.9
Tabel Variabel (X₁) Indikator Validitas

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Masih terdapat data yang belum valid yang diberikan oleh <i>Ship owner</i> seperti dokumen <i>expired</i>	SS	5	7	35	23,3%	3,83	Tinggi
	S	4	14	56	46,7%		
	KS	3	6	18	20%		
	TS	2	3	6	10%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	115	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelengkapan persyaratan (X₁) dengan indikator validitas dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Masih terdapat data yang belum *valid* yang diberikan oleh *Ship owner* seperti dokumen *expired*” memiliki nilai rata-rata 3,83. Yang artinya dokumen yang digunakan sebagai lampiran persyaratan wajib valid dan tidak *expired* agar memenuhi persyaratan dan tidak terjadi penundaan dokumen terbit akibat pengaruh adanya dokumen yang tidak *valid* atau *expired*. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 23,3% atau 7 responden yang memilih sangat setuju (SS), 46,7% atau 14 responden yang memilih setuju (S), 20% atau 6 responden yang memilih kurang setuju (KS), 10% atau 3 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak terdapat responden yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.10
Tabel Variabel (X₁) Indikator Kesesuaian

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Belum sesuai	SS	5	5	25	16,7%	3,6	Tinggi

dokumen yang dikirim oleh <i>owner</i> dengan persyaratan yang dibutuhkan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA	S	4	13	52	43,3%		
	KS	3	7	21	23,3%		
	TS	2	5	10	16,7%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	108	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelengkapan persyaratan (X_1) dengan indikator kesesuaian dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Belum sesuaiya dokumen yang dikirim oleh *owner* dengan persyaratan yang dibutuhkan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA” memiliki nilai rata-rata 3,6. Yang artinya kesesuaian dokumen yang digunakan sebagai lampiran persyaratan harus sesuai dengan ketentuan atau standar operasional kerja diantaranya *valid* dan lengkap dan lain sebagainya. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 16,7% atau 5 responden yang memilih sangat setuju (SS), 43,3% atau 13 responden yang memilih setuju (S), 23,3% atau 7 responden yang memilih kurang setuju (KS), 16,7% atau 5 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak terdapat responden yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.11

Tabel Variabel (X_1) Indikator Ketepatan Waktu

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Ketidaktepatan waktu pengiriman dokumen oleh <i>Ship owner</i> terhadap pengurusan	SS	5	10	50	33,3%	4	Tinggi
	S	4	13	52	43,3%		
	KS	3	4	12	13,3%		

dokumen melalui SIMLALA mempengaruhi keterlambatan dokumen terbit	TS	2	3	6	10%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	120	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelengkapan persyaratan (X_1) dengan indikator ketepatan waktu dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Ketidaktepatan waktu pengiriman dokumen oleh *Ship owner* terhadap pengurusan dokumen melalui SIMLALA mempengaruhi keterlambatan dokumen terbit” memiliki nilai rata-rata 4. Yang artinya untuk menghindari keterlambatan dokumen terbit perlu dilakukan komunikasi yang baik kepada *owner*, agar *owner* mengirim segala kelengkapan dokumen persyaratan tepat waktu demi tercapainya target yang telah ditentukan. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 33,3% atau 10 responden yang memilih sangat setuju (SS), 43,3% atau 13 responden yang memilih setuju (S), 13,3% atau 4 responden yang memilih kurang setuju (KS), 10 % atau 3 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak terdapat responden yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.12

Tabel Variabel (X_1) Indikator Kesesuaian Format

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Belum sesuai format persyaratan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA	SS	5	7	35	23,3%	3,46	Tinggi
	S	4	9	36	30%		
	KS	3	6	18	20%		
	TS	2	7	14	23,3%		
	STS	1	1	1	3,3%		
Jumlah			30	104	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelengkapan persyaratan (X_1) dengan indikator kesesuaian format dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Belum sesuai format persyaratan dalam pengelolaan dokumen melalui SIMLALA” memiliki nilai rata-rata 3,46. Yang artinya pihak *operation* dan *fleet administration* perlu mempelajari jenis dokumen serta format sesuai persyaratan pada SIMLALA dan perlu melakukan pemeriksaan kembali terkait format dokumen sebelum mengunggah data dan dokumen persyaratan agar tidak terjadi revisi. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 23,3% atau 7 responden yang memilih sangat setuju (SS), 30% atau 9 responden yang memilih setuju (S), 20% atau 6 responden yang memilih kurang setuju (KS), 23,3% atau 7 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 3,3% atau 1 responden yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.13

Tabel Variabel (X_1) Indikator Akurasi

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Belum akuratnya penginputan dokumen melalui simlala sehingga mengakibatkan revisi dan dokumen terbit lebih lama	SS	5	12	60	40%	3,96	Tinggi
	S	4	8	32	26,7%		
	KS	3	8	24	26,7%		
	TS	2	1	2	3,3%		
	STS	1	1	1	3,3%		
Jumlah			30	119	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelengkapan persyaratan (X_1) dengan indikator akurasi dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Belum akuratnya penginputan dokumen melalui SIMLALA sehingga mengakibatkan revisi dan dokumen terbit lebih lama” memiliki nilai rata-rata 3,96. Yang artinya pihak *operation* dan *fleet administration* perlu memastikan dokumen apa yang harus diinput berdasarkan persyaratan yang telah ditentukan serta perlu dilakukan pemeriksaan kembali secara teliti terkait data dan dokumen yang

diinput agar tidak terjadi revisi. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 40% atau 12 responden yang memilih sangat setuju (SS), 26,7% atau 8 responden yang memilih setuju (S), 26,7% atau 8 responden yang memilih kurang setuju (KS), 3,3% atau 2 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 3,3% atau 1 respon yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.14

Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel Kelengkapan Persyaratan (X₁)

No	Pernyataan	SS	S	KS	TS	STS	TOTAL RESPONDEN	TOTAL BOBOT	RATA-RATA
		5	4	3	2	1			
	Kelengkapan								
1	Terdapat Ketidaklengkapan persyaratan dalam pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA	6	10	6	6	2	30	102	3,4
	Konsistensi								
2	Belum Konsistensi nya data yang diberikan oleh <i>Ship owner</i> terhadap pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA	9	10	5	6	0	30	112	3,73
	Validitas								
3	Masih terdapat data yang belum <i>valid</i> yang diberikan oleh <i>owner</i> seperti dokumen <i>expired</i>	7	14	6	3	0	30	115	3,83
	Kesesuaian								
4	Belum sesuai nya dokumen yang dikirim oleh <i>owner</i> dengan persyaratan yang dibutuhkan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA	5	13	7	5	0	30	108	3,6

	Ketepatan waktu								
5	Ketidaktepatan waktu pengiriman dokumen oleh <i>owner</i> terhadap pengurusan dokumen melalui SIMLALA mempengaruhi keterlambatan dokumen terbit	10	13	4	3	0	30	120	4
	Kesesuaian format								
6	Belum sesuai format persyaratan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA	7	9	6	7	1	30	104	3,46
	Akurasi								
7	Belum akuratnya penginputan dokumen melalui SIMLALA sehingga mengakibatkan revisi dan dokumen terbit lebih lama	12	8	8	1	1	30	119	3,96

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Dari tabel 4.14 di atas dapat diketahui bahwa jawaban responden untuk variabel kelengkapan persyaratan (X_1), skala interval tertinggi adalah jika keseluruhan responden menjawab sangat setuju, dimana bobot nilai sangat setuju adalah 5 dan total jumlah responden adalah 30 maka skala interval tertinggi adalah 150. Nomor 1 indikator kelengkapan dengan pernyataan “Terdapat Ketidaklengkapan persyaratan dalam pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA” memiliki nilai bobot sebesar 102 sehingga persentase indikator kelengkapan adalah 102:150 yaitu 68%, indikator nomor 2 yaitu konsistensi dengan pernyataan “Belum Konsistensi nya data yang diberikan oleh *Ship owner* terhadap pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA” memiliki nilai bobot sebesar 112 sehingga persentase indikator konsistensi adalah 112:150 yaitu 74%, sedangkan pada indikator nomor 3 yaitu validitas dengan pernyataan “Masih terdapat data yang belum *valid* yang diberikan oleh *owner* seperti dokumen *expired*” memiliki nilai bobot sebesar 115 sehingga

persentase indikator validitas adalah 115:150 yaitu 76%, dan indikator nomor 4 yaitu kesesuaian dengan pernyataan “Belum sesuai dokumen yang dikirim oleh *owner* dengan persyaratan yang dibutuhkan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA” memiliki nilai bobot sebesar 108 sehingga persentase indikator kesesuaian adalah 108:150 yaitu 72%, dan indikator nomor 5 yaitu ketepatan waktu dengan pernyataan “Ketidaktepatan waktu pengiriman dokumen oleh *owner* terhadap pengurusan dokumen melalui SIMLALA mempengaruhi keterlambatan dokumen terbit” memiliki nilai bobot sebesar 120 sehingga persentase indikator ketepatan waktu adalah 120:150 yaitu 80%, dan indikator nomor 6 yaitu kesesuaian format dengan pernyataan “belum sesuai format persyaratan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA” memiliki nilai bobot sebesar 104 sehingga persentase indikator kesesuaian format adalah 104:150 yaitu 69%, dan indikator nomor 7 yaitu akurasi dengan pernyataan “Belum akuratnya penginputan dokumen melalui SIMLALA sehingga mengakibatkan revisi dan dokumen terbit lebih lama” memiliki nilai bobot sebesar 119 sehingga persentase indikator kesesuaian format adalah 119:150 yaitu 0,79%. Dari seluruh pernyataan di atas diperoleh rata rata sebesar 3,71, adapun indikator yang nilainya di atas rata rata yaitu indikator konsistensi, validitas, ketepatan waktu, serta akurasi dan untuk nilai rata rata tertinggi terdapat pada indikator nomor 5 yaitu ketepatan waktu dengan pernyataan “Ketidaktepatan waktu pengiriman dokumen oleh *owner* terhadap pengurusan dokumen melalui SIMLALA mempengaruhi keterlambatan dokumen terbit” memiliki nilai bobot sebesar 120 dengan nilai rata-rata sebesar 4 dan persentase sebesar 80% memiliki dampak tinggi terhadap proses dokumen terbit, sehingga pengiriman dokumen oleh *owner* terkait pengurusan dokumen melalui SIMLALA wajib dilakukan tepat waktu, serta indikator ketepatan waktu harus dipertahankan.

Sedangkan indikator di bawah rata-rata yaitu indikator kelengkapan, kesesuaian dan kesesuaian format. Dan untuk nilai rata rata terendah terdapat pada indikator nomor 1 yaitu indikator kelengkapan dengan pernyataan “Terdapat Ketidaklengkapan persyaratan dalam pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA” memiliki nilai bobot sebesar 102 dengan nilai rata-rata sebesar 3,4, dan persentase indikator sebesar 68%. Sehingga

ketidaklengkapan persyaratan mengakibatkan tertundanya pengajuan permohonan melalui SIMLALA dimana hal ini dapat memperlambat proses kerja dan terjadinya keterlambatan dokumen terbit akibat adanya revisi. Sehingga indikator kelengkapan persyaratan perlu ditingkatkan.

3. Deskripsi Data Variabel Pelayanan Dokumen (X₂)

Berikut ini merupakan tanggapan dari analisis variabel pelayanan dokumen (X₂) yang berdasarkan dimensi dan indikator yang telah ditentukan. Variabel Pelayanan Dokumen terdiri dari 6 indikator yaitu: bukti fisik (*tangibles*), Keandalan atau reliabilitas (*reliability*), daya tanggap (*responsiveness*), kompetensi, jaminan (*assurance*), dan empati (*empathy*). Analisis penilaian responden pada pernyataan di tiap butir soal pada variabel pelayanan dokumen terdiri dari 6 butir pernyataan. Berikut ini adalah hasil jawaban responden yang dibuat dalam bentuk tabel:

Tabel 4.15

Tabel Variabel (X₂) Indikator Bukti Fisik (*Tangibles*)

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Masih sering terjadinya gangguan pada SIMLALA	SS	5	8	40	26,7%	3,96	Tinggi
	S	4	14	56	46,7%		
	KS	3	7	21	23,3%		
	TS	2	1	2	3,3%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	119	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel pelayanan dokumen (X₂) dengan indikator bukti fisik (*Tangibles*) dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Masih sering terjadinya gangguan pada SIMLALA” memiliki nilai rata-rata 3,96. Yang artinya pihak *operation* dan *fleet administration* perlu mengikuti perkembangan terbaru terkait status permohonan pada SIMLALA, jika terdapat gangguan pada sistem, perlu melakukan laporan kepada PIC SIMLALA agar pihak terkait dapat menindaklanjuti dan menyelesaikan gangguan sistem. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 26,7% atau 8 responden yang memilih sangat setuju (SS), 46,7% atau 14 responden yang

memilih setuju (S), 23,3% atau 7 responden yang memilih kurang setuju (KS), 3,3% atau 1 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak ada yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.16

Tabel Variabel (X₂) Indikator Keandalan atau Reliabilitas (*Reliability*)

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Belum efektifnya layanan yang diberikan oleh <i>divisi operation</i> dan <i>fleet administration</i> dalam mengurus dokumen melalui SIMLALA	SS	5	6	30	20%	3,56	Tinggi
	S	4	9	36	30%		
	KS	3	11	33	36,7%		
	TS	2	4	8	13,3%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	107	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel pelayanan dokumen (X₂) dengan indikator Keandalan atau Reliabilitas (*Reliability*) dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Belum efektifnya layanan yang diberikan oleh *divisi operation* dan *fleet administration* dalam mengurus dokumen melalui SIMLALA” memiliki nilai rata-rata 3,56. Yang artinya pihak *operation* dan *fleet administration* perlu diberikan pelatihan dan pengembangan kapasitas untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan dalam mengoperasikan SIMLALA sehingga dapat memberikan layanan yang lebih baik. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 20% atau 6 responden yang memilih sangat setuju (SS), 30% atau 9 responden yang memilih setuju (S), 36,7% atau 11 responden yang memilih kurang setuju (KS), 13,3% atau 4 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak ada yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.17

Tabel Variabel (X2) Indikator Daya Tanggap (*Responsiveness*)

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Lambatnya respon yang diberikan oleh PIC DITLALA dalam memproses dan memverifikasi permohonan dokumen pada SIMLALA	SS	5	10	50	33,3%	3,9	Tinggi
	S	4	9	36	30%		
	KS	3	9	27	30%		
	TS	2	2	4	6,7%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	117	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel pelayanan dokumen (X₂) dengan indikator daya tanggap (*Responsiveness*) dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Lambatnya respon yang diberikan oleh PIC DITLALA dalam memproses dan memverifikasi permohonan dokumen pada SIMLALA” memiliki nilai rata-rata 3,9. Yang artinya pihak *operation* dan *fleet administration* perlu melakukan komunikasi serta koordinasi dengan PIC DITLALA terkait kendala dan hambatan dalam proses verifikasi dokumen serta jika mengalami keterlambatan dalam proses verifikasi perlu dilakukan pengaduan menggunakan layanan yang telah disediakan diantaranya pengaduan menggunakan *Whatsapp*, via telfon, atau e-mail. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 33,3% atau 10 responden yang memilih sangat setuju (SS), 30% atau 9 responden yang memilih setuju (S), 30% atau 9 responden yang memilih kurang setuju (KS), 6,7% atau 2 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak ada yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.18
Tabel Variabel (X₂) Indikator Kompetensi

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Kurangnya kompetensi yang dimiliki oleh <i>divisi operation</i> dan <i>fleet administration</i>	SS	5	5	25	16,7%	3,3	Sedang
	S	4	8	32	26,7%		
	KS	3	8	24	26,7%		
	TS	2	9	18	30%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	99	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel pelayanan dokumen (X₂) dengan indikator kompetensi dalam penelitian ini termasuk dalam kategori sedang. Item pernyataan “Kurangnya kompetensi yang dimiliki oleh *divisi operation* dan *fleet administration*” memiliki nilai rata-rata 3,3. Yang artinya perlu dilakukan observasi langsung terhadap kinerja *divisi operation* dan *fleet administration* dalam pelayanan dokumen melalui SIMLALA serta menyusun program pelatihan dan pengembangan yang tepat untuk meningkatkan kompetensi setiap divisi terkait. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 16,7% atau 5 responden yang memilih sangat setuju (SS), 26,7% atau 8 responden yang memilih setuju (S), 26,7% atau 8 responden yang memilih kurang setuju (KS), 30% atau 9 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak ada yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.19
Tabel Variabel (X₂) Indikator Jaminan (*Assurance*)

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Belum adanya jaminan akibat terlambatnya dokumen terbit dari pihak DITLALA	SS	5	11	55	36,7%	4,13	Tinggi
	S	4	14	56	46,7%		
	KS	3	3	9	10%		
	TS	2	2	4	6,7%		
	STS	1	0	0	0%		

Jumlah	30	124	100%		
---------------	-----------	------------	-------------	--	--

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel pelayanan dokumen (X_2) dengan indikator jaminan (*Assurance*) dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Belum adanya jaminan akibat terlambatnya dokumen terbit dari pihak DITLALA” memiliki nilai rata-rata 4,13. Yang artinya belum adanya jaminan akibat terlambatnya dokumen terbit maka perlu ditingkatkan kualitas pelayanan dalam mengajukan permohonan dokumen serta perlu diberikan informasi terkait SOP dan persyaratan apa saja yang perlu disiapkan oleh *Ship Owner* agar dokumen terbit tepat waktu. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 36,7% atau 11 responden yang memilih sangat setuju (SS), 46,7% atau 14 responden yang memilih setuju (S), 10% atau 3 responden yang memilih kurang setuju (KS), 6,7% atau 2 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak ada yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.20

Tabel Variabel (X_2) Indikator Empati (*Empathy*)

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Divisi <i>operation</i> dan <i>fleet administration</i> berusaha mengetahui dan mengerti kebutuhan pelanggan	SS	5	11	55	36,7%	4,13	Tinggi
	S	4	14	56	46,7%		
	KS	3	3	9	10%		
	TS	2	2	4	6,7%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	124	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel pelayanan dokumen (X_2) dengan indikator empati (*Empathy*) dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Divisi *operation* dan *fleet administration* berusaha mengetahui dan mengerti kebutuhan pelanggan” memiliki nilai rata-rata 4,13. Yang artinya divisi *operation* dan *fleet administration* perlu membangun hubungan baik dengan pengguna jasa dengan

cara memberikan layanan yang ramah dan profesional serta menindaklanjuti umpan balik dari pelanggan dan memahami kebutuhan pelanggan. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 36,7% atau 11 responden yang memilih sangat setuju (SS), 46,7% atau 14 responden yang memilih setuju (S), 10% atau 3 responden yang memilih kurang setuju (KS), 6,7% atau 2 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak ada yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.21

Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel Pelayanan Dokumen (X₂)

No	Pernyataan	SS	S	KS	TS	STS	TOTAL RESPONDEN	TOTAL BOBOT	RATA-RATA
		5	4	3	2	1			
	Bukti Fisik (<i>Tangibles</i>)								
1	Masih sering terjadinya gangguan pada SIMLALA	8	14	7	1	0	30	119	3,96
	Keandalan atau Reliabilitas (<i>Reliability</i>)								
2	Belum efektifnya layanan yang diberikan oleh divisi <i>operation</i> dan <i>fleet administration</i> dalam mengurus dokumen melalui SIMLALA	6	9	11	4	0	30	107	3,56
	Daya Tanggap (<i>Responsiveness</i>)								
3	Lambatnya respon yang diberikan oleh PIC DITLALA dalam memproses dan memverifikasi permohonan dokumen pada SIMLALA	10	9	9	2	0	30	117	3,9
	Kompetensi								
4	Kurangnya kompetensi yang dimiliki oleh divisi <i>operation</i> dan <i>fleet administration</i>	5	8	8	9	0	30	99	3,3
	Jaminan (<i>Assurance</i>)								

5	Belum adanya jaminan akibat terlambatnya dokumen terbit dari pihak DITLALA	11	1 4	3	2	0	30	124	4,13
	Empati (<i>Empathy</i>)								
6	Divisi <i>operation</i> dan <i>fleet administration</i> berusaha mengetahui dan mengerti kebutuhan pelanggan	11	1 4	3	2	1	30	124	4,13

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Dari tabel 4.21 di atas dapat diketahui bahwa jawaban responden untuk variabel pelayanan dokumen (X_2), skala interval tertinggi adalah jika keseluruhan responden menjawab sangat setuju. Dimana bobot nilai sangat setuju adalah 5 dan total jumlah responden adalah 30 maka skala interval tertinggi adalah 150. Pada indikator nomor 1 yaitu bukti fisik (*Tangibles*) dengan pernyataan “Masih sering terjadinya gangguan pada SIMLALA” memiliki nilai bobot sebesar 119 sehingga persentase indikator bukti fisik (*Tangibles*) adalah 119:150 yaitu 79%, dan indikator nomor 2 yaitu keandalan atau reliabilitas (*Reliability*) dengan pernyataan “Belum efektifnya layanan yang diberikan oleh divisi *operation* dan *fleet administration* dalam mengurus dokumen melalui SIMLALA” memiliki nilai bobot sebesar 107 sehingga persentase indikator keandalan atau reliabilitas (*Reliability*) adalah 107:150 yaitu 71%, sedangkan indikator nomor 3 yaitu daya tanggap (*Responsiveness*) dengan pernyataan “Lambatnya respon yang diberikan oleh PIC DITLALA dalam memproses dan memverifikasi permohonan dokumen pada SIMLALA” memiliki nilai bobot sebesar 117 sehingga persentase indikator daya tanggap (*Responsiveness*) adalah 117:150 yaitu 78%, dan indikator nomor 4 yaitu kompetensi dengan pernyataan “Kurangnya kompetensi yang dimiliki oleh divisi *operation* dan *fleet administration*” memiliki nilai bobot sebesar 99 sehingga persentase indikator kompetensi adalah 99:150 yaitu 66%, dan indikator nomor 5 yaitu jaminan (*Assurance*) dengan pernyataan “Belum adanya jaminan akibat terlambatnya dokumen terbit dari pihak DITLALA” memiliki nilai bobot sebesar 124 sehingga persentase indikator jaminan (*Assurance*) adalah 124:150 yaitu 82%, dan indikator nomor 6 yaitu empati (*Empathy*) dengan pernyataan “Divisi *operation* dan *fleet administration* berusaha mengetahui dan mengerti kebutuhan

pelanggan” memiliki nilai bobot sebesar 124 sehingga persentase indikator empati (*Empathy*) adalah 124:150 yaitu 82%.

Dari seluruh pernyataan di atas diperoleh rata rata sebesar 3,83, adapun indikator yang nilainya di atas rata rata yaitu indikator bukti fisik, daya tanggap, jaminan serta empati. Dan untuk nilai rata rata tertinggi terdapat pada indikator nomor 5 dan 6 yaitu indikator jaminan (*Assurance*) dengan pernyataan “Belum adanya jaminan akibat terlambatnya dokumen terbit dari pihak DITLALA” memiliki nilai bobot sebesar 124, dengan nilai rata-rata sebesar 4,13 dan persentase sebesar 82%. Memiliki dampak tinggi terhadap peningkatan kualitas pelayanan dokumen oleh divisi *operation* dan *fleet administration* hal ini dikarenakan belum adanya jaminan yang diterima oleh pihak yang mengajukan permohonan. Jika mengalami keterlambatan dokumen terbit yang disebabkan kendala dari pihak DITLALA. Sehingga indikator jaminan (*Assurance*) perlu dipertahankan. dan indikator yang memiliki nilai tertinggi lainnya yaitu indikator empati (*Empathy*) dengan pernyataan “Divisi *operation* dan *fleet administration* berusaha mengetahui dan mengerti kebutuhan pelanggan” memiliki nilai bobot sebesar 124 dengan nilai rata-rata sebesar 4,13 dan persentase sebesar 82%. Memiliki dampak tinggi dimana empati yang diberikan oleh divisi *operation* dan *fleet administration* sangatlah penting dalam menunjang kelancaran pelayanan dokumen. Sehingga indikator empati (*Empathy*) perlu dipertahankan.

Sedangkan indikator di bawah rata-rata yaitu indikator keandalan atau reliabilitas (*Reliability*) dan kompetensi. Dan untuk nilai rata rata terendah terdapat pada indikator nomor 4 yaitu indikator kompetensi dengan pernyataan “Kurangnya kompetensi yang dimiliki oleh divisi *operation* dan *fleet administration*” memiliki nilai bobot sebesar 99 dengan nilai rata-rata sebesar 3,3 dan persentase sebesar 66%, Memiliki dampak terhadap kualitas pelayanan dokumen yang diberikan dimana divisi *operation* dan *fleet administration* tidak teliti dalam melakukan penginputan data dan dokumen sehingga terjadi revisi dan mengakibatkan keterlambatan dokumen terbit dari waktu yang telah ditentukan. Dimana hal ini dapat dilihat dari seberapa besar tingkat keberhasilan yang dicapai. Sehingga indikator kompetensi perlu ditingkatkan.

4. Deskripsi Data Variabel Kelancaran Operasional Kapal (Y)

Berikut ini adalah tanggapan dari analisis variabel Y berdasarkan dimensi dan indikator yang telah penulis tentukan. Adapun indikator yang digunakan oleh penulis yaitu: *Approach Time* atau waktu pelayanan pemanduan, *Effective Time* atau waktu efektif, *Idle Time* adalah waktu yang tidak efektif, *Not Operation Time* adalah waktu jeda, *Berth Time* adalah waktu tambat sejak *first line* sampai dengan *last line*, *Berth Occupancy Ratio* atau tingkat penggunaan dermaga, *Turn Around Time* adalah waktu kedatangan kapal berlabuh jangkar di dermaga serta waktu keberangkatan kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat barang/penumpang, *Postpone Time* adalah waktu tunggu yang disebabkan oleh pengurusan administrasi di pelabuhan (pengurus dokumen), *Berth Working Time* adalah waktu kegiatan bongkar muat selama kapal berada di tambatan/dermaga. Analisis penilaian responden pada pernyataan di tiap butir soal pada variabel kelancaran operasional kapal di PT. Bahari Dharma Nusantara terdiri dari 9 pernyataan, berikut adalah hasil jawaban responden yang telah dibuat dalam bentuk tabel.

Tabel 4.22

Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time*)

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Waktu pelayanan pemanduan mengalami keterlambatan akibat adanya dokumen yang belum lengkap ketika proses <i>clearance in</i>	SS	5	8	40	26,7%	4	Tinggi
	S	4	15	60	50%		
	KS	3	6	18	20%		
	TS	2	1	2	3,3%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	120	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelancaran operasional kapal (Y) dengan indikator waktu pelayanan pemanduan (*approach time*) dalam penelitian ini termasuk dalam

kategori tinggi. Item pernyataan “Waktu pelayanan pemanduan mengalami keterlambatan akibat adanya dokumen yang belum lengkap ketika proses *clearance in*” memiliki nilai rata-rata 4. Yang artinya perlu meningkatkan komunikasi kepada pengguna jasa serta memberikan edukasi kepada pengguna jasa tentang dokumen apa saja yang perlu disiapkan untuk kegiatan *clearance* serta membuat daftar persyaratan yang perlu dilampirkan dan memberikan penjelasan yang jelas tentang tujuan dan manfaat dari setiap dokumen yang dilampirkan. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 26,7% atau 8 responden yang memilih sangat setuju (SS), 50% atau 15 responden yang memilih setuju (S), 20% atau 6 responden yang memilih kurang setuju (KS), 3,3% atau 1 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak ada yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.23

Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Efektif (*Effective Time*)

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Waktu efektif bongkar muat kapal di pelabuhan tidak optimal disebabkan terlambatnya proses <i>clearance</i> yang diakibatkan adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan	SS	5	7	35	23,3%	3,93	Tinggi
	S	4	15	60	50%		
	KS	3	7	21	23,3%		
	TS	2	1	2	3,3%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	118	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelancaran operasional kapal (Y) dengan indikator waktu efektif (*effective time*) dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Waktu efektif bongkar muat kapal di pelabuhan tidak optimal disebabkan terlambatnya proses *clearance* yang diakibatkan adanya dokumen

yang belum memenuhi persyaratan” memiliki nilai rata-rata 3,93. Yang artinya perlu dilakukan analisis mendalam untuk mengidentifikasi akar penyebab keterlambatan proses *clearance* yang mungkin dapat disebabkan oleh dokumen yang tidak lengkap sehingga perlu dilakukan koordinasi dan komunikasi antara pihak terkait. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 23,3% atau 7 responden yang memilih sangat setuju (SS), 50% atau 15 responden yang memilih setuju (S), 23,3% atau 7 responden yang memilih kurang setuju (KS), 3,3% atau 1 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak ada yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.24

Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Yang Tidak Efektif (*Idle Time*)

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Kelancaran operasional kapal tidak efektif akibat adanya dokumen yang belum terbit dan mempengaruhi kegiatan di pelabuhan selanjutnya	SS	5	10	50	33,3%	4,06	Tinggi
	S	4	13	52	43,3%		
	KS	3	6	18	20%		
	TS	2	1	2	3,3%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	122	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelancaran operasional kapal (Y) dengan indikator waktu yang tidak efektif (*idle time*) dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Kelancaran operasional kapal tidak efektif akibat adanya dokumen yang belum terbit dan mempengaruhi kegiatan di pelabuhan selanjutnya” memiliki nilai rata-rata 4,06. Yang artinya keterlambatan dokumen terbit yang nantinya digunakan dalam proses *clearance* sangatlah mempengaruhi dan berdampak besar pada kelancaran operasional kapal maka perlu dilakukan perencanaan yang baik agar tidak memperlambat kegiatan operasional kapal selama di pelabuhan. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 33,3% atau 10 responden yang memilih sangat setuju (SS), 43,3% atau

13 responden yang memilih setuju (S), 20% atau 6 responden yang memilih kurang setuju (KS), 3,3% atau 1 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak ada yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.25

Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Jeda (*Not Operation Time*)

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Terjadinya waktu jeda bongkar muat kapal akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan ketika proses <i>clearance</i> berlangsung	SS	5	6	30	33,3%	3,76	Tinggi
	S	4	13	52	43,3%		
	KS	3	9	27	20%		
	TS	2	2	4	3,3%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	113	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelancaran operasional kapal (Y) dengan indikator waktu jeda (*not operation time*) dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Terjadinya waktu jeda bongkar muat kapal akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan ketika proses *clearance* berlangsung” memiliki nilai rata-rata 3,76. Yang artinya perlu dilakukan analisis penyebab terjadinya waktu jeda bongkar muat dan evaluasi kinerja agar kegiatan selanjutnya tidak terjadi lagi. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 20% atau 6 responden yang memilih sangat setuju (SS), 43,3% atau 13 responden yang memilih setuju (S), 30% atau 9 responden yang memilih kurang setuju (KS), 6,7% atau 2 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak ada yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.26

Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Tambat Sejak *First Line* Sampai Dengan *Last Time (Berth Time)*

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Terjadinya keterlambatan waktu tambat akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan ketika proses <i>clearance</i>	SS	5	10	50	33,3%	4	Tinggi
	S	4	13	52	43,3%		
	KS	3	4	12	13,3%		
	TS	2	3	6	10%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	120	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelancaran operasional kapal (Y) dengan indikator waktu tambat sejak *first line* sampai dengan *last time (berth time)* dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Terjadinya keterlambatan waktu tambat akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan ketika proses *clearance*” memiliki nilai rata-rata 4. Yang artinya keterlambatan waktu tambat dapat diakibatkan oleh pelayanan dokumen yang belum efektif akibat adanya hambatan yang disebabkan dokumen yang belum memenuhi persyaratan. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 33,3% atau 10 responden yang memilih sangat setuju (SS), 43,3% atau 13 responden yang memilih setuju (S), 13,3% atau 4 responden yang memilih kurang setuju (KS), 10% atau 3 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak ada yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.27

Tabel Variabel (Y) Indikator Tingkat Penggunaan Dermaga (*Berth Occupancy Ratio*)

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Lamanya penggunaan	SS	5	10	50	33,3%	4,03	Tinggi

dermaga akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan sehingga proses bongkar muat dilakukan terlambat	S	4	13	52	43,3%		
	KS	3	5	15	16,7%		
	TS	2	2	4	6,7%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	121	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelancaran operasional kapal (Y) dengan indikator tingkat penggunaan dermaga (*berth occupancy ratio*) dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Lamanya penggunaan dermaga akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan sehingga proses bongkar muat dilakukan terlambat” memiliki nilai rata-rata 4,03. Yang artinya proses bongkar muat dapat mengalami keterlambatan akibat pelayanan dokumen yang belum sesuai sehingga perlu dilakukan peningkatan kualitas pelayanan. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 33,3% atau 10 responden yang memilih sangat setuju (SS), 43,3% atau 13 responden yang memilih setuju (S), 16,7% atau 5 responden yang memilih kurang setuju (KS), 6,7% atau 2 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak ada yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.28

Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Kedatangan Kapal Berlabuh Jangkar Di Dermaga Serta Waktu Keberangkatan Kapal Setelah Melakukan Kegiatan Bongkar Muat Barang/Penumpang (*Turn Around Time*)

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Terjadinya keterlambatan waktu keberangkatan kapal setelah kegiatan bongkar	SS	5	8	40	26,7%	4,03	Tinggi
	S	4	16	64	53,3%		
	KS	3	5	15	16,7%		

muat mengalami keterlambatan di pelabuhan	TS	2	1	2	3,3%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	121	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelancaran operasional kapal (Y) dengan indikator waktu kedatangan kapal berlabuh jangkar di dermaga serta waktu keberangkatan kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat barang/penumpang (*turn around time*) dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Terjadinya keterlambatan waktu keberangkatan kapal setelah kegiatan bongkar muat mengalami keterlambatan di pelabuhan” memiliki nilai rata-rata 4,03. Yang artinya perlu dilakukan perencanaan dengan tepat terkait waktu kedatangan dan keberangkatan kapal. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 26,7% atau 8 responden yang memilih sangat setuju (SS), 53,3% atau 16 responden yang memilih setuju (S), 16,7% atau 5 responden yang memilih kurang setuju (KS), 3,3 % atau 1 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak ada yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.29

Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Tunggu Yang Disebabkan Oleh Pengurusan Administrasi di Pelabuhan (*Postpone Time*)

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Waktu tunggu kapal mengalami keterlambatan yang disebabkan oleh pengurusan administrasi	SS	5	8	40	26,7%	3,86	Tinggi
	S	4	12	48	40%		
	KS	3	8	24	26,7%		
	TS	2	2	4	6,7%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	116	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelancaran operasional kapal (Y) dengan indikator waktu tunggu yang disebabkan oleh pengurusan administrasi di pelabuhan (*postpone time*) dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Waktu tunggu kapal mengalami keterlambatan yang disebabkan oleh pengurusan administrasi” memiliki nilai rata-rata 3,86. Yang artinya perlu dilakukan perencanaan dengan tepat terkait waktu kedatangan dan keberangkatan kapal. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 26,7% atau 8 responden yang memilih sangat setuju (SS), 40% atau 12 responden yang memilih setuju (S), 26,7% atau 8 responden yang memilih kurang setuju (KS), 6,7% atau 2 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak ada yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.30

Tabel Variabel (Y) Indikator Waktu Kegiatan Bongkar Muat Selama Kapal Berada Di Tambatan/Dermaga (*Berth Working Time*)

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Persentase	Mean	Kategori
Tingginya penggunaan waktu kegiatan bongkar muat selama kapal berada di dermaga	SS	5	8	40	26,7%	3,8	Tinggi
	S	4	12	48	40%		
	KS	3	6	18	20%		
	TS	2	4	8	13,3%		
	STS	1	0	0	0%		
Jumlah			30	114	100%		

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Variabel kelancaran operasional kapal (Y) dengan indikator waktu kegiatan bongkar muat selama kapal berada di tambatan/dermaga (*berth working time*) dalam penelitian ini termasuk dalam kategori tinggi. Item pernyataan “Tingginya penggunaan waktu kegiatan bongkar muat selama kapal berada di dermaga” memiliki nilai rata-rata 3,8. Yang artinya perlu dilakukan perhitungan

terkait penggunaan dermaga agar kegiatan kapal efektif selama berada di pelabuhan. Dari 30 responden yang berpartisipasi dalam kuesioner terdapat 26,7% atau 8 responden yang memilih sangat setuju (SS), 40% atau 12 responden yang memilih setuju (S), 20% atau 6 responden yang memilih kurang setuju (KS), 13,3% atau 4 responden yang memilih tidak setuju (TS), dan 0% atau tidak ada yang memilih sangat tidak setuju (STS).

Tabel 4.31

**Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel Kelancaran Operasional Kapal
(Y)**

No	Pernyataan	SS	S	KS	TS	ST S	TOTAL BOBOT	RATA- RATA
		5	4	3	2	1		
	Waktu Pelayanan Pemanduan (<i>Approach Time</i>)							
1	Waktu pelayanan pemanduan mengalami keterlambatan akibat adanya dokumen yang belum lengkap ketika proses <i>clearance in</i>	8	15	6	1	0	120	4
	Waktu Efektif (<i>Effective Time</i>)							
2	Waktu efektif bongkar muat kapal di pelabuhan tidak optimal disebabkan terlambatnya proses <i>clearance</i> yang diakibatkan adanya dokumen yang belum memenuhi	7	15	7	1	0	118	3,93
	Waktu Yang Tidak Efektif (<i>Idle Time</i>)							
3	Kelancaran operasional kapal tidak efektif akibat adanya dokumen yang belum terbit dan mempengaruhi kegiatan di pelabuhan selanjutnya	10	13	6	1	0	122	4,06
	Waktu Jeda (<i>Not Operation Time</i>)							
4	Terjadinya waktu jeda bongkar muat kapal akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan ketika proses <i>clearance</i> berlangsung	6	13	9	2	0	113	3,76

	Waktu Tambat Sejak <i>First Line</i> sampai dengan <i>Last Time (Berth Time)</i>							
5	Terjadinya keterlambatan waktu tambat akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan ketika proses <i>clearance</i>	10	13	4	3	0	120	4
	Tingkat Penggunaan Dermaga (<i>Berth Occupancy Ratio</i>)							
6	Lamanya penggunaan dermaga akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan sehingga proses bongkar muat dilakukan terlambat	10	13	5	2	0	121	4,03
	Waktu Kedatangan Kapal Berlabuh Jangkar Di Dermaga Serta Waktu Keberangkatan Kapal Setelah Melakukan Kegiatan Bongkar Muat (<i>Turn Around Time</i>)							
7	Terjadinya keterlambatan waktu keberangkatan kapal setelah kegiatan bongkar muat mengalami keterlambatan di pelabuhan	8	16	5	1	0	121	4,03
	Waktu Tunggu Yang Disebabkan Oleh Pengurusan Administrasi Di Pelabuhan (<i>Postpone Time</i>)							
8	Waktu tunggu kapal mengalami keterlambatan yang disebabkan oleh pengurusan administrasi	8	12	8	2	0	116	3,86
	Waktu Kegiatan Bongkar Muat Selama Kapal Berada Di Tambatan/Dermaga (<i>Berth Working Time</i>)							
9	Tingginya penggunaan waktu kegiatan bongkar muat selama kapal berada di dermaga	8	12	6	4	0	114	3,8

Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Dari tabel 4.31 di atas dapat diketahui bahwa jawaban responden untuk variabel kelancaran operasional kapal (Y), skala interval tertinggi adalah jika keseluruhan responden menjawab sangat setuju yang dimana bobot nilai sangat

setuju adalah 5 dan total jumlah responden adalah 30 maka skala interval tertinggi adalah 150. Pada indikator Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time*) dengan pernyataan “waktu pelayanan pemanduan mengalami keterlambatan akibat adanya dokumen yang belum lengkap ketika proses *clearance in*” memiliki nilai bobot sebesar 120 sehingga persentase indikator waktu pelayanan pemanduan (*Approach Time*) adalah 120:150 yaitu 80%, dan indikator waktu efektif (*Effective Time*) dengan pernyataan “waktu efektif bongkar muat kapal di pelabuhan tidak optimal disebabkan terlambatnya proses *clearance* yang diakibatkan adanya dokumen yang belum memenuhi” memiliki nilai bobot sebesar 118 sehingga persentase indikator waktu efektif (*Effective Time*) adalah 118:150 yaitu 78%, sedangkan indikator waktu yang tidak efektif (*Idle Time*) dengan pernyataan “Kelancaran operasional kapal tidak efektif akibat adanya dokumen yang belum terbit dan mempengaruhi kegiatan di pelabuhan selanjutnya” memiliki nilai bobot sebesar 122 sehingga persentase indikator waktu yang tidak efektif (*Idle Time*) adalah 122:150 yaitu 81%, dan indikator waktu jeda (*Not Operation Time*) dengan pernyataan “Terjadinya waktu jeda bongkar muat kapal akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan ketika proses *clearance* berlangsung” memiliki nilai bobot sebesar 113 sehingga persentase indikator waktu jeda (*Not Operation Time*) adalah 113:150 yaitu 75%, dan indikator waktu tambat sejak *first line* sampai dengan *last time* (*Berth Time*) dengan pernyataan “Terjadinya keterlambatan waktu tambat akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan ketika proses *clearance*” memiliki nilai bobot sebesar 120 sehingga persentase indikator waktu tambat sejak *first line* sampai dengan *last time* (*Berth Time*) adalah 120:150 yaitu 80%. dan indikator tingkat penggunaan dermaga (*Berth Occupancy Ratio*) dengan pernyataan “Lamanya penggunaan dermaga akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan sehingga proses bongkar muat dilakukan terlambat” memiliki nilai bobot sebesar 121 sehingga persentase indikator tingkat penggunaan dermaga (*Berth Occupancy Ratio*) adalah 121:150 yaitu 80%. dan indikator waktu kedatangan kapal berlabuh jangkar di dermaga serta waktu keberangkatan kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat (*Turn Around Time*) dengan pernyataan “Terjadinya keterlambatan waktu keberangkatan kapal setelah kegiatan bongkar muat mengalami keterlambatan

di pelabuhan” memiliki nilai bobot sebesar 121 sehingga persentase indikator waktu kedatangan kapal berlabuh jangkar di dermaga serta waktu keberangkatan kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat (*Turn Around Time*) adalah 121:150 yaitu 80%. dan indikator waktu tunggu yang disebabkan oleh pengurusan administrasi di pelabuhan (*Postpone Time*) dengan pernyataan “Waktu tunggu kapal mengalami keterlambatan yang disebabkan oleh pengurusan administrasi” memiliki nilai bobot sebesar 116 sehingga persentase indikator waktu tunggu yang disebabkan oleh pengurusan administrasi di pelabuhan (*Postpone Time*) adalah 116:150 yaitu 77%. dan indikator waktu kegiatan bongkar muat selama kapal berada di tambatan/dermaga (*Berth Working Time*) dengan pernyataan “tingginya penggunaan waktu kegiatan bongkar muat selama kapal berada di dermaga” memiliki nilai bobot sebesar 114 sehingga persentase indikator tingginya penggunaan waktu kegiatan bongkar muat selama kapal berada di dermaga adalah 114:150 yaitu 76%.

Dari seluruh pernyataan di atas diperoleh rata rata sebesar 3,94 adapun indikator yang nilainya di atas rata rata yaitu indikator waktu pelayanan (*Approach Time*), waktu yang tidak efektif (*Idle Time*), waktu tambat sejak *first line* sampai dengan *last time* (*Berth Time*), tingkat penggunaan dermaga (*Berth Occupancy Ratio*), waktu kedatangan kapal berlabuh jangkar di dermaga serta waktu keberangkatan kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat (*Turn Around Time*) Dan untuk nilai rata rata tertinggi terdapat pada indikator nomor 3 yaitu indikator waktu yang tidak efektif (*Idle Time*) dengan pernyataan “kelancaran operasional kapal tidak efektif akibat adanya dokumen yang belum terbit dan mempengaruhi kegiatan di pelabuhan selanjutnya” memiliki nilai bobot sebesar 122, dengan nilai rata-rata sebesar 4,06 dan persentase sebesar 81%. Waktu tidak efektif (*Idle Time*) memiliki dampak yang tinggi terkait optimalisasi kegiatan selama di pelabuhan yang dapat mempengaruhi kelancaran operasional kapal. Sehingga perlu dipertahankan efektifitas kapal selama di pelabuhan agar tidak terjadi Waktu tidak efektif (*Idle Time*).

Sedangkan indikator di bawah rata-rata yaitu waktu jeda (*Not Operation Time*) dengan pernyataan “Terjadinya waktu jeda bongkar muat kapal akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan ketika proses *clearance* berlangsung” memiliki nilai bobot sebesar 113 dengan nilai rata rata 3,76 dan

persentase sebesar 75%. Hal ini disebabkan karena adanya dokumen persyaratan yang belum yang digunakan sebagai persyaratan saat melakukan *Clearance in* sehingga mengakibatkan waktu jeda bongkar muat kapal di pelabuhan mundur dari waktu yang telah ditetapkan, hal ini menyebabkan kelancaran operasional kapal di pelabuhan terganggu sehingga perlu ditingkatkan pelayanan dokumen agar tidak terjadi waktu jeda (*Not Operation Time*).

5. Uji Instrumen

a. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengetahui tingkat validitas dari suatu kuesioner yang digunakan dalam pengumpulan data. Kuesioner dikatakan *valid* jika pernyataan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut (Ghozali, 2013:52). Uji signifikan dilakukan dengan membandingkan nilai r_{hitung} dengan nilai r_{tabel} untuk *degree of freedom* (df) = $n-2$, dalam hal ini adalah jumlah sampel. Jumlah sampel (n) dalam penelitian ini adalah 30, sehingga besarnya df yaitu $30 - 2 = 28$, dengan taraf signifikansi 5% (0,05).

Pengujian validitas tiap butir digunakan analisis item, yaitu mengkorelasikan masing-masing skor tiap butir dengan skor total yang merupakan jumlah tiap skor butir dan nilainya dapat dilihat pada hasil pengolahan menggunakan SPSS 27.0 pada tabel *item total statistik* di kolom *corrected item-total correlation*. Suatu pernyataan dinyatakan *valid* apabila nilai r_{hitung} yang merupakan nilai *corrected item-total correlation* (dalam SPSS 27.0) lebih besar daripada r_{tabel} . Untuk mencari hal ini, penulis menggunakan cara korelasi *Bivariate Pearson (Product Moment Pearson)*. Dalam hal ini didapatkan r_{tabel} sebesar 0,374. Apabila hasil r_{hitung} lebih besar dari r_{tabel} yaitu 0,374 maka data tersebut dapat dikatakan *valid*. Hasil uji validitas dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.32
Hasil Uji Variabel Kelengkapan Persyaratan (X_1)

Validitas Butir-butir Pernyataan Kuesioner			
No Item	<i>Corrected Item Total Correlation</i> (r_{hitung})	r_{tabel}	Validitas
Item 1	0,783	0,374	<i>Valid</i>
Item 2	0,812	0,374	<i>Valid</i>
Item 3	0,868	0,374	<i>Valid</i>
Item 4	0,794	0,374	<i>Valid</i>
Item 5	0,849	0,374	<i>Valid</i>
Item 6	0,838	0,374	<i>Valid</i>
Item 7	0,650	0,374	<i>Valid</i>

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

Berdasarkan tabel 4.32, dapat diketahui bahwa 7 butir pernyataan kelengkapan persyaratan (X_1) dapat dinyatakan valid, karena masing-masing item memiliki nilai r_{hitung} lebih besar daripada r_{tabel} (0,374) dengan $\alpha = 0,05$, sehingga pernyataan tersebut dapat digunakan dalam penelitian.

Tabel 4.33
Hasil Uji Variabel Pelayanan Dokumen (X_2)

Validitas Butir-butir Pernyataan Kuesioner			
No Item	<i>Corrected Item Total Correlation</i> (r_{hitung})	r_{tabel}	Validitas
Item 1	0,734	0,374	<i>Valid</i>
Item 2	0,658	0,374	<i>Valid</i>
Item 3	0,799	0,374	<i>Valid</i>
Item 4	0,680	0,374	<i>Valid</i>
Item 5	0,679	0,374	<i>Valid</i>
Item 6	0,530	0,374	<i>Valid</i>

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

Berdasarkan tabel 4.33, dapat diketahui bahwa 6 butir pernyataan pelayanan dokumen (X_2) dapat dinyatakan valid, karena masing-masing

item memiliki nilai r_{hitung} lebih besar daripada r_{tabel} (0,374) dengan $\alpha = 0,05$, sehingga pernyataan tersebut dapat digunakan dalam penelitian.

Tabel 4.34

Hasil Uji Variabel Kelancaran Operasional Kapal (Y)

Validitas Butir-butir Pernyataan Kuesioner			
No Item	<i>Corrected Item Total Correlation</i> (r_{hitung})	r_{tabel}	Validitas
Item 1	0,742	0,374	<i>Valid</i>
Item 2	0,798	0,374	<i>Valid</i>
Item 3	0,888	0,374	<i>Valid</i>
Item 4	0,812	0,374	<i>Valid</i>
Item 5	0,822	0,374	<i>Valid</i>
Item 6	0,811	0,374	<i>Valid</i>
Item 7	0,754	0,374	<i>Valid</i>
Item 8	0,863	0,374	<i>Valid</i>
Item 9	0,794	0,374	<i>Valid</i>

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

Berdasarkan tabel 4.34, dapat diketahui bahwa 9 butir pernyataan kelancaran operasional kapal (Y) dapat dinyatakan valid, karena masing-masing item memiliki nilai r_{hitung} lebih besar daripada r_{tabel} (0,374) dengan $\alpha = 0,05$, sehingga pernyataan tersebut dapat digunakan dalam penelitian.

b. Uji Reliabilitas

Menurut Sugiyono (2017 :130) menyatakan bahwa uji reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. 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 (Santoso, 2001:227). Untuk menentukan reliabilitas terhadap butir-butir pernyataan variabel dilakukan pengujian dengan komputer program SPSS 27.0 dengan rumus *Cronbach's Alpha*.

- c. Uji Reliabilitas Variabel Kelengkapan Persyaratan (X_1)

Tabel 4.35
Hasil Uji Reliabilitas Kelengkapan Persyaratan (X_1)
Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,902	7

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

Berdasarkan tabel 4.35 menunjukkan bahwa nilai Cronbach Alpha untuk 7 butir pernyataan kelengkapan persyaratan (X_1) sebesar 0,902 lebih besar dari 0,60. Hal ini menunjukkan data pernyataan kuesioner tentang kelengkapan persyaratan secara keseluruhan dapat dikatakan reliabel atau dengan kata lain instrumen tersebut handal dan konsisten dengan kategori sangat baik.

- d. Uji Reliabilitas Variabel Pelayanan Dokumen (X_2)

Tabel 4.36
Hasil Uji Reliabilitas Pelayanan Dokumen (X_2)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
,764	6

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

Berdasarkan tabel 4.36 menunjukkan bahwa nilai Cronbach Alpha untuk 6 butir pernyataan pelayanan dokumen (X_2) sebesar 0,764 lebih besar dari 0,60. Hal ini menunjukkan data pernyataan kuesioner tentang pelayanan dokumen secara keseluruhan dapat dikatakan reliabel atau dengan kata lain instrumen tersebut handal dan konsisten dengan kategori baik.

- e. Uji Reliabilitas Variabel kelancaran Operasional Kapal (Y)

Tabel 4.37

Hasil Uji Reliabilitas Kelancaran Operasional Kapal (Y)

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,931	9

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

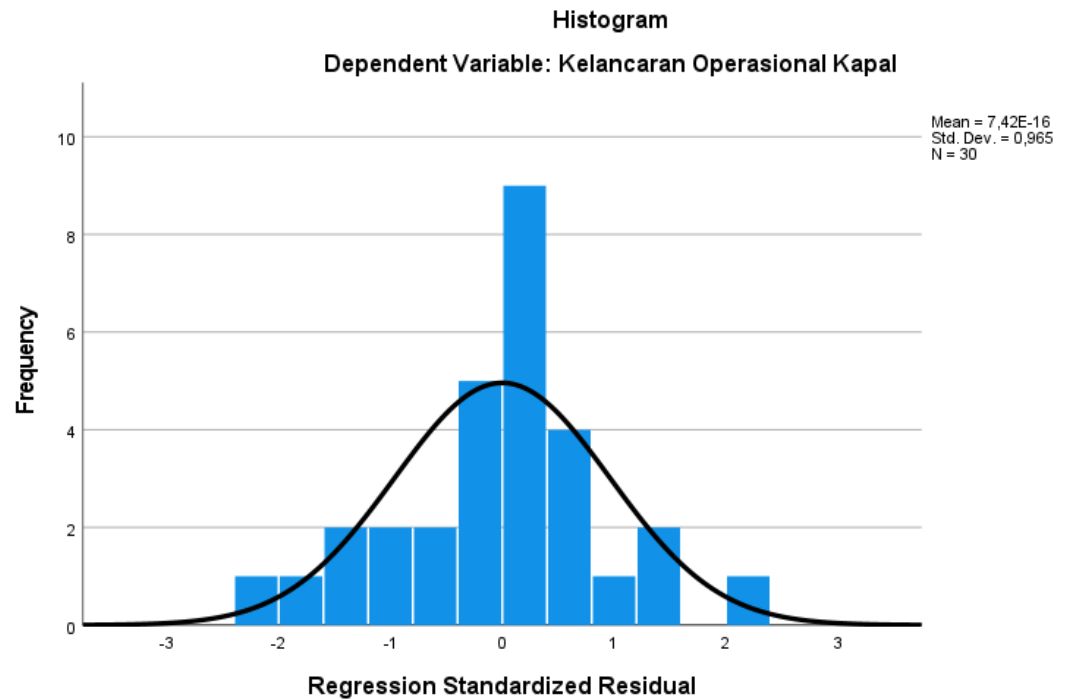
Berdasarkan tabel 4.36 menunjukkan bahwa nilai Cronbach Alpha untuk 9 butir pernyataan kelancaran operasional kapal (Y) sebesar 0,931 lebih besar dari 0,60. Hal ini menunjukkan data pernyataan kuesioner tentang kelancaran operasional kapal secara keseluruhan dapat dikatakan reliabel atau dengan kata lain instrumen tersebut handal dan konsisten dengan kategori sangat baik.

6. Uji Asumsi Klasik

- a. Hasil Uji Normalitas

Syarat data layak uji adalah data tersebut harus berdistribusi normal. Uji ini digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal atau tidak. Model regresi dikatakan normal jika $\text{sig} > \alpha$. Pada kasus ini menggunakan α sebesar 5%.

b. Histogram



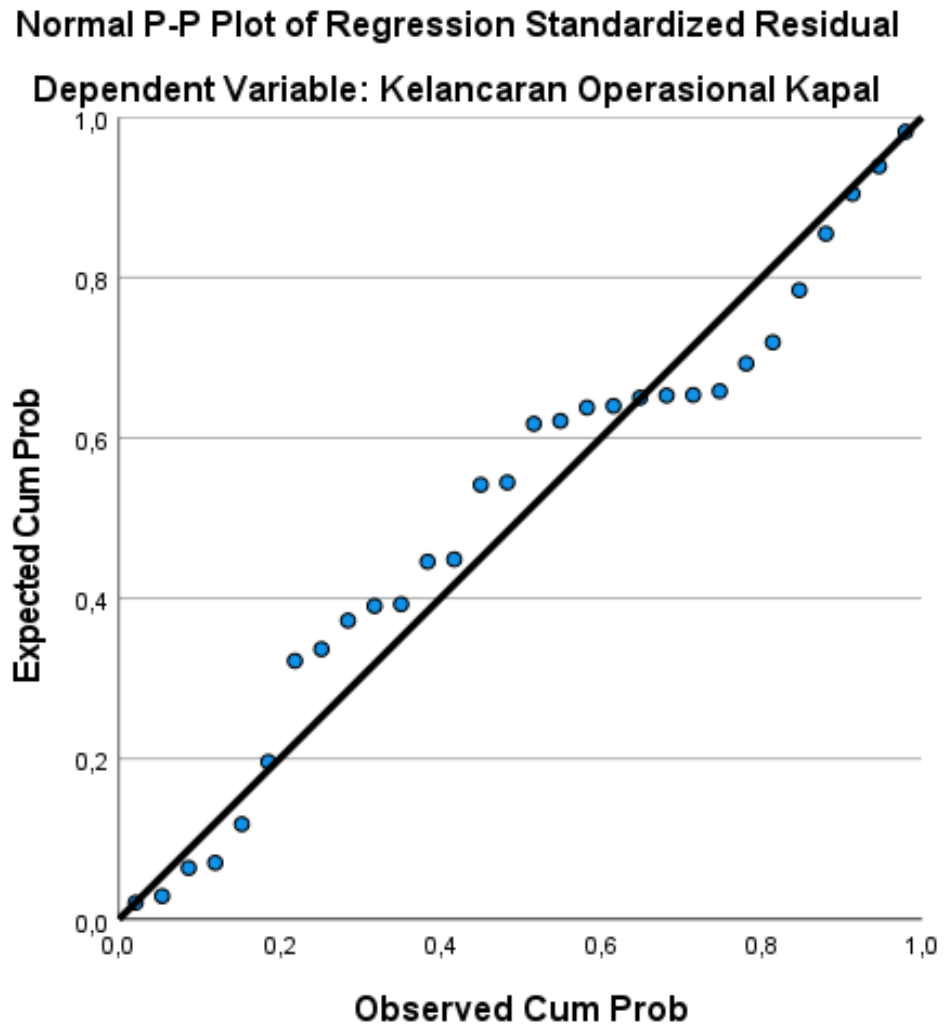
Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024)

Gambar 4.6

Diagram Histogram Uji Normalitas

Hasil dalam uji normalitas histogram menghasilkan bentuk kurva menggunung, maka dapat dikatakan bahwa pola terdistribusi normal.

c. P-Plot



Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024)

Gambar 4.7

Gambar P-Plot Uji Normalitas

Hasil dalam uji normalitas P-Plot menghasilkan garis diagonal maka dapat dikatakan bahwa pola terdistribusi normal.

d. *One- Sample Kolmogrov Smirnov*

Jika nilai Sig atau probabilitas $<$ dari $\alpha = 0,05$ maka sebaran data tidak berdistribusi normal dan jika nilai signifikansi atau probabilitas $>$ dari $\alpha = 0,05$ maka sebaran data berdistribusi normal.

Tabel 4.38
Hasil Uji Normalitas One-Sample Kolmogorov Smirnov
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		30
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	5,04446784
Most Extreme Differences	Absolute	,122
	Positive	,107
	Negative	-,122
Test Statistic		,122
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		,200 ^d
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^e	Sig.	,301
	99% Confidence Interval	
	Lower Bound	,289
	Upper Bound	,312

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

e. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 2000000.

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024)

Dari tabel 4.38 dapat dilihat bahwa nilai Asymp. Sig $0,200 > \alpha = 0,05$ maka dapat disimpulkan bahwa residual menyebar normal begitupun sebaliknya. Dari hasil uji normalitas metode Sample kolmogorov smirnov, didapatkan hasil sebesar 0,200 yang artinya terdistribusi normal.

e. Uji Multikolinearitas

Bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Jika nilai Tolerance lebih besar dari 0,10 artinya tidak terjadi multikolinearitas dan jika VIF lebih kecil dari 10,00 artinya tidak terjadi multikolinearitas.

Tabel 4.39
Hasil Uji Multikolinearitas
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	11,906	5,987		1,989	,057		
	Kelengkapan Persyaratan	,250	,234	,230	1,069	,294	,493	2,030
	Pelayanan Dokumen	,740	,366	,435	2,022	,053	,493	2,030

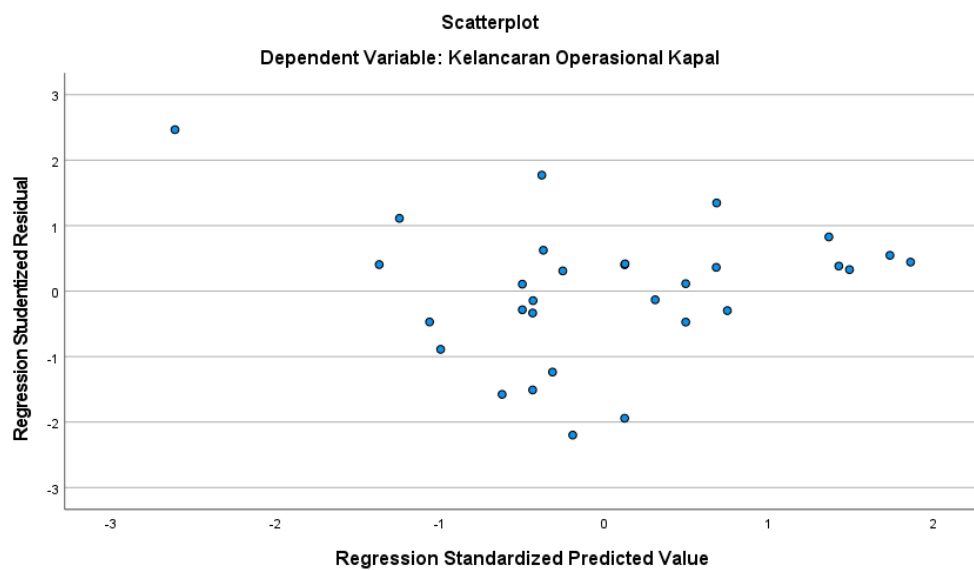
a. Dependent Variabel: Kelancaran Operasional Kapal

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024)

Hasil dari uji multikolinearitas untuk nilai tolerance sebesar 0,493 dan nilai VIF sebesar 2,030 yang artinya keduanya menunjukkan tidak terjadinya multikolinearitas.

f. Uji Heteroskedastisitas

Pada uji ini bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari residual satu pengamatan yang lain.



Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024)

Gambar 4.8

Hasil Uji Heteroskedastisitas Tabel

Hasil dari uji heteroskedastisitas grafik scatterplot memperlihatkan bahwa titik-titik menyebar secara acak serta tersebar baik di atas maupun di bawah pada angka 0 pada sumbu Y. Artinya tidak terjadinya heteroskedastisitas pada model regresi sehingga model regresi layak dipakai.

7. Analisis Data

a. Regresi Linear

Analisis regresi sederhana digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya kelinieran pengaruh variabel independen (bebas) terhadap variabel dependen (terikat). Jika nilai $Sig < 0,05$ maka terdapat pengaruh X terhadap Y dan jika nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka terdapat pengaruh variabel X terhadap Y.

b. Pengaruh Kelengkapan Persyaratan Terhadap Kelancaran Operasional Kapal

Tabel 4.40

Regresi X_1 terhadap Y (Sederhana)

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	20,181	4,605	4,383	,000
	Kelengkapan Persyaratan	,587	,173	,540	,002

a. Dependent Variabel: Kelancaran Operasional Kapal

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

Berdasarkan hasil perhitungan di atas yang diperoleh a sebesar 20,181 dan b sebesar 0,587. Bentuk dari persamaan regresi linear sederhana adalah sebagai berikut:

$$\hat{Y} = 20,181 + 0,587 X_1$$

Constanta (*a*) = apabila kelengkapan persyaratan (X_1) itu *constant* atau tetap = 0, maka kelancaran operasional kapal sebesar 20,181.

Dari persamaan regresi tersebut dapat dilihat bahwa pengaruh kelengkapan persyaratan (X_1) terhadap kelancaran operasional kapal (Y) di PT. Bahari Dharma Nusantara adalah 0,587 (bernilai positif), artinya apabila kelengkapan dokumen meningkat 1 satuan, maka kelancaran operasional kapal meningkat sebesar 0,587.

c. Pengaruh Pelayanan Dokumen Terhadap Kelancaran Operasional Kapal

Tabel 4.41
Regresi X_2 terhadap Y (Sederhana)

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.
		B	Std. Error	Beta	
1	(Constant)	11,989	6,002		,056
	Pelayanan Dokumen	1,019	,258	,599	,000

a. Dependent Variable: Kelancaran Operasional Kapal

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

Berdasarkan hasil perhitungan di atas yang diperoleh *a* sebesar 11,989 dan *b* sebesar 1,019. Bentuk dari persamaan regresi linear sederhana adalah sebagai berikut:

$$\hat{Y} = 11,989 + 1,019 X_2$$

Constanta (*a*) = apabila pelayanan dokumen (X_2) itu *constant* atau tetap = 0, maka kelancaran operasional kapal sebesar 11,989.

Dari persamaan regresi tersebut dapat dilihat bahwa pengaruh pelayanan dokumen (X_2) terhadap kelancaran operasional kapal (Y) di PT. Bahari Dharma Nusantara adalah 1,019 (bernilai positif), artinya apabila

kelengkapan dokumen meningkat 1 satuan, maka kelancaran operasional kapal meningkat sebesar 1,019.

d. Pengaruh Kelengkapan Persyaratan Dan Pelayanan Dokumen Secara Bersama-Sama Terhadap Kelancaran Operasional Kapal

Bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya kelinieran antara variabel bebas dengan variabel terikat.

Tabel 4.42
Regresi Linear Berganda (X₁ dan X₂ Terhadap Y)
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	11,906	5,987		1,989	,057
	Kelengkapan Persyaratan	,250	,234	,230	1,069	,294
	Pelayanan Dokumen	,740	,366	,435	2,022	,053

a. Dependent Variable: Kelancaran Operasional Kapal

Sumber : Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

Berdasarkan hasil perhitungan dengan menggunakan SPSS 27.0 diperoleh a sebesar 11,906 dan b₁ sebesar 0,250 dan b₂ sebesar 0,740 bentuk persamaan regresi linier berganda adalah sebagai berikut:

$$\hat{Y} = 11,906 + 0,250 X_1 + 0,740 X_2$$

Nilai a sebesar 11,906 merupakan *constant*a atau keadaan saat variabel proses kelancaran operasional kapal (Y) belum mempengaruhi oleh variabel lainnya yaitu kelengkapan persyaratan (X₁) dan pelayanan dokumen (X₂). Jika variabel independen tidak ada maka variabel proses kelancaran operasional kapal (Y) tidak mengalami perubahan.

b₁ (nilai koefisien regresi x) sebesar 0,250 menunjukkan bahwa variabel kelengkapan persyaratan (X₁) mempunyai pengaruh yang positif terhadap proses kelancaran operasional kapal (Y) yang berarti setiap

kenaikan 1 satuan variabel kelengkapan persyaratan (X_1) maka akan mempengaruhi proses kelancaran operasional kapal (Y) sebesar 0,250 dengan asumsi bahwa variabel lain tidak diteliti dalam penelitian ini.

b_2 (nilai koefisien regresi X_2) sebesar 0,740 menunjukkan bahwa variabel pelayanan dokumen (X_2) mempunyai pengaruh yang positif terhadap proses kelancaran operasional kapal (Y) yang berarti setiap kenaikan 1 satuan variabel pelayanan dokumen (X_2) maka akan mempengaruhi proses kelancaran operasional kapal (Y) sebesar 0,740 dengan asumsi bahwa variabel lain tidak diteliti dalam penelitian ini.

e. Analisa Korelasi

- 1) Jika nilai Sig. F Change < 0,05 maka ada hubungan secara signifikan.
- 2) Jika nilai Sig. F Change > 0,05 maka tidak ada hubungan secara signifikan.

Tabel 4.43
Koefisien korelasi Berganda

Model Summary									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	R Square Change	Change Statistics			Sig. F Change
						F Change	df1	df2	
1	,620 ^a	,385	,339	5,22796	,385	8,441	2	27	,001

a. Predictors: (Constant), Pelayanan Dokumen, Kelengkapan Persyaratan

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

Dari tabel 4.43 nilai Sig. F *Change* sebesar 0,001 (< 0,005) maka bisa disimpulkan bahwa Variabel kelengkapan persyaratan (X_1) dan pelayanan dokumen (X_2) memiliki hubungan yang signifikan terhadap kelancaran operasional kapal (Y) secara simultan.

Nilai R (Koefisien korelasi) sebesar 0,620 maka bisa disimpulkan tingkat hubungan antara kelengkapan persyaratan (X_1) dan pelayanan dokumen (X_2) terhadap kelancaran operasional kapal (Y) secara simultan memiliki hubungan yang kuat, dilihat dari tabel koefisien korelasi.

f. Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (R^2) bertujuan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi berkisar antara 0 dan 1. Nilai yang mendekati 1 berarti variabel independen (X) memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen (Y).

Tabel 4.44
Koefisien Determinasi X_1 Terhadap Y

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,540 ^a	,292	,266	5,50890

a. Predictors: (Constant), Kelengkapan persyaratan

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

Dari tabel 4.44 didapatkan nilai R Square (Koefisien Determinasi) sebesar 0,292 yang artinya pengaruh variabel independen (X_1) terhadap variabel dependen (Y) sebesar 29,2%. Sedangkan sisanya 70,8% dipengaruhi oleh faktor lain.

Tabel 4.45
Koefisien Determinasi X_2 Terhadap Y

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,599 ^a	,359	,336	5,24136

a. Predictors: (Constant), Pelayanan Dokumen

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

Dari tabel 4.45 didapatkan nilai R Square (Koefisien Determinasi) sebesar 0,359 yang artinya pengaruh variabel independen (X_2) terhadap

variabel dependen (Y) sebesar 35,9%. Sedangkan sisanya 64,1% dipengaruhi oleh faktor lain.

Tabel 4.46
Koefisien Determinasi X_1 dan X_2 Terhadap Y

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,620 ^a	,385	,339	5,22796

a. Predictors: (Constant), Pelayanan Dokumen, Kelengkapan

Persyaratan

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

Dari tabel 4.46 didapatkan nilai R Square (Koefisien Determinasi) sebesar 0,385 yang artinya pengaruh variabel independen (X_1) dan (X_2) terhadap variabel dependen (Y) sebesar 38,5% sedangkan sisanya 61,5% dipengaruhi oleh faktor lain di luar penelitian ini.

8. Uji hipotesis

a. Uji T

Jika nilai $\text{Sig} < 0,05$ atau nilai $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$, maka terdapat pengaruh variabel X terhadap variabel Y. Jika nilai $\text{Sig} > 0,05$ atau nilai $t_{\text{hitung}} < t_{\text{tabel}}$, maka tidak terdapat pengaruh variabel X terhadap variabel Y.

Tabel 4.47
Uji Variabel T (X_1) Terhadap Y

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.
		B	Std. Error	Beta	
1	(Constant)	20,181	4,605		,000
	Kelengkapan Persyaratan	,587	,173	,540	,002

a. Dependent Variable: Kelancaran Operasional Kapal

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

Cara menghitung T_{tabel} :

$$t_{\text{tabel}} = t(a/2:n-k-1)$$

$$\begin{aligned} a &= 5\% &= t(0,05/2:30-3-1) \\ &= 0,025:26 \\ &= 2,056 \end{aligned}$$

Keterangan:

n = responden

k = jumlah variabel

Dari tabel 4.48 dapat disimpulkan bahwa nilai Sig. $0,002 < 0,05$ atau $t_{\text{hitung}} (3,394) > t_{\text{tabel}} (2,056)$. Dapat diartikan bahwa terdapat pengaruh kelengkapan persyaratan terhadap kelancaran operasional kapal secara signifikan.

Tabel 4.48
Uji T Variabel (X_2) Terhadap Y

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	11,989	6,002	1,998	,056
	Pelayanan Dokumen	1,019	,258	,599	,000

a. Dependent Variable: Kelancaran Operasional Kapal

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

Cara menghitung t_{tabel} :

$$t_{\text{tabel}} = t(a/2:n-k-1)$$

$$\begin{aligned} a &= 5\% &= t(0,05/2:30-3-1) \\ &= 0,025:26 \\ &= 2,056 \end{aligned}$$

Keterangan:

n = responden

k = jumlah variabel

Dari tabel 4.49 dapat disimpulkan bahwa nilai Sig. $0,001 < 0,05$ atau $t_{hitung} (3,957) > t_{tabel} (2,056)$. Dapat diartikan bahwa terdapat pengaruh pelayanan terhadap kelancaran operasional kapal secara signifikan.

b. Uji F

Uji statistik F pada dasarnya menunjukkan apakah semua variabel independen atau bebas yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen / terikat.

Tabel 4.49
Uji F Variabel (X₁) dan (X₂) terhadap Y

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	461,414	2	230,707	8,441	,001 ^b
	Residual	737,953	27	27,332		
	Total	1199,367	29			

a. Dependent Variable: Kelancaran Operasional Kapal

b. Predictors: (Constant), Pelayanan Dokumen, Kelengkapan Persyaratan

Sumber: Data diolah dengan SPSS versi 27.0 (2024).

Cara menghitung F_{tabel} :

$$F_{tabel} =$$

$$df(N1) = k - 1$$

$$= 3 - 1$$

$$= 2$$

$$df(N2) = n - k$$

$$= 30 - 3$$

$$= 27$$

Keterangan:

n = responden

k = variabel

$$\alpha = 0,05$$

Dari tabel 4.57 dapat disimpulkan bahwa nilai Sig. $0,001 < 0,05$ atau $F_{hitung} (8,441) > F_{tabel} (3,35)$. Dapat diartikan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima. Artinya terdapat pengaruh kelengkapan persyaratan (X_1) dan pelayanan dokumen (X_2) terhadap kelancaran operasional kapal (Y) secara signifikan.

C. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah merupakan suatu tanggapan yang digunakan untuk menyelesaikan suatu masalah. Pembahasan hasil penelitian memiliki tujuan untuk menguji pengaruh dari variabel *independent* terhadap variabel *dependent*. Berdasarkan hasil perhitungan terkait variabel yang telah dijelaskan di atas, maka secara keseluruhan pembahasan hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Pengaruh Kelengkapan Persyaratan Dalam Pengurusan Dokumen Melalui SIMLALA Terhadap Kelancaran Operasional Kapal Yang Diageni Oleh PT. Bahari Dharma Nusantara

Pengaruh kelengkapan persyaratan terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara berpengaruh positif dan signifikan dengan koefisien regresi sebesar $\hat{Y} = 20,181 + 0,587 X_1$. Dari persamaan regresi linear sederhana tersebut terlihat bahwa jika kelengkapan persyaratan meningkat satu satuan maka kualitas kelancaran operasional akan meningkat satuan. Hipotesis pertama pada penelitian ini menunjukkan besarnya nilai t_{hitung} sebesar 3,394 lebih besar dari t_{tabel} 2,056 dengan nilai signifikansi $0,002 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa, adanya pengaruh yang signifikan dari variabel kelengkapan persyaratan (X_1) terhadap variabel kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara (Y), sehingga hipotesis pertama diterima.

2. Pengaruh Pelayanan Dokumen Dalam Pengurusan Dokumen Melalui SIMLALA Terhadap Kelancaran Operasional Kapal Yang Diageni Oleh PT. Bahari Dharma Nusantara

Pengaruh pelayan dokumen terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara berpengaruh positif dan signifikan dengan koefisien regresi sebesar $\hat{Y} = 11,989 + 1,019 X_2$. Dari persamaan regresi linear sederhana tersebut terlihat bahwa jika pelayanan dokumen meningkat satu satuan maka kualitas kelancaran operasional akan meningkat 1,019 satuan. Hipotesis kedua pada penelitian ini menunjukkan besarnya nilai t_{hitung} sebesar 3,957 lebih besar dari t_{tabel} 2,056 dengan nilai signifikansi $0,001 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa, adanya pengaruh yang signifikan dari variabel pelayanan dokumen (X_2) terhadap variabel kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara (Y), sehingga hipotesis kedua diterima.

3. Pengaruh Kelengkapan Persyaratan dan Pelayanan Dokumen Dalam Pengurusan Dokumen Melalui SIMLALA Secara Bersamaan Terhadap Kelancaran Operasional Kapal Yang Diageni Oleh PT. Bahari Dharma Nusantara

Pengaruh kelengkapan persyaratan dan pelayanan dokumen dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara terbukti berpengaruh positif dan signifikan. Persamaan Regresi X_1 dan X_2 terhadap Y (ganda) diperoleh nilai $\hat{Y} = 11,906 + 0,250 X_1 + 0,740 X_2$. Dari persamaan regresi tersebut terlihat bahwa jika kelengkapan persyaratan (X_1) meningkat satu satuan maka kelancaran operasional kapal di PT. Bahari Dharma Nusantara meningkat 0,250 satuan atau jika pelayanan dokumen meningkat satu satuan maka kelancaran operasional kapal di PT. Bahari Dharma Nusantara akan meningkat 0,740 satuan. Variabel kelengkapan persyaratan dan pelayanan dokumen terhadap dalam pengurusan dokumen terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara memiliki nilai R^2 sebesar 0,385 dengan f_{hitung} 8,441 lebih besar dari F_{tabel} sebesar 3,35 yang artinya kelengkapan persyaratan dan pelayanan dokumen berpengaruh dalam pengurusan dokumen melalui

SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara, sehingga hipotesis ketiga diterima.

Dalam penelitian ini variabel kelengkapan persyaratan dan pelayanan dokumen memiliki pengaruh kuat pada pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara. Dari seluruh item pernyataan mengenai variabel Kelengkapan Persyaratan (X_1) yang diajukan kepada responden, pernyataan yang mempunyai nilai tertinggi ada pada pernyataan nomor 5, yaitu “Ketidaktepatan waktu pengiriman dokumen oleh owner terhadap pengurusan dokumen melalui simlala mempengaruhi keterlambatan dokumen terbit” dengan nilai 120 dengan rata-rata 4. Dapat dilihat dari nilai item tersebut bahwa untuk menghindari keterlambatan dokumen terbit perlu dilakukan komunikasi yang baik kepada *owner* terkait apa saja yang perlu disiapkan dan ketentuan apa saja yang terdapat dalam pengurusan dokumen dan informasi pentinglainya agar *owner* mengirim segala kelengkapan persyaratan tepat waktu demi tercapainya target yang telah ditentukan.

Kemudian dari seluruh item pernyataan mengenai variabel pelayanan dokumen (X_2) yang diajukan kepada responden, pernyataan yang mempunyai nilai tertinggi ada pada pernyataan nomor 5 , yaitu “Belum adanya jaminan akibat terlambatnya dokumen terbit dari pihak DITLALA” dengan skor 124 dan rata-rata 4,13. Menyatakan bahwa belum adanya jaminan akibat terlambatnya dokumen terbit maka perlu ditingkatkan kualitas pelayanan dalam mengajukan permohonan dokumen serta perlu diberikan informasi terkait SOP dan persyaratan apa saja yang perlu disiapkan oleh Ship Owner agar dokumen terbit tepat waktu. Dan kemudian pernyataan no 6 yaitu “*Divisi operation dan fleet administration* berusaha mengetahui dan mengerti kebutuhan pelanggan” dengan skor 124 dan rata-rata 4,13. Menyatakan bahwa divisi operation dan *fleet administration* perlu membangun hubungan baik dengan pengguna jasa dengan cara memberikan layanan yang ramah dan profesional serta menindaklanjuti umpan balik dari pelanggan dan memahami kebutuhan pelanggan.

Dan dari seluruh item pernyataan variabel kelancaran operasional kapal di PT. Bahari Dharma Nusantara (Y) yang diajukan kepada Kelancaran operasional kapal tidak efektif akibat adanya dokumen yang belum terbit dan

mempengaruhi kegiatan di pelabuhan selanjutnya” dengan skor 122 dan rata-rata 4,06. Menyatakan bahwa, keterlambatan dokumen terbit yang nantinya digunakan dalam proses *clearance* sangatlah mempengaruhi dan berdampak besar pada kelancaran operasional kapal maka perlu dilakukan perencanaan yang baik agar tidak memperlambat kegiatan operasional kapal selama di pelabuhan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari hasil pengujian terhadap tiga hipotesis penelitian yang diajukan terbukti bahwa variabel kelengkapan persyaratan (X_1) dan pelayanan dokumen (X_2) baik secara sendiri-sendiri maupun secara bersamaan mempunyai hubungan terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara. Menurut penjelasan hasil penelitian dan pembahasan terkait dengan rumusan masalah yang ditemukan oleh peneliti terkait dengan penelitian pengaruh kelengkapan persyaratan dan pelayanan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara dapat disusun dengan baik dan menghasilkan beberapa kesimpulan. Maka dari itu dalam mewujudkan tujuan penelitian ini, maka disusunlah kesimpulan berdasarkan perolehan hasil penelitian antara lain sebagai berikut:

1. Kelengkapan persyaratan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kelancaran operasional kapal, terbukti berpengaruh positif dan signifikan dengan Koefisien regresi sebesar 0,540 dengan persamaan regresi X_1 terhadap Y (Sederhana) diperoleh nilai $\hat{Y} = 20,181 + 0,587 X_1$ maka indikator ketepatan waktu perlu dipertahankan dan indikator kelengkapan perlu ditingkatkan. Dari persamaan regresi linier sederhana tersebut terlihat bahwa jika kelengkapan persyaratan meningkat satu satuan maka kualitas pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara akan meningkat 0,587 satuan. Hipotesis pertama pada penelitian ini menunjukkan besarnya nilai t_{hitung} sebesar 3,394 lebih besar dari t_{tabel} 2,056 dengan nilai signifikansi $0,002 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa, adanya pengaruh yang signifikan dari variabel kelengkapan persyaratan (X_1) terhadap variabel pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara (Y), sehingga hipotesis pertama diterima.

2. Pengaruh pelayanan dokumen berpengaruh positif dan signifikan terhadap kelancaran operasional kapal terbukti berpengaruh positif dan signifikan dengan Koefisien regresi sebesar 0,599 dengan persamaan regresi X_1 terhadap Y (Sederhana) diperoleh nilai $\hat{Y} = 11,989 + 1,019 X_2$ maka indikator jaminan dan empati perlu di pertahankan dan indikator kompetensi perlu ditingkatkan. Dari persamaan regresi linier sederhana tersebut terlihat bahwa jika pelayanan dokumen meningkat satu satuan maka kualitas pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara akan meningkat 13,008 satuan. Hipotesis kedua pada penelitian ini menunjukkan besarnya nilai t_{hitung} sebesar 3,957 lebih besar dari t_{tabel} 2,056 dengan nilai signifikansi $0,001 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa, adanya pengaruh yang signifikan dari variabel pelayanan dokumen (X_2) terhadap variabel kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara (Y), sehingga hipotesis kedua diterima.

3. Pengaruh kelengkapan persyaratan dan pelayanan dokumen secara bersamaan terhadap kelancaran operasional kapal terbukti berpengaruh positif dan signifikan dengan nilai regresi X_1 sebesar 0,5440 dan regresi X_2 sebesar 0,599 maka variabel x_2 perlu ditingkatkan dan variabel x_1 perlu dipertahankan. Kontribusi koefisien determinasi R^2 sebesar 38,5% 0,385 dengan f_{hitung} 8,441 lebih besar dari F_{tabel} sebesar 3,35 yang artinya kelengkapan persyaratan dan pelayanan dokumen secara bersamaan berpengaruh dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara. Dan dibuktikan dengan besarnya nilai f_{hitung} 8,441 lebih besar dari F_{tabel} sebesar 3,35. Persamaan regresi X_1 dan X_2 terhadap Y (ganda) diperoleh nilai $\hat{Y} = 11,906 + 0,250 X_1 + 0,740 X_2$. Dari persamaan regresi tersebut terlihat bahwa jika kelengkapan persyaratan (X_1) meningkat satu satuan maka kelancaran operasional kapal di PT. Bahari Dharma Nusantara meningkat 12,156 satuan atau jika pelayanan dokumen (X_2) meningkat satu satuan maka kelancaran operasional kapal di PT. Bahari Dharma Nusantara akan meningkat 12,646 satuan. sehingga hipotesis ketiga diterima.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah diperoleh dari hasil penelitian ini, maka penulis memberikan beberapa saran yang berhubungan dengan pengaruh kelengkapan persyaratan dan pelayanan dokumen melalui SIMLALA terhadap kelancaran operasional kapal yang diageni oleh PT. Bahari Dharma Nusantara antara lain sebagai berikut:

A. Bagi Perusahaan

Secara khusus, peneliti menyarankan beberapa saran kepada PT. Bahari Dharma Nusantara diantaranya sebagai berikut:

1. Dalam mengoptimalkan pengurusan dokumen dan memastikan kelancaran proses tersebut, perlu dipertahankan ketepatan waktu dalam menginformasikan dokumen apa saja yang perlu disiapkan dan dilengkapi oleh *Ship Owner*, serta menginformasikan terkait berapa lama rentang waktu penginputan hingga dokumen terbit dengan tepat waktu. Selain itu perlu juga ditingkatkan kelengkapan persyaratan dokumen dan data sehingga ketika melakukan permonana pada SIMLALA, tidak terjadi revisi atau catatan. Serta perlu dilakukan pemetaan dokumen yang terstruktur dengan membuat folder khusus untuk setiap dokumen kapal yang diurus, agar memudahkan proses pengajuan permohonan melalui SIMLALA.
2. Dalam melakukan pelayanan dokumen yang efektif dan efisien perlu dipertahankan jaminan dan empati yang tinggi dalam memahami setiap kebutuhan pengguna jasa dengan selalu berusaha mengetahui dan mengerti kebutuhan pelanggan, menjaga kerahasiaan, memberikan informasi yang jelas sehingga menciptakan pengalaman pelanggan yang positif. Selain itu perlu juga ditingkatkan kompetensi dalam pelayanan dokumen melalui SIMLALA baik dengan mengikuti setiap informasi terbaru mengenai SIMLALA, maupun dengan mengikuti pelatihan terkait.
3. Dalam meningkatkan kelancaran operasional kapal perlu dipertahankan *Idle time* yang produktif dengan tidak membuat kapal membuang waktu dipelabuhan akibat menunggu dokumen dalam waktu yang panjang pada saat melakukan permohonan *Clearance* dan lain sebagainya.

DAFTAR PUSTAKA

- Creswell, J. W. *Desain penelitian. Pendekatan Kualitatif & Kuantitatif*, Jakarta: KIK, 121-180, 2002.
- Harsono, et.al 2005 Hak Milik Intelektual Khususnya Paten dan Merek: Hak. Milik Perindustrian Indonesia, Bandung: CV Utomo
- Johny Malisan. (2017). Service Level Analysis of Terminal Passenger on Balikpapan Port.
Jurnal Penelitian Transportasi Laut, 19.
- KBBI.2011. Arti *Kelancaran*, Kamus Besar Bahasa Indonesia. (KBBI). Diambil dari: <https://typoonline.com> diakses pada 9 Januari 2024
- Kristanto, H., Tamsi, T., & Cuandra, F. (2022). *Penerapan Manajemen Operasional dalam Meningkatkan Kinerja di Apple, Inc. YUME: Journal of Management*, 5(3), 84-96.
- Moenir, Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia, (Jakarta:Bumi Aksara, 2006), hal.190
- Nani Darmayanti, 2015, *Perbandingan Evektivitas Media Trainer dan operasional keagenan*. Jakarta
- Nimpuno, Hanjoyo Bono, 2014, Kamus Bahasa Indonesia Edisi Baru, Jakarta: Tim Pandom Media Nusantara, Pandom Media Nusantara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut
- PUTRI, I. A. J., & RAHAYU, T. (2022). Kualitas Pelayanan Jasa Keagenan Kapal Pada Perusahaan Pelayaran. *Jurnal 7 Samudra*, 7(1).
- Reiner, G.J. 1997. *Metode dan Manfaat Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Santoso, Budi, 2015, *Keagenan (Agency)*, Bogor, Penerbit Ghalia
- SETO, P. A. N. (2021). Prosedur clearance in dan clearance out Dengan menggunakan sistem aplikasi inaportnet terhadap Pelayanan pengguna jasa oleh kantor kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan kelas ii cilacap. *Karya tulis*.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2010.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2013.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2015.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2016.

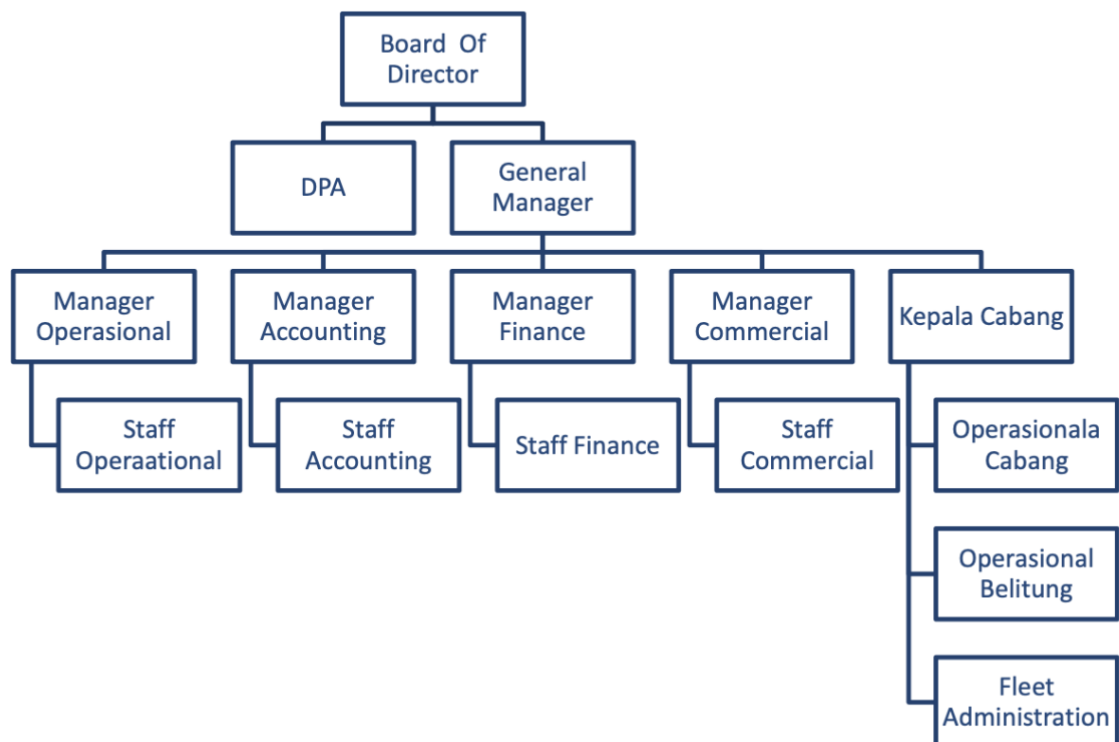
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2017.
- Undang-undang Pelayaran Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2010 tentang Perkapalan
- Undang-undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2010 tentang Pelayaran https://ppid.dephub.go.id/fileupload/informasiberkala/20200811113945.LAYANAN_PERIZINAN_ALUR_PROSES_APLIKASI_SIMLALA.pdf Website Dephub.go.id diakses pada 11 Januari 2024
- Walizer & Wienir, 2017, *Sistem dan Prosedur Penanganan Kedatangan dan Keberangkatan kapal*. Semarang
- Wang, R. Y., & Strong, D. M. 1996a. Anchoring Data Quality Dimensions in Ontological Foundations, *Communications of the ACM*, 39(11), 88-95
- Website SIMLALA diakses pada 10 Januari 2024, dari <https://simlala.dephub.go.id/simlala>

LAMPIRAN 1

STRUKTUR ORGANISASI



PT. BAHARI DHARMA NUSANTARA
KANTOR PUSAT JAKARTA
STRUKTUR ORGANISASI



LAMPIRAN 2

REKAPITULASI VARIABEL X₁

No Responden	Kelengkapan Persyaratan							Total X ₁
	X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1.7	
1	4	4	4	4	4	4	4	28
2	3	5	5	5	5	5	5	33
3	5	5	5	5	5	5	5	35
4	5	5	5	5	5	3	3	31
5	2	2	2	2	3	2	4	17
6	1	3	3	3	3	3	3	19
7	3	3	3	3	3	3	4	22
8	3	3	3	3	4	2	3	21
9	3	3	4	3	4	3	4	24
10	4	4	5	4	5	4	5	31
11	5	4	4	4	4	5	5	31
12	2	3	4	3	4	4	5	25
13	4	5	3	4	5	4	3	28
14	2	2	2	2	2	2	2	14
15	4	4	4	4	4	4	4	28
16	4	4	4	2	4	2	4	24
17	1	4	4	4	2	2	1	18
18	3	4	4	4	4	4	5	28
19	5	5	5	3	5	5	5	33
20	2	2	2	2	2	2	3	15
21	2	2	4	4	4	1	5	22
22	2	2	4	3	5	4	5	25
23	5	5	5	5	5	5	5	35
24	5	5	5	5	5	5	5	35
25	3	5	4	4	5	3	5	29
26	4	5	3	4	3	3	3	25
27	4	4	4	4	4	4	4	28
28	4	2	3	2	4	2	3	20
29	4	4	4	4	4	4	4	28
30	4	4	4	4	4	5	3	28

LAMPIRAN 3

REKAPITULASI VARIABEL X₂

No Responden	Pelayanan Dokumen						Total X ₂
	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	X2.6	
1	5	3	3	4	4	4	23
2	5	5	5	5	5	5	30
3	5	5	5	4	4	5	28
4	5	5	5	2	5	3	25
5	4	4	4	4	4	4	24
6	3	3	3	3	3	3	18
7	3	3	3	3	3	4	19
8	4	2	5	2	5	5	23
9	3	3	3	4	4	4	21
10	5	4	5	5	5	5	29
11	3	4	3	4	4	4	22
12	4	4	3	3	2	5	21
13	4	4	4	4	5	5	26
14	2	3	2	2	2	2	13
15	3	3	3	3	4	4	20
16	4	4	4	3	4	2	21
17	4	2	3	2	4	4	19
18	4	4	4	4	5	4	25
19	5	5	5	5	5	3	28
20	4	3	4	2	4	4	21
21	4	4	4	3	3	5	23
22	5	3	2	2	4	4	20
23	4	3	5	3	4	5	24
24	5	5	5	5	5	5	30
25	3	3	3	3	4	4	20
26	4	2	4	2	5	4	21
27	4	4	4	4	4	4	24
28	4	3	5	2	5	5	24
29	4	2	5	2	5	5	23
30	3	5	4	5	4	4	25

LAMPIRAN 4

REKAPITULASI VARIABEL Y

Nomor Responden	Kelancaran Operasional Kapal									Total Y
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	
1	4	5	4	4	4	4	4	4	5	38
2	5	3	5	5	5	5	5	5	5	48
3	4	4	5	5	5	5	5	5	5	43
4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	45
5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	42
6	3	3	4	4	4	4	4	3	3	32
7	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27
8	4	4	3	2	4	2	5	2	2	28
9	4	3	4	3	4	4	4	4	4	34
10	5	4	5	4	5	5	5	5	5	43
11	4	4	5	4	5	4	4	4	4	38
12	4	4	3	3	4	5	4	3	2	32
13	5	5	4	4	5	5	4	4	4	40
14	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36
15	4	4	4	3	4	3	4	3	4	33
16	2	4	4	4	2	4	4	4	4	32
17	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36
18	4	4	4	4	4	4	4	4	3	35
19	5	5	5	5	5	5	5	5	5	45
20	3	3	4	4	3	3	3	4	2	29
21	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36
22	4	3	2	2	2	4	2	2	4	25
23	5	5	4	4	4	4	4	3	4	37
24	5	5	5	5	5	5	5	5	5	45
25	5	4	5	3	5	5	3	4	3	37
26	3	3	3	3	3	2	4	3	2	26
27	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36
28	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27
29	3	2	3	3	3	3	3	3	3	26
30	4	4	5	3	5	4	4	5	4	38

LAMPIRAN 5

SIUPAL

000099



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

SURAT PERSETUJUAN (SIUPAL)

(Berdasarkan PP No. 20 Tahun 2010 Jo. PP No. 22 Tahun 2011 Tentang Angkutan di Perairan)

Nomor : AL.001/8/SP_SIUPAL/VI/2019

Memperhatikan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2018 Tentang Pelayanan Perizinan Perusahaan Terintegrasi Secara Elektronik dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2018 Tentang Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Bidang Laut dan berdasarkan Surat Permohonan Saudara Nomor 005/BDN/BOD/II/2019 Tanggal 23 Januari 2019 maka diberikan Surat Persetujuan (SIUPAL) kepada :

Nama Perusahaan : PT. BAHARI DHARMA NUSANTARA
Alamat Perusahaan : WISMA BSG LANTAI 10 JALAN ABDUL MUIS NOMOR 40,
KELURAHAN PETOJO SELATAN, KECAMATAN GAMBIR,
JAKARTA PUSAT., KOTA JAKARTA PUSAT, PROVINSI DKI
JAKARTA - 10160
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab : DWIJAYA HADI SURYA
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab : JALAN PATRA KUNINGAN VII NOMOR 17 RT.005 / RW. 004,
KUNINGAN TIMUR, SETIA BUDI, JAKARTA SELATAN.
Nomor Induk Berusaha : 9120402271422

Kewajiban Pemegang SURAT PERSETUJUAN (SIUPAL) :

1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang Angkutan Laut.
2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut c/q Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi / Komisaris, domisili perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.
4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang
5. Mengumpulkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau liner maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau trampor melalui media massa ataupun organisasi yang mempertemukan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.
6. Menyampaikan laporan tahunan kegiatan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut c/q Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut.
7. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna / calon perwira yang akan melaksanakan praktek berlayar (Proyek Laut), bagi kapal yang berukuran GT. 750 ke atas.
8. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.

Surat Persetujuan Izin ini berlaku selama 2 (dua) Tahun sejak tanggal dikeluarkan dan dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.

Surat Persetujuan Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.

Dikeluarkan di : J A K A R T A
Pada Tanggal : 11 Juni 2019



AN.DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT

Dr. Capt. WISNU HANDOKO, M.Sc.
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 197310311999031002

LAMPIRAN 6

DOKUMEN RKP



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT GEDUNG KARYA LANTAI 18 S.D. 21

JL. MEDAN MERDEKA BARAT NO.8
JAKARTA 10110

TELP : 3813008, 3505006, 3813269, 3447017, 3842440
PST : 4213, 4227, 4209, 4135

TELP : 3844492, 3458540
FAX : 3811786, 3845430, 3507576

Nomor : AL.103/2000/22388/337503/24
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek Tidak Tetap dan Tidak Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri

Jakarta, 23 April 2024

Yth. Kepada
Direktur Utama
PT. BAHARI DHARMA NUSANTARA
Wisma BSG Lantai 10 Jalan Abdul Muis Nomor 40, Kelurahan
Petojo Selatan, Kecamatan Gambir, Jakarta Pusat.
di
Jakarta Pusat - 10160

- Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut Pasal 48 ayat 4 dan menunjuk surat Saudara No. BDN/RPK/105/IV/2024 tanggal 17 April 2024 perihal Laporan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek Tidak Tetap dan Tidak Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri.
- Sehubungan dengan butir 1 (satu) di atas, dengan ini disampaikan bahwa kapal Saudara telah dicatat sebagai armada niaga nasional dan dioperasikan pada trayek tidak tetap dan tidak teratur dengan data kapal sebagai berikut :
 - Nama Kapal : TKW 88
 - Nomor Pendaftaran : 2009 Pst No. 5995/L
 - Type : TONGKANG / BARGE
 - Isi Kotor (GT) / Bobot Mati (DWT) : 1413.00 / 3500.00
 - Tenaga Penggerak (HP) : - / 0.00
 - Kapasitas Angkut :
 - Status Kepemilikan Kapal : Milik
 - Pelabuhan Singgah / Terminal : Tanjung Balai Karimun, Tanjung Pinang, Perawang, Dumai, Bengkalis, Sungai Pakning, Selat Panjang, Tarempa, Tembilahan, Batam/Batu Ampar, Batam/Sekupang, Tanjung Batu, Kijang, Tanjung Uncang, Selat Beliah, Dabo Singkep, Belawan, Merak, Ketapang, Pontianak, Pelabuhan Futong Terminal, Kabil, Pangkal Balam, Tanjung Perak, Kuala Gaung, Batu Panjang, Pekanbaru, Boom Baru/Palembang, Buatan, Hilir Pulau Kijang, Kuala Enok, Moro, Penyalai, Siak Sri Indrapura, Sinaboi, Sungai Guntung, Tanjung Buton, Tanjung Samak, Urung/Tg. Berlian, Labuhan Biliik
 - Urgensi : Batu Granit
 - Nomor dan Tanggal SIUPAL / SIOPSUS : AL.001/8/SP_SIUPAL/VI/2019 Tanggal 11 Juni 2019
 - Nomor dan Tanggal Spesifikasi Kapal : AL.005/2000/1628/1328/19 Tanggal 22 April 2019
- Sehubungan dengan perihal tersebut di atas, saudara wajib memperhatikan :
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 pasal 46 ayat (2).
 - Persyaratan nautis teknis dan keselamatan pelayaran sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
 - Melaporkan realisasi perjalanan kapal (voyage report) per triwulan.
 - Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dibuat oleh pemilik barang dengan pengangkut.
 - Regulasi dan Peraturan yang ditetapkan, khususnya dalam pengangkutan MINERBA (Mineral dan Batubara).
 - Bagi pemilik barang / perusahaan pelayaran (pengoperasi kapal) yang mengangkut barang jenis minerba (mineral dan batubara) dan tidak mempunyai izin dari Dirjen Perhubungan Laut Cq. Dir. Keppel, maka tidak diizinkan untuk melakukan kegiatan bongkar muat di terminal khusus yang telah ditetapkan.
 - Untuk pengangkutan barang berbahaya / limbah berbahaya harus dilengkapi dengan rekomendasi dari instansi yang berwenang.
 - Tidak diperkenankan menyalahgunakan BBM menurut peraturan yang berlaku.
- Rencana pengoperasian kapal ini diajukan untuk 3 (tiga) bulan terhitung mulai tanggal 28 April 2024 s.d 28 Juli 2024.
- Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Tembusan Yth;

- Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Setempat;
- Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Setempat;
- Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Setempat;
- Kepala Kantor Pelabuhan Batam;
- Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan setempat;
- Badan Usaha Pelabuhan Setempat;

A.N. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b
KEPALA SUBDIREKTORAT ANGKUTAN LAUT DALAM
NEGERI DIT.LALA



Capt. HASAN SADILI S.Si.T, MM
NIP. 198001172010121001

LAMPIRAN 7

DOKUMEN PKKA



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA - 10110

TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017,
3842440
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540
FAX: 3811786, 3845430, 3507576

Nomor : AL.203/2000/122583/111059/23
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA)
Yth :
Kepada :
Direktur Utama
PT. BAHARI DHARMA NUSANTARA
Wisma BSG Lantai 10 Jalan Abdul Muis Nomor
40, Kelurahan Petojo Selatan, Kecamatan
Gambir, Jakarta Pusat.
di
Jakarta Pusat - 10160

1. Menunjuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut dan Surat Saudara No. BDN/PKKA/007/1/2023 tanggal 19 Januari 2023 bersama ini disampaikan rencana kedatangan kapal yang Saudara ageni dengan data sebagai berikut :
 - a. Nama Kapal / Voyage : TB.SUPER SPEED 8 / 0
 - b. Bendera / IMO Number : Belize / 0
 - c. Ukuran (DWT/GT/HP) : 0 / 91 / 350
 - d. Owner/Principal : HAI SENG MARINE PTE LTD / HAI SENG MARINE PTE LTD
 - e. Nomor dan Tanggal : AL.001/8/SP_SIUPAL/VI/2019 / 11 Juni 2019
 - f. Status : Trampet
 - g. Pelabuhan Singgah : Tanjung Balai Karimun
 - h. Port Agent / Sub Agent : PT BAHARI DHARMA NUSANTARA / -
 - i. ETA / ETD : 20 Januari 2023 / 30 Januari 2023
 - j. Kegiatan : Bunker Air Bersih (Fresh Water) 16 MT
 - k. B/M : -
 - l. Pelabuhan Asal/Tujuan : Batu Pahat / Muar
 - m. Crew List/Kebangsaan : 5 Orang / 5 ORANG INDONESIA
 - n. Keterangan : Shipper PT. WIRA PENTA KENCANA (Surat Daglu No. 19/DAGLU/ET-PPHPP/2/2014) Tanggal 28 Februari 2014
2. Sehubungan dengan butir 1 (satu) di atas, dengan ini diberitahukan bahwa perusahaan Saudara telah sah dicatat di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai agen kapal asing tersebut dengan ketentuan sebagai
 - a. Saudara wajib mematuhi segala peraturan perundang-undangan yang berlaku baik nasional maupun internasional
 - b. Saudara wajib mengurus kepentingan kapal asing yang diageni dan bertanggung jawab atas biaya yang timbul atas pengoperasian kapal asing tersebut selama berada di perairan Indonesia
 - c. Saudara dilarang untuk mengangkut / bermufakat mengangkut muatan dan/atau penumpang antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia (azas cabotage) serta melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk mengangkut penumpang dan/atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 beserta perubahannya
 - d. Saudara wajib mematuhi ketentuan:1) Surat Menteri Perhubungan Nomor AL.306/1/1 PHB 2005, tanggal 30 September 2005, perihal Penegasan Pemerintah tentang Pelaksanaan Terminal Handling Charge (THC);2) Surat Menteri Perhubungan Nomor PR.302/1/14 PHB 2005 tanggal 28 Oktober 2005 perihal Penurunan Tarif Pelayanan Peti Kemas;3) Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/16 Phb-2005 tanggal 31 Oktober 2005 perihal Penetapan Tarif Terminal Handling Charge (THC) serta tidak mengenakan biaya administrasi lainnya;4) Surat Menteri Perhubungan Nomor PR.302/3/18/ PHB 2008, tanggal 21 Oktober 2008, perihal Pelaksanaan THC, CHC, dan Surcharge di Pelabuhan.
 - e. Surat ini hanya berlaku sebagai Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) bagi perusahaan angkutan laut nasional dan/atau perusahaan nasional keagenan kapal dari kapal asing yang melakukan kegiatan di pelabuhan Republik Indonesia
 - f. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dilakukan pemilik barang dengan pengangkut
 - g. Melaporkan realisasi kegiatan kapal asing yang Saudara ageni setiap 3 (tiga) bulan kepada Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut
 - h. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melakukan verifikasi berdasarkan dokumen yang disampaikan pengguna jasa, adapun keabsahan dokumen sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengguna jasa
 - i. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melaksanakan verifikasi berdasarkan dokumen yang disampaikan pengguna jasa, adapun keabsahan dokumen sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengguna jasa.
3. Surat Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) ini dapat digunakan menjadi acuan oleh Kementerian/Lembaga/Instansi terkait.



AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b
KASUBDIT ANGKUTAN LAUT LUAR NEGERI

Ttd

RIFANIE KOMARA, S.T., M.Sc
NIP. 197707032002121001

LAMPIRAN 8

DOKUMEN PPKN



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

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8

JAKARTA - 10110

TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017,
3842440

PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540

FAX: 3811786, 3845430, 3507576

Nomor : AL.208/2000/26237/23697/22
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : -
Perihal : Persetujuan Pengoperasian Kapal
Nasional Angkutan Laut Luar Negeri
Tramper

Jakarta, 21 Desember 2022

Yth
Kepada
Direktur Utama
PT. BAHARI DHARMA NUSANTARA
Wisma BSG Lantai 10 Jalan Abdul Muis
Nomor 40, Kelurahan Petojo Selatan,
Kecamatan Gambir, Jakarta Pusat.
di
Jakarta Pusat - 10160

1. Menunjuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut dan Surat Saudara No. BDN/PPKN/039/XII/2022 tanggal 20 Desember 2022 bersama ini disampaikan rencana kedatangan kapal yang Saudara agensi dengan data sebagai berikut :

- a. Nama Kapal : TKW 88
- b. Bendera / IMO Number : ID/-
- c. Ukuran (DWT/GT/HP) : 3500/1413/0
- d. Pemilik/pengelola/operator kapal : PT. BAHARI DHARMA NUSANTARA
- e. Nomor dan Tanggal : AL.001/8/SP_SIUPAL/VI/2019/11 Juni 2019
- f. Status Kapal : Tramper
- g. Pelabuhan Singgah : Tanjung Balai Karimun
- h. ETA / ETD : 01 Januari 2023 s/d 31 Januari 2023 (10 Call)
- i. Kegiatan B/M : B: Spare Parts 100 MTONM: Spare Parts 100 MTON /Call (Total : 1000 MTON),M: Batu Granit 3200 MTON /Call (Total : 3200 MTON),B: Alat-Alat Berat 5 MTONM: Alat-Alat Berat 5 MTON /Call (Total : 50 MTON)
- j. Pelabuhan Asal/Tujuan : Singapore / Singapore
- k. Crew List/Kebangsaan : 0 / -
- l. Keterangan : Ditarik Tugboat AWU 303
(Shipper PT. WIRA PENTA KENCANA (Surat Daglu No. 19/DAGLU/ET-PPHPP/2/2014) Tanggal 28 Februari 2014)

2. Sehubungan dengan butir 1 (satu), dengan ini diberitahukan bahwa perusahaan saudara telah dicatat dan sah di direktorat jenderal perhubungan laut menjadi kapal asing tersebut dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Saudara wajib mematuhi segala ketentuan perundang-undangan yang berlaku baik nasional maupun internasional;
- b. Untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar dari Syahbandar, setiap kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang berlaku baik peraturan nasional dan internasional serta kewajiban lainnya;
- c. Syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar apabila kapal ditemukan tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan kapal atau pertimbangan cuaca;
- d. Syahbandar dapat untuk tidak menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar apabila kapal ditemukan tidak memenuhi persyaratan sesuai konvensi internasional;
- e. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dilakukan pemilik barang dengan pengangkut;
- f. Melaporkan realisasi kapal tersebut di atas;
- g. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melaksanakan verifikasi dokumen yang disampaikan pengguna jasa, adapun keabsahan dokumen sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengguna jasa."

3. PPKN ini merupakan dokumen persetujuan pengoperasian kapal nasional untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya oleh Kementerian/Lembaga/Instansi terkait.



AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b
KASUBDIT ANGKUTAN LAUT LUAR NEGERI

Ttd

RIFANIE KOMARA, S.T., M.Sc
NIP. 197707032002121001

LAMPIRAN 9

RPK PENAMBAHAN PELABUHAN



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

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA - 10110

TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017,
3842440
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540
FAX: 3811786, 3845430, 3507576

Nomor : AL.103/2000/249503/232504/23
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Pemberitahuan Penambahan
Pelabuhan Singgah

Jakarta, 03 Februari 2023

Yth
Kepada
Direktur Utama
PT. BAHARI DHARMA
NUSANTARA
Wisma BSG Lantai 10
Jalan Abdul Muis Nomor
40, Kelurahan Petojo
Selatan, Kecamatan
Gambir, Jakarta Pusat.

di
Jakarta Pusat - 10160

1. Menunjuk surat Saudara No. BDN/RPK/047/II-2023 tanggal 02 Februari 2023 perihal tersebut pada pokok surat dan memperhatikan surat Dirjen Hubla No. AL.103/2000/246897/230399/23 tanggal 24 Januari 2023 perihal pengoperasian kapal tramper di dalam negeri untuk kapal TKW 88
2. Sehubungan dengan butir 1 (satu) di atas, kapal tersebut telah tercatat melakukan penambahan pelabuhan singgah : Manggar, Tanjung Pandan.
3. Surat Keterangan ini merupakan satu kesatuan dengan surat Dirjen Hubla No. AL.103/2000/246897/230399/23 tanggal 24 Januari 2023 perihal pengoperasian kapal tramper di dalam negeri untuk kapal TKW 88
4. Demikian disampaikan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Tembusan Yth:

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Setempat;
3. Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Setempat;
4. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Setempat;
5. Kepala Kantor Pelabuhan Batam;
6. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan setempat;
7. Badan Usaha Pelabuhan Setempat.



AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b
KEPALA SUBDIREKTORAT ANGKUTAN LAUT DALAM
NEGERI DIT.LALA

Ttd

Capt. MALTUS JACKLINE KAPISTRANO, S.Si.T., M.Si.

NIP. 19790313 200712 1 001

LAMPIRAN 10

DAFTAR PERMOHONAN SIMLALA

simlala.dephub.go.id/simlala/ox_pages/base/index.zul

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

Daftar ▾ Permohonan ▾ Laporan ▾

Hi, BAHARI DHARMA NUSANTARA ▾

BERANDA DAFTAR PERMOHONAN

Layanan	No Permohonan	Tanggal Permohonan	Tanggal Perubahan Status	Status	Catatan	
PPKN	BDN/PPKN/068/VI/2023	21-06-2023	04-07-2023	Selesai		
PPKN	BDN/PPKN/066/VI/2023	24-05-2023	24-05-2023	Selesai		
PPKN	BDN/PPKN/065/VI/2023	24-05-2023	25-05-2023	Selesai		
ENDORSEMENT SIUPAL	001/BDN/BOD/VI/JKT2023	16-05-2023	22-05-2023	Selesai		
PPKN	BDN/PPKN/064/IV/2023	18-04-2023	19-04-2023	Selesai		
PPKN	BDN/PPKN/063/IV/2023	18-04-2023	19-04-2023	Selesai		
PKKA-TRAMPER	BDN/PKKA/062/IV/2023	14-04-2023	16-04-2023	Selesai		
RPK TRAMPER	BDN/RPK/062/IV/2023	13-04-2023	18-04-2023	Selesai		
RPK TRAMPER	BDN/RPK/061/IV/2023	13-04-2023	18-04-2023	Selesai		
RPK TRAMPER PERUBAHAN	BDN/RPK/060/IV-2023	06-04-2023	08-04-2023	Selesai		

28°C Partly cloudy

Search

IND 23.41 17/01/2024

LAMPIRAN 11

CATATAN ATAU REVISI PERMOHONAN DOKUMEN

DITLALA ONLINE simlala.dephub.go.id						
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA						
Daftar ▾ Permohonan ▾ Laporan ▾						
HI, BAHARI DHARMA NUSANTARA ▾						
ENDORSEMENT SIUPAL	001/BDN/BOD/\	16-05-2023	19-05-2023	Submit	nama perusahaan pemilik kapal pada grosse akte tidak sesuai (terlampir PT. GARUDA MAHAKAM PRATAMA)	<div><div></div><div></div></div>

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA						
Daftar ▾ Permohonan ▾ Laporan ▾						
HI, BAHARI DHARMA NUSANTARA ▾						
BERANDA DAFTAR PERMOHONAN ✕						
PENCARIAN						
1 / 55 [1 - 14 / 769]						
Layanan	No Permohonan	Tanggal Permohonan	Tanggal Perubahan Status	Status	Catatan	
PKKA-TRAMPER	BDN/PKKA/062/IV/2023	14-04-2023	15-04-2023	Submit	untuk kegiatan Crew Change wajib melampirkan Crew list sebelumnya yg di ttd Captain sesuai format dan ada keterangan sign on & sign off	<div><div></div><div></div></div>

Flow Status Permohonan

Nomor Permohonan : BDN/RPK/104/VI/2024



Submit

Mulai	16 Apr 2024 14:13
Selesai	-
Catatan	-
Tanggal	-



Verifikasi Pelaksana

Mulai	16 Apr 2024 14:13
Selesai	18 Apr 2024 21:46
Catatan	1. surat permohonan di tanda tangani direktur sesuai nama di siupal/perubahannya atau lampirkan surat kuasa; 2. Lampirkan dokumen voyage report secara lengkap realisasi 3 bulan (sesuai periode RPK sebelumnya) selama kapal beroperasi yang formatnya disesuaikan dengan lampiran 5a pada PM 93 Tahun 2013 yang ditandatangani oleh Nakhoda Kapal; 3. Input data pada kolom voyage report secara

LAMPIRAN 12

SURAT PERMOHONAN RPK



PT BAHARI DHARMA NUSANTARA

Jakarta, 16 April 2024

Nomor : BDN/RPK/104/VI/2024
Klasifikasi : -
Lampiran : 1 (satu) Set
Perihal : Laporan Rencana Pengoperasian
Kapal pada Trayek Tidak Tetap dan
Tidak Teratur Angkutan Laut Khusus

Kepada
Yth. Direktur Lalu Lintas Laut
Jl. Medan Merdeka Barat No.8
Di
Jakarta Pusat

1. Sesuai dengan Peraturan Perdana Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dari Pengusahaan Angkutan Laut, bersama ini kami menyampaikan pemberitahuan rencana pengoperasian kapal pada trayek tidak tetap dan tidak teratur angkutan laut dalam negeri dengan data sebagai berikut :
 - a. Nama Kapal : AWU 303
 - b. Nomor Pendaftaran : 199 GGa No. 3108/L
 - c. Tipe : Tug Boat
 - d. Isi Kotor (GT)/Bobot Mati (DWT) : 105
 - e. Tenaga Gerak : 0
 - f. Kapasitas Angkut : 1413
 - g. Status Kepemilikan Kapal : Milik/ Sewa
 - h. Pelabuhan Singgah : Tg. B.Karimun, Tg. Pinang, Perawang, Dumai, Bengkalis, S. Pakning, S. Panjang, Tarempa, Tembilahan, Batam/Bt. Ampar, Batam/Sekupang, Tg. Batu, Kijang, Tanjung Uncang, Selat Beliah, Dabo Singkep, Belawan, Merak, Ketapang, Pontianak, Pealbuhan Futong Terminal, Kabil, Pangkal Balam, Tanjung Perak, Kuala Gaung, Batu Panjang, Pekanbaru, Boom baru/ Palembang, Buatan, Hilir Pulau Kijang, Kuala Enok, Moro, Penyalai, Siak Sri Indrapura, Sinaboi, Sungai Guntung, Tanjung Buton, Tanjung Samak, Urung/ Tanjung Berlian, Labuhan Bilik.
 - i. Urgensi : Granit
 - j. Nomor dan Tanggal SIUPAL : AL. 001/8/SP_SIUPAL/VI/2019 Tanggal 11 Juni 2019
 - k. Nomer dan Tanggal Spesifikasi Kapal : AL.005/2000/1627/19 Tanggal 15 April 2019
 - l. Nomer dan Tanggal Penempatan Pengoperasian Kapal pada Trayek Tidak Tetap dan Tidak Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri periode sebelumnya : AL.103/2000/337688/316092/24 Tanggal 21 Januari 2024

Untuk melengkapi laporan terlampir kami sampaikan data dukungan sebagai berikut:

- a. Perjanjian sewa kapal (Untuk kapal yang bukan milik):
 - b. Laporan realisasi perjalanan kapal periode sebelumnya.
2. Rencana pengoperasian kapal ini diajukan untuk 3 (tiga) bulan terhitung mulai tanggal 23 April 2024 s.d tanggal 22 Juli 2024
 3. Demikian disampaikan, atas perkenannya kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,

Muhammad Rheyk Putra
Kepala cabang

Tembusan:
Ketua Umum DPP INSA

LAMPIRAN 13

CREW LIST

1.1 Name of ship : AWU 303					1.2 IMO number			1.3 Call sign : YD 3074		1.4 Voyage number	
2. Port of arrival/departure : Tg. Balai Karimun/Singapore					3. Date of arrival/departure : 02/05/2024 - 02/06/2024			4. Flag State of Ship : Singapore		5. Last port of call : Singapore	
6. No.	7. Family name	8. Given names	9. Rank	10. Nationality	11. Date of birth	12. Place of birth	13. Gender	14. Nature of identity document	15. Number of identity document	16. Issuing State of identity document	17. Expiry date of identity document
1	Adji	Karna Susena	MASTER	Indonesian	26-Sep-1958		M		A3589882		12-Sep-2017
2		Riharto	C/O	Indonesian	3-May-1965		M		A6347664		14-Nov-2018
3		Sridanto	C/ENG	Indonesian	27-Jul-1959		M		A3590448		27-Sep-2017
4	Simon	Raden Dikin	2/ENG	Indonesian	15-Jun-1984		M		A2643229		11-Jun-2017
5	Yanto	Suti	OILER	Indonesian	15-Jun-1981		M		A7209308		19-Feb-2019
6		Zaidin	COOK	Indonesian	3-Dec-1986		M		W258601		15-Dec-2015
7	Ridwan	Mohammad	A/B	Indonesian	21-Mar-1986		M		A2498767		18-Apr-2017
8	Darmanto	Arif	A/B	Indonesian	1-Aug-1981		M		V027701		29-Apr-2015

18. Date and signature by master, authorized agent or officer

MT. AWU 303

Owner/Charterer/Agent

18/STB

LAMPIRAN 14

SURAT LAUT

REPUBLIK INDONESIA



SURAT LAUT

NO. AL. 520/11/2/DK/2019

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58

Permenhub Nomor PM 13 Tahun 2012

Sebagaimana telah diubah dengan ketentuan Pasal 58

Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017

Yang bertanda tangan di bawah ini Direktur Perkapalan dan Kepelautan

menyatakan bahwa : Barge

NAMA KAPAL	TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
TKW 88	-	JAKARTA	2009 Pst No. 5995/L

UKURAN P X L X D (M)	TONASE KOTOR (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBANGUNAN	NOMOR IMO
67.30 x 19.51 x 4.27	1413	424	1999	-

PENGERAK UTAMA	MEREK TK/KW	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING- BALING
-	-	BAJA	1 (SATU)	-

Milik PT. BAHARI DHARMA NUSANTARA berkedudukan di JAKARTA PUSAT memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.

Tanda Selar : GT. 1413 No. 1717/GGe

Diterbitkan di : JAKARTA

Pada tanggal : 14 Maret 2019

Didaftarkan dalam Register Surat Laut

No. Urut : 6736

No. Halaman : 330

Buku Register : XVII

PUP.NO.820190314065943

An. MENTERI PERHUBUNGAN

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN

U. b.

KEPALA SUBDIT PENGUKURAN, PENDAFTARAN

DAN KEBANGSAAN KAPAL



Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19731125 200712 1 001

DKPI - 02

CERTIFICATE OF NATIONALITY

Issued under the provisions of
Minister of Transportation Regulation Number PM 13 Year 2012 Article 58

As amended by the provisions of the Minister of Transportation Regulation No. PM 39 year 2017 article 58

The undersignedDirector of Shipping and Seafarers.....

declares that : **Barge**

NAME OF SHIP	CALL SIGN	PORT OF REGISTRY	REGISTRATION MARK
TKW 88	-	JAKARTA	2009 Pst No. 5995/L

DIMENSION P X L X D (M)	GROSS TONNAGE (GT)	NET TONNAGE (NT)	YEAR OF BUILT	IMO NUMBER
67.30 x 19.51 x 4.27	1413	424	1999	-

MAIN PROPULSION	MERK HP/KW	SHIP'S MATERIAL	NO. OF DECK	NO. OF PROPELLER
-	-	STEEL	1 (ONE)	-

Owned by **PT. BAHARI DHARMA NUSANTARA** at **JAKARTA PUSAT**
has complied as an Indonesian Vessel in accordance with the provisions of applicable
regulation, and therefore is entitled to fly the Indonesian flag.

To all authorities and officials of the Republic of Indonesia and all others to whom this may
concern are therefore requested to give appropriate treatment to the master with his vessel
and cargoes in accordance with the provisions stipulated in the laws of the Republic of
Indonesia and the treaties concluded with other sovereign countries.

Mark of Tonnage Certificate :

GT. 1413 No. 1717/GGe

Issued at : **JAKARTA**
Date : **14th March 2019**

Recorded in the register of
certificate of nationality in : 6736
Serial Number : 330
Page No. : XVII
Reg. Book :

Ob. MINISTER OF TRANSPORTATION
FOR THE DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIRECTOR OF SHIPPING AND SEAFARER AFFAIRS
DEPUTY DIRECTOR OF SHIPPING AND SEAFARER
SHIP'S REGISTRATION



55200 a

SURAT LAUT
No. Unit :
No. Halaman :

HALAMAN PENGUKUHAN
ENDORSEMENT

<p>1. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p> <p>.....</p>	<p>2. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p> <p>.....</p>
<p>3. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p> <p>.....</p>	<p>4. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p> <p>.....</p>
<p>5. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p> <p>.....</p>	<p>6. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p> <p>.....</p>
<p>7. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p> <p>.....</p>	<p>8. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p> <p>.....</p>
<p>9. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p> <p>.....</p>	<p>10. Pengukuhan <i>Endorsement</i></p> <p>Pelabuhan : <i>Port of</i></p> <p>Tanggal : <i>Date</i></p> <p>Nomor : <i>Number</i></p> <p style="text-align: right;">Syahbandar <i>Harbour Master</i></p> <p>.....</p>

B 002826

LAMPIRAN 15

SERTIFIKAT KLASIFIKASI LAMBUNG



No. 046689

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

SERTIFIKAT KLASIFIKASI LAMBUNG

CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR HULL

No. Register : 12519

TKW - 88

Dengan ini diterangkan bahwa **TONGKANG GELADAK, BAJA**
This is to certify that above named

tersebut diatas telah disurvey dalam rangka **SURVEY PENERIMAAN KELAS KEMBALI**
Ship has been surveyed for

pada tanggal **30.09.2019 s/d 22.12.2019** di **JAMBI & BATAM**
on at

oleh Surveyor
by Surveyors

Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia.
to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia.

Pemilik : **PT. BAHARI DHARMA NUSANTARA**
Owner

Bendera : **INDONESIA**
Flag

Pelabuhan Pendaftaran : **JAKARTA**
Port of Registry

Tonase Kotor : **1413**
Gross Tonnage

Tonase Bersih : **424**
Net Tonnage

Dibangun di : **CHINA**
Built at

oleh : **DALIAN SHIPYARD**
by

pada : **1999**
in

Kapal tersebut didaftar dalam Register dengan karakter kelas
The vessel will be entered in Register with the character

A100 P Pontoon, Max Deck Load 7 t/m²

dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas **V (lima)**
and will remain valid until Class Renewal Survey No.

pada
on

22 DESEMBER 2024

dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi.
provided that surveys as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled.

Tanggal survey alas terakhir **22 DESEMBER 2019**
Date of last bottom survey

Dikeluarkan di Jakarta, tanggal **05 FEBRUARI 2020**
Issued at Jakarta, on

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



Nama Kapal : TKW - 88

No. Register : 12519

<p>1</p> <p>SURVEY TAHAPAN LAMBUNG, TERAPUNG KETS DIPERTAHANAN</p> <p>Di 16. BAHU KAHIMUN Tgl. 05 Desember 2020 At on</p> <p>SURVEYOR : FAUZI AKBAR NASUTEN</p>	<p>2</p> <p>SURVEY TAHAPAN LAMBUNG & SURVEY PENGELOMPOK</p> <p>LOGAT DIPERTAHANAN</p> <p>Di KATAM Tgl. 21 Juli 2021 At on</p> <p>SURVEYOR : M. NAGUE PRIMA S</p>
<p>3</p> <p>Di At</p> <p>Tgl. on</p> <p>SURVEYOR :</p>	<p>4</p> <p>Di At</p> <p>Tgl. on</p> <p>SURVEYOR :</p>
<p>5</p> <p>Di At</p> <p>Tgl. on</p> <p>SURVEYOR :</p>	<p>6</p> <p>Di At</p> <p>Tgl. on</p> <p>SURVEYOR :</p>
<p>7</p> <p>Di At</p> <p>Tgl. on</p> <p>SURVEYOR :</p>	<p>8</p> <p>Di At</p> <p>Tgl. on</p> <p>SURVEYOR :</p>
<p>9</p> <p>Di At</p> <p>Tgl. on</p> <p>SURVEYOR :</p>	<p>10</p> <p>Di At</p> <p>Tgl. on</p> <p>SURVEYOR :</p>

LAMPIRAN 16

SERTIFIKAT GARIS MUAT INTERNASIONAL



SERTIFIKAT GARIS MUAT INTERNASIONAL INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

No.: 031003

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

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

atas nama PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA oleh BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
under the authority of the Government of the Republic of Indonesia by Biro Klasifikasi Indonesia

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Panjang (L) seperti yang ditetapkan dalam pasal 2 (8) <i>Length (L) as defined in Articles 2 (8)</i>	Nomor IMO <i>IMO Number</i>
TKW - 88		JAKARTA	67.3 m	-

Lambung timbul diberikan sebagai * :
Freeboard assigned as

Kapal baru
A new ship
Kapal-lama
An Existing ship

Tipe kapal * :
Type of Ship

Type "A"
Type "B"
Type "B"
Type "B"

"Tongkang tak berawak"
"unmanned barge"
Dengan Lambung Timbul yang diperkecil
with reduced freeboard
Dengan Lambung Timbul yang diperbesar
with increased freeboard

* Coret yang tidak sesuai
Delete whatever is inapplicable

Lambung timbul dari garis geladak
Freeboard from deck line

Tropik <i>Tropical</i>	825	mm	(T)
Musim panas <i>Summer</i>	896	mm	(S)
Musim dingin <i>Winter</i>	967	mm	(W)
Musim dingin Atlantik Utara <i>Water North Atlantic</i>	1017	mm	(WNA)
Tropik kayu <i>Timber tropical</i>	--	mm	(LT)
Musim panas kayu <i>Timber summer</i>	--	mm	(LS)
Musim dingin kayu <i>Timber winter</i>	--	mm	(LW)
Musim dingin Atlantik Utara kayu <i>Timber winter North Atlantic</i>	--	mm	(LWNA)

Garis Muat
Load Line

71	mm	diatas <i>above</i>	(S)
Tepi atas garis melalui pusat lingkaran <i>Upper edge of line through center of ring</i>			
71	mm	dibawah <i>below</i>	(S)
121	mm	dibawah <i>below</i>	(S)
--	mm	diatas <i>above</i>	(LS)
--	mm	diatas <i>above</i>	(S)
--	mm	dibawah <i>below</i>	(LS)
--	mm	dibawah <i>below</i>	(LS)

Catatan : Lambung timbul dan garis muat yang tidak digunakan tidak perlu dimasukkan dalam sertifikat
Note : Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate

Penyesuaian pada air tawar untuk semua lambung timbul selain dari kayu 76 mm. Untuk lambung timbul kayu 0 mm
Allowance for fresh water for all freeboards other than timber

Tepi atas garis geladak, dari mana lambung timbul ini diukur berada 0 mm. di bawah sisi atas geladak utama, baja
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is below the top of the steel main deck

pada sisi kapal
at side



Dengan ini dinyatakan :

This is to certify

- bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan Konvensi pasal 14
that the ship has been surveyed in accordance with Article 14 of the Convention
- bahwa pemeriksaan menunjukkan bahwa lambung timbul telah ditetapkan dan garis muat yang diperlihatkan diatas, telah dipasang sesuai dengan Konvensi
that the survey showed that the freeboard have been assigned and load line shown above have been marked in accordance with Convention

Sertifikat ini berlaku sampai 22 DESEMBER 2024 dengan syarat pemeriksaan tahunan sesuai dengan Konvensi pasal 14 (1)(c),
This certificate is valid until subject to annual surveys in accordance with Article 14 (1)(c) of the Convention

Tanggal selesainya survey sebagai dasar penerbitan sertifikat ini 22 DESEMBER 2019
Completion date of the survey on which this certificate based

Dikeluarkan di Jakarta
Issued at

Tanggal penerbitan 05 FEBRUARI 2020
Date of issue



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

A.n. Direktur Operasi

O.b. Operation Director

Kepala Departemen Operasi Klasifikasi

S.V.P. Classification Operation

[Signature]

Nama Kapal **TKW - 88**

No. Register 12519

PENGUKUHAN UNTUK SURVEY TAHUNAN
ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa, pada survey tahunan yang disyaratkan oleh Konvensi pasal 14 (1) (c), kapal ditemukan memenuhi persyaratan relevan dari Konvensi.

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual survey required by article 14(1) (c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Survey tahunan

Annual Survey

*Survey tahunan harus dilaksanakan pada tanggal

The annual survey shall be carried out on

22/09/2020

s/d 22/03/2021
until

Tempat

Place

Tanggal

Date

Tanda tangan

Signature

Nama

Name

76. BALAI KARITUN

09 DESEMBER 2020

FAUZI AKMAL NASUTION

Survey tahunan

Annual Survey

*Survey tahunan harus dilaksanakan pada tanggal

The annual survey shall be carried out on

22. 09. 2017

s/d 22. 03. 2022
until

Tempat

Place

Tanggal

Date

Tanda tangan

Signature

Nama

Name

BATAM

21 JULI 2022

M. HAFID PRIMA S

Survey tahunan

Annual Survey

*Survey tahunan harus dilaksanakan pada tanggal

The annual survey shall be carried out on

s/d

until

Tempat

Place

Tanggal

Date

Tanda tangan

Signature

Nama

Name

Survey tahunan

Annual Survey

*Survey tahunan harus dilaksanakan pada tanggal

The annual survey shall be carried out on

s/d

until

Tempat

Place

Tanggal

Date

Tanda tangan

Signature

Nama

Name

SURVEY TAHUNAN SESUAI DENGAN PASAL 19 (8)(c)
ANNUAL SURVEY IN ACCORDANCE WITH ARTICLE 19 (8)(c)

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa, pada survey sesuai dengan Konvensi pasal 19 (8)(c), kapal ditemukan memenuhi persyaratan relevan dari Konvensi.

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey in accordance with article 19(8) (c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Tempat

Place

Tanggal

Date

Tanda tangan

Signature

Nama

Name

Nama Kapal **TKW - 88**

No. Register 12519

**PENGUKUHAN UNTUK MEMPERPANJANG SERTIFIKAT JIKA MASA BERLAKU KURANG DARI 5 TAHUN
BILAMANA PASAL 19(3) BERLAKU**

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 19(3) APPLIES

Kapal memenuhi peraturan relevan dari Konvensi, dan Sertifikat ini, sesuai dengan Konvensi :
pasal 19(3), harus diterima sampai dengan
*The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance
with article 19(3) of the Convention, be accepted as valid until*

Tempat :
Place
Tanggal :
Date

Tanda tangan :
Signature

Nama :
Name

**PENGUKUHAN BILAMANA SURVEY PEMBARUAN TELAH DISELESAIKAN DAN PASAL 19(4) BERLAKU
ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND ARTICLE 19(4) APPLIES**

Kapal memenuhi peraturan relevan dari Konvensi, dan Sertifikat ini, sesuai dengan Konvensi :
pasal 19(4), harus diterima sampai dengan
*The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance
with article 19(4) of the Convention, be accepted as valid until*

Tempat :
Place
Tanggal :
Date

Tanda tangan :
Signature

Nama :
Name

**PENGUKUHAN UNTUK MEMPERPANJANG MASA BERLAKU SERTIFIKAT SAMPAI DENGAN TIBA DI PELABUHAN
SURVEY ATAU UNTUK PERIODE WAKTU PENDEK BILAMANA PASAL 19(5) ATAU 19(6) BERLAKU
ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE
WHERE ARTICLE 19(5) OR 19(6) APPLIES**

Sertifikat, sesuai dengan Konvensi Pasal 19(5) / 19(6) *, harus diterima sampai dengan :
*This certificate shall, in accordance with article 19(5) or 19(6) * of the Convention, be accepted as valid
until*

Tempat :
Place
Tanggal :
Date

Tanda tangan :
Signature

Nama :
Name

**PENGUKUHAN UNTUK TANGGAL ULANG TAHUN YANG DIMAJUKAN BILAMANA PASAL 19(8) BERLAKU
ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE ARTICLE 19(8) APPLIES**

1. Sesuai dengan Konvensi pasal 19(8), tanggal ulang tahun baru adalah :
In accordance with article 19(8) of the Convention, the new anniversary date is

Tempat :
Place
Tanggal :
Date

Tanda tangan :
Signature

Nama :
Name

2. Sesuai dengan Konvensi pasal 19(8), tanggal ulang tahun baru adalah :
In accordance with article 19(8) of the Convention, the new anniversary date is

Tempat :
Place
Tanggal :
Date

Tanda tangan :
Signature

Nama :
Name

* Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate
1384-1107-1-84-447-3
F33.2.09-2018/Rev.2

LAMPIRAN 17

SPESIFIKASI KAPAL



Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA - 10110

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

TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017,
3842440
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540
FAX: 3811786, 3845430, 3507576

Lampiran : Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut
Nomor : 0eaf36de-8d4b-4dc7-a56a-c9406d5910fe
Tanggal : 14 Maret 2019

Nomor Spesifikasi Kapal : AL.005/2000/1628/19
22 April 2019

SPESIFIKASI KAPAL YANG DIMILIKI OLEH PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT
PT. BAHARI DHARMA NUSANTARA

1. Nama Kapal : TKW 88
2. Nama Pendaftaran : 2009 Pst No. 5995/L
3. Grosse Akte Nomor : 9389
4. Dikeluarkan Oleh : JAKARTA
5. Tanda Selar : GT. 1413 No. 1717/GGe
6. Pemilik Kapal : PT. BAHARI DHARMA NUSANTARA
7. Nama Panggilan (Call Sign) : -
8. Nama Galangan / Tahun Pembuatan : China / 1999
9. Bendera : ID Konstruksi : BAJA
10. Dikelaskan Pada : - Kode Kelas : -
Daerah Pelayaran : Kawasan Indonesia
11. Type Kapal : Barge/Tongkang
12. Ukuran Pokok :
 - a. Panjang kapal seluruhnya (LOA) : 70.1 meter
 - b. Panjang antara garis tegak (LBP) : 67.3 meter
 - c. Lebar Kapal : 19.51 meter
 - d. Dalam (h) : 4.27 meter
 - e. Draft Kapal :
 1. Sarat musim panas (Summer Draft) : 3.38 meter
 2. Sarat musim dingin (Winter Draft) : - meter
 3. Draft pada air tawar : 3.34 meter
 4. Sarat Tropik (Tropical Draft) : - meter
 - f. Isi Kotor (GT) : 1413 NT : 424
 - g. Bobot Mati : 3500 ton Kapasitas Muat : -
 - h. Kapasitas :
 1. Penumpang : - orang
 2. Mobil/Truck : - unit
 3. Kontainer : 0 teus
 4. Grain Space : - ton
 5. Bale Space : -
13. Jumlah Awak Kapal (Crew) : - orang
14. Jumlah Palka : -
15. Crane Kapal (Derrick) :
 - a. Jumlah : 0 unit
 - b. Kapasitas Angkat : - ton
16. Mesin Induk :
 - a. Merk : -
 - b. Tahun : 0
 - c. Nomor : 0Mesin Bantu :
 - a. Merk : -
 - b. Tahun : 0
 - c. Nomor : 0
17. Kecepatan / Speed :
 - a. Maksimum : 0 knot
 - b. Normal : 0 knot
 - c. Ekonomis : 0 knot
18. Bahan Bakar :
 - a. Jenis Bahan Bakar yang digunakan : -
 - b. Kebutuhan Bahan Bakar per hari (dalam : 0 ton

Jakarta, 22 April 2019

AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b
KASUBDIT PENGEMBANGAN USAHA DAN ANGKUTAN
LAUT



Ttd

RADEN BAHSAN ARIFIN, SE., MM
NIP. 196309101996031001

LAMPIRAN 18
VOYAGE REPORT

LAPORAN REALISASI PERJALANAN KAPAL (VOYAGE REPORT)

Nama Perusahaan Pelayaran/Non Pelayaran *) : PT. Bahari Dharma Nusantara
Alamat Perusahaan : Wisma BSG Lt 10 Jl. Abdul Muis No 40
Telepon : +62-21-30060300
Periode Laporan :

Nama Kapal : TB AWU 303- TKW 88
Bendera/Status Kapal : Indonesia/milk
Type/Ukuran Kapal :
Kecepatan Ekonomis :
Status Tryek : Trampet

Table with 15 main columns: Pelabuhan Asal, Thba di Pelabuhan Tujuan, Berangkat dari Pelabuhan Tujuan, Jarak (Ml), Waktu Berlayar, Waktu Berlabuh, BONGKAR/MUAT, Pelabuhan Tujuan, and PEMUATAN/PEMBONGKARAN. The table contains 21 rows of data, including dates, times, distances, and cargo details.

Keterlambatan handling oleh karena menunggu muatan, menunggu tongkang/truk, menunggu tambahan, dipelabuhan: Karena Dipelabuhan
Dilaut (karena cuaca, kerusakan, dsb)
DAFTAR JENIS MUATAN, JENIS KEMASAN DAN TIPE KAPAL
I. DAFTAR JENIS MUATAN
1. Batu Granit

Tj. Balai Karimun, 16 April 2024
TB.AWU.303
MASTER

LAMPIRAN 19

OUTPUT SPSS UJI VALIDITAS VARIABEL X₁

		Correlations							
		X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1.7	Total
X1.1	Pearson Correlation	1	,666**	,557**	,490**	,627**	,600**	,355	,783**
	Sig. (2-tailed)		<,001	,001	,006	<,001	<,001	,054	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30
X1.2	Pearson Correlation	,666**	1	,668**	,762**	,557**	,641**	,225	,812**
	Sig. (2-tailed)	<,001		<,001	<,001	,001	<,001	,232	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30
X1.3	Pearson Correlation	,557**	,668**	1	,741**	,758**	,642**	,561**	,868**
	Sig. (2-tailed)	,001	<,001		<,001	<,001	<,001	,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30
X1.4	Pearson Correlation	,490**	,762**	,741**	1	,564**	,613**	,321	,794**
	Sig. (2-tailed)	,006	<,001	<,001		,001	<,001	,084	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30
X1.5	Pearson Correlation	,627**	,557**	,758**	,564**	1	,609**	,683**	,849**
	Sig. (2-tailed)	<,001	,001	<,001	,001		<,001	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30
X1.6	Pearson Correlation	,600**	,641**	,642**	,613**	,609**	1	,527**	,838**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001		,003	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30
X1.7	Pearson Correlation	,355	,225	,561**	,321	,683**	,527**	1	,650**
	Sig. (2-tailed)	,054	,232	,001	,084	<,001	,003		<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30
Total	Pearson Correlation	,783**	,812**	,868**	,794**	,849**	,838**	,650**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	
	N	30	30	30	30	30	30	30	30

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

LAMPIRAN 20

OUTPUT SPSS UJI VALIDITAS VARIABEL X₂

		Correlations						
		X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	X2.6	TOTAL
X2.1	Pearson Correlation	1	,376*	,573**	,247	,552**	,354	,734**
	Sig. (2-tailed)		,041	<,001	,188	,002	,055	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30
X2.2	Pearson Correlation	,376*	1	,359	,715**	,113	-,011	,658**
	Sig. (2-tailed)	,041		,051	<,001	,553	,954	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30
X2.3	Pearson Correlation	,573**	,359	1	,261	,685**	,434*	,799**
	Sig. (2-tailed)	<,001	,051		,164	<,001	,016	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30
X2.4	Pearson Correlation	,247	,715**	,261	1	,214	,177	,680**
	Sig. (2-tailed)	,188	<,001	,164		,257	,350	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30
X2.5	Pearson Correlation	,552**	,113	,685**	,214	1	,301	,679**
	Sig. (2-tailed)	,002	,553	<,001	,257		,106	<,001
	N	30	30	30	30	30	30	30
X2.6	Pearson Correlation	,354	-,011	,434*	,177	,301	1	,530**
	Sig. (2-tailed)	,055	,954	,016	,350	,106		,003
	N	30	30	30	30	30	30	30
TOTAL	Pearson Correlation	,734**	,658**	,799**	,680**	,679**	,530**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	,003	
	N	30	30	30	30	30	30	30

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

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

LAMPIRAN 21

OUTPUT SPSS UJI VALIDITAS VARIABEL Y

		Correlations									
		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Total
Y1	Pearson Correlation	1	,725**	,529**	,357	,775**	,639**	,458*	,438*	,527**	,742**
	Sig. (2-tailed)		<,001	,003	,053	<,001	<,001	,011	,016	,003	<,001
	N	30	30	30	30	29	30	30	30	30	30
Y2	Pearson Correlation	,725**	1	,591**	,590**	,627**	,596**	,636**	,524**	,600**	,798**
	Sig. (2-tailed)	<,001		<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	,003	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	29	30	30	30	30	30
Y3	Pearson Correlation	,529**	,591**	1	,751**	,781**	,652**	,650**	,892**	,644**	,888**
	Sig. (2-tailed)	,003	<,001		<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	29	30	30	30	30	30
Y4	Pearson Correlation	,357	,590**	,751**	1	,489**	,643**	,643**	,807**	,669**	,812**
	Sig. (2-tailed)	,053	<,001	<,001		,007	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	29	30	30	30	30	30
Y5	Pearson Correlation	,775**	,627**	,781**	,489**	1	,588**	,637**	,638**	,457*	,822**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	,007		<,001	<,001	<,001	,013	<,001
	N	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29
Y6	Pearson Correlation	,639**	,596**	,652**	,643**	,588**	1	,404*	,695**	,669**	,811**
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001		,027	<,001	<,001	<,001
	N	30	30	30	30	29	30	30	30	30	30
Y7	Pearson Correlation	,458*	,636**	,650**	,643**	,637**	,404*	1	,608**	,507**	,754**
	Sig. (2-tailed)	,011	<,001	<,001	<,001	<,001	,027		<,001	,004	<,001
	N	30	30	30	30	29	30	30	30	30	30
Y8	Pearson Correlation	,438*	,524**	,892**	,807**	,638**	,695**	,608**	1	,700**	,863**
	Sig. (2-tailed)	,016	,003	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001		<,001	<,001
	N	30	30	30	30	29	30	30	30	30	30
Y9	Pearson Correlation	,527**	,600**	,644**	,669**	,457*	,669**	,507**	,700**	1	,794**
	Sig. (2-tailed)	,003	<,001	<,001	<,001	,013	<,001	,004	<,001		<,001
	N	30	30	30	30	29	30	30	30	30	30
Total	Pearson Correlation	,742**	,798**	,888**	,812**	,822**	,811**	,754**	,863**	,794**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	<,001	
	N	30	30	30	30	29	30	30	30	30	30

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

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

LAMPIRAN 22

T Tabel

Distribusi Nilai t_{tabel}

d.f	$t_{0.10}$	$t_{0.05}$	$t_{0.025}$	$t_{0.01}$	$t_{0.005}$
1	3.078	6.314	12.71	31.82	63.66
2	1.886	2.920	4.303	6.965	9.925
3	1.638	2.353	3.182	4.541	5.841
4	1.533	2.132	2.776	3.747	4.604
5	1.476	2.015	2.571	3.365	4.032
6	1.440	1.943	2.447	3.143	3.707
7	1.415	1.895	2.365	2.998	3.499
8	1.397	1.860	2.306	2.896	3.355
9	1.383	1.833	2.262	2.821	3.250
10	1.372	1.812	2.228	2.764	3.169
11	1.363	1.796	2.201	2.718	3.106
12	1.356	1.782	2.179	2.681	3.055
13	1.350	1.771	2.160	2.650	3.012
14	1.345	1.761	2.145	2.624	2.977
15	1.341	1.753	2.131	2.602	2.947
16	1.337	1.746	2.120	2.583	2.921
17	1.333	1.740	2.110	2.567	2.898
18	1.330	1.734	2.101	2.552	2.878
19	1.328	1.729	2.093	2.539	2.861
20	1.325	1.725	2.086	2.528	2.845
21	1.323	1.721	2.080	2.518	2.831
22	1.321	1.717	2.074	2.508	2.819
23	1.319	1.714	2.069	2.500	2.807
24	1.318	1.711	2.064	2.492	2.797
25	1.316	1.708	2.060	2.485	2.787
26	1.315	1.706	2.056	2.479	2.779
27	1.314	1.703	2.052	2.473	2.771
28	1.313	1.701	2.048	2.467	2.763
29	1.311	1.699	2.045	2.462	2.756
30	1.310	1.697	2.042	2.457	2.750
31	1.309	1.696	2.040	2.453	2.744
32	1.309	1.694	2.037	2.449	2.738
33	1.308	1.692	2.035	2.445	2.733
34	1.307	1.691	2.032	2.441	2.728
35	1.306	1.690	2.030	2.438	2.724
36	1.306	1.688	2.028	2.434	2.719
37	1.305	1.687	2.026	2.431	2.715
38	1.304	1.686	2.024	2.429	2.712
39	1.304	1.685	2.023	2.426	2.708
40	1.303	1.684	2.021	2.423	2.704
41	1.303	1.683	2.020	2.421	2.701
42	1.302	1.682	2.018	2.418	2.698
43	1.302	1.681	2.017	2.416	2.695
44	1.301	1.680	2.015	2.414	2.692
45	1.301	1.679	2.014	2.412	2.690
46	1.300	1.679	2.013	2.410	2.687
47	1.300	1.678	2.012	2.408	2.685
48	1.299	1.677	2.011	2.407	2.682
49	1.299	1.677	2.010	2.405	2.680
50	1.299	1.676	2.009	2.403	2.678
51	1.298	1.675	2.008	2.402	2.676
52	1.298	1.675	2.007	2.400	2.674
53	1.298	1.674	2.006	2.399	2.672
54	1.297	1.674	2.005	2.397	2.670
55	1.297	1.673	2.004	2.396	2.668
56	1.297	1.673	2.003	2.395	2.667
57	1.297	1.672	2.002	2.394	2.665
58	1.296	1.672	2.002	2.392	2.663
59	1.296	1.671	2.001	2.391	2.662
60	1.296	1.671	2.000	2.390	2.660

d.f	$t_{0.10}$	$t_{0.05}$	$t_{0.025}$	$t_{0.01}$	$t_{0.005}$
61	1.296	1.671	2.000	2.390	2.659
62	1.296	1.671	1.999	2.389	2.659
63	1.296	1.670	1.999	2.389	2.658
64	1.296	1.670	1.999	2.388	2.657
65	1.296	1.670	1.998	2.388	2.657
66	1.295	1.670	1.998	2.387	2.656
67	1.295	1.670	1.998	2.387	2.655
68	1.295	1.670	1.997	2.386	2.655
69	1.295	1.669	1.997	2.386	2.654
70	1.295	1.669	1.997	2.385	2.653
71	1.295	1.669	1.996	2.385	2.653
72	1.295	1.669	1.996	2.384	2.652
73	1.295	1.669	1.996	2.384	2.651
74	1.295	1.668	1.995	2.383	2.651
75	1.295	1.668	1.995	2.383	2.650
76	1.294	1.668	1.995	2.382	2.649
77	1.294	1.668	1.994	2.382	2.649
78	1.294	1.668	1.994	2.381	2.648
79	1.294	1.668	1.994	2.381	2.647
80	1.294	1.667	1.993	2.380	2.647
81	1.294	1.667	1.993	2.380	2.646
82	1.294	1.667	1.993	2.379	2.645
83	1.294	1.667	1.992	2.379	2.645
84	1.294	1.667	1.992	2.378	2.644
85	1.294	1.666	1.992	2.378	2.643
86	1.293	1.666	1.991	2.377	2.643
87	1.293	1.666	1.991	2.377	2.642
88	1.293	1.666	1.991	2.376	2.641
89	1.293	1.666	1.990	2.376	2.641
90	1.293	1.666	1.990	2.375	2.640
91	1.293	1.665	1.990	2.374	2.639
92	1.293	1.665	1.989	2.374	2.639
93	1.293	1.665	1.989	2.373	2.638
94	1.293	1.665	1.989	2.373	2.637
95	1.293	1.665	1.988	2.372	2.637
96	1.292	1.664	1.988	2.372	2.636
97	1.292	1.664	1.988	2.371	2.635
98	1.292	1.664	1.987	2.371	2.635
99	1.292	1.664	1.987	2.370	2.634
100	1.292	1.664	1.987	2.370	2.633
101	1.292	1.663	1.986	2.369	2.633
102	1.292	1.663	1.986	2.369	2.632
103	1.292	1.663	1.986	2.368	2.631
104	1.292	1.663	1.985	2.368	2.631
105	1.292	1.663	1.985	2.367	2.630
106	1.291	1.663	1.985	2.367	2.629
107	1.291	1.662	1.984	2.366	2.629
108	1.291	1.662	1.984	2.366	2.628
109	1.291	1.662	1.984	2.365	2.627
110	1.291	1.662	1.983	2.365	2.627
111	1.291	1.662	1.983	2.364	2.626
112	1.291	1.661	1.983	2.364	2.625
113	1.291	1.661	1.982	2.363	2.625
114	1.291	1.661	1.982	2.363	2.624
115	1.291	1.661	1.982	2.362	2.623
116	1.290	1.661	1.981	2.362	2.623
117	1.290	1.661	1.981	2.361	2.622
118	1.290	1.660	1.981	2.361	2.621
119	1.290	1.660	1.980	2.360	2.621
120	1.290	1.660	1.980	2.360	2.620

LAMPIRAN 23

R Tabel

Distribusi Nilai r_{tabel}

Signifikansi 5% dan 1%

N	The Level of Significance		N	The Level of Significance	
	5%	1%		5%	1%
3	0.997	0.999	38	0.320	0.413
4	0.950	0.990	39	0.316	0.408
5	0.878	0.959	40	0.312	0.403
6	0.811	0.917	41	0.308	0.398
7	0.754	0.874	42	0.304	0.393
8	0.707	0.834	43	0.301	0.389
9	0.666	0.798	44	0.297	0.384
10	0.632	0.765	45	0.294	0.380
11	0.602	0.735	46	0.291	0.376
12	0.576	0.708	47	0.288	0.372
13	0.553	0.684	48	0.284	0.368
14	0.532	0.661	49	0.281	0.364
15	0.514	0.641	50	0.279	0.361
16	0.497	0.623	55	0.266	0.345
17	0.482	0.606	60	0.254	0.330
18	0.468	0.590	65	0.244	0.317
19	0.456	0.575	70	0.235	0.306
20	0.444	0.561	75	0.227	0.296
21	0.433	0.549	80	0.220	0.286
22	0.432	0.537	85	0.213	0.278
23	0.413	0.526	90	0.207	0.267
24	0.404	0.515	95	0.202	0.263
25	0.396	0.505	100	0.195	0.256
26	0.388	0.496	125	0.176	0.230
27	0.381	0.487	150	0.159	0.210
28	0.374	0.478	175	0.148	0.194
29	0.367	0.470	200	0.138	0.181
30	0.361	0.463	300	0.113	0.148
31	0.355	0.456	400	0.098	0.128
32	0.349	0.449	500	0.088	0.115
33	0.344	0.442	600	0.080	0.105
34	0.339	0.436	700	0.074	0.097
35	0.334	0.430	800	0.070	0.091
36	0.329	0.424	900	0.065	0.086
37	0.325	0.418	1000	0.062	0.081

LAMPIRAN 24

F Tabel

F-table of Critical Values of $\alpha = 0.05$ for F(df1, df2)																			
	DF1=1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	12	15	20	24	30	40	60	120	∞
DF2=1	161.45	199.50	215.71	224.58	230.16	233.99	236.77	238.88	240.54	241.88	243.91	245.95	248.01	249.05	250.10	251.14	252.20	253.25	254.31
2	18.51	19.00	19.16	19.25	19.30	19.33	19.35	19.37	19.38	19.40	19.41	19.43	19.45	19.45	19.46	19.47	19.48	19.49	19.50
3	10.13	9.55	9.28	9.12	9.01	8.94	8.89	8.85	8.81	8.79	8.74	8.70	8.66	8.64	8.62	8.59	8.57	8.55	8.53
4	7.71	6.94	6.59	6.39	6.26	6.16	6.09	6.04	6.00	5.96	5.91	5.86	5.80	5.77	5.75	5.72	5.69	5.66	5.63
5	6.61	5.79	5.41	5.19	5.05	4.95	4.88	4.82	4.77	4.74	4.68	4.62	4.56	4.53	4.50	4.46	4.43	4.40	4.37
6	5.99	5.14	4.76	4.53	4.39	4.28	4.21	4.15	4.10	4.06	4.00	3.94	3.87	3.84	3.81	3.77	3.74	3.70	3.67
7	5.59	4.74	4.35	4.12	3.97	3.87	3.79	3.73	3.68	3.64	3.57	3.51	3.44	3.41	3.38	3.34	3.30	3.27	3.23
8	5.32	4.46	4.07	3.84	3.69	3.58	3.50	3.44	3.39	3.35	3.28	3.22	3.15	3.12	3.08	3.04	3.01	2.97	2.93
9	5.12	4.26	3.86	3.63	3.48	3.37	3.29	3.23	3.18	3.14	3.07	3.01	2.94	2.90	2.86	2.83	2.79	2.75	2.71
10	4.96	4.10	3.71	3.48	3.33	3.22	3.14	3.07	3.02	2.98	2.91	2.85	2.77	2.74	2.70	2.66	2.62	2.58	2.54
11	4.84	3.98	3.59	3.36	3.20	3.09	3.01	2.95	2.90	2.85	2.79	2.72	2.65	2.61	2.57	2.53	2.49	2.45	2.40
12	4.75	3.89	3.49	3.26	3.11	3.00	2.91	2.85	2.80	2.75	2.69	2.62	2.54	2.51	2.47	2.43	2.38	2.34	2.30
13	4.67	3.81	3.41	3.18	3.03	2.92	2.83	2.77	2.71	2.67	2.60	2.53	2.46	2.42	2.38	2.34	2.30	2.25	2.21
14	4.60	3.74	3.34	3.11	2.96	2.85	2.76	2.70	2.65	2.60	2.53	2.46	2.39	2.35	2.31	2.27	2.22	2.18	2.13
15	4.54	3.68	3.29	3.06	2.90	2.79	2.71	2.64	2.59	2.54	2.48	2.40	2.33	2.29	2.25	2.20	2.16	2.11	2.07
16	4.49	3.63	3.24	3.01	2.85	2.74	2.66	2.59	2.54	2.49	2.42	2.35	2.28	2.24	2.19	2.15	2.11	2.06	2.01
17	4.45	3.59	3.20	2.96	2.81	2.70	2.61	2.55	2.49	2.45	2.38	2.31	2.23	2.19	2.15	2.10	2.06	2.01	1.96
18	4.41	3.55	3.16	2.93	2.77	2.66	2.58	2.51	2.46	2.41	2.34	2.27	2.19	2.15	2.11	2.06	2.02	1.97	1.92
19	4.38	3.52	3.13	2.90	2.74	2.63	2.54	2.48	2.42	2.38	2.31	2.23	2.16	2.11	2.07	2.03	1.98	1.93	1.88
20	4.35	3.49	3.10	2.87	2.71	2.60	2.51	2.45	2.39	2.35	2.28	2.20	2.12	2.08	2.04	1.99	1.95	1.90	1.84
21	4.32	3.47	3.07	2.84	2.68	2.57	2.49	2.42	2.37	2.32	2.25	2.18	2.10	2.05	2.01	1.96	1.92	1.87	1.81
22	4.30	3.44	3.05	2.82	2.66	2.55	2.46	2.40	2.34	2.30	2.23	2.15	2.07	2.03	1.98	1.94	1.89	1.84	1.78
23	4.28	3.42	3.03	2.80	2.64	2.53	2.44	2.37	2.32	2.27	2.20	2.13	2.05	2.01	1.96	1.91	1.86	1.81	1.76
24	4.26	3.40	3.01	2.78	2.62	2.51	2.42	2.36	2.30	2.25	2.18	2.11	2.03	1.98	1.94	1.89	1.84	1.79	1.73
25	4.24	3.39	2.99	2.76	2.60	2.49	2.40	2.34	2.28	2.24	2.16	2.09	2.01	1.96	1.92	1.87	1.82	1.77	1.71
26	4.23	3.37	2.98	2.74	2.59	2.47	2.39	2.32	2.27	2.22	2.15	2.07	1.99	1.95	1.90	1.85	1.80	1.75	1.69
27	4.21	3.35	2.96	2.73	2.57	2.46	2.37	2.31	2.25	2.20	2.13	2.06	1.97	1.93	1.88	1.84	1.79	1.73	1.67
28	4.20	3.34	2.95	2.71	2.56	2.45	2.36	2.29	2.24	2.19	2.12	2.04	1.96	1.91	1.87	1.82	1.77	1.71	1.65
29	4.18	3.33	2.93	2.70	2.55	2.43	2.35	2.28	2.22	2.18	2.10	2.03	1.94	1.90	1.85	1.81	1.75	1.70	1.64
30	4.17	3.32	2.92	2.69	2.53	2.42	2.33	2.27	2.21	2.16	2.09	2.01	1.93	1.89	1.84	1.79	1.74	1.68	1.62
40	4.08	3.23	2.84	2.61	2.45	2.34	2.25	2.18	2.12	2.08	2.00	1.92	1.84	1.79	1.74	1.69	1.64	1.58	1.51
60	4.00	3.15	2.76	2.53	2.37	2.25	2.17	2.10	2.04	1.99	1.92	1.84	1.75	1.70	1.65	1.59	1.53	1.47	1.39
120	3.92	3.07	2.68	2.45	2.29	2.18	2.09	2.02	1.96	1.91	1.83	1.75	1.66	1.61	1.55	1.50	1.43	1.35	1.25
∞	3.84	3.00	2.60	2.37	2.21	2.10	2.01	1.94	1.88	1.83	1.75	1.67	1.57	1.52	1.46	1.39	1.32	1.22	1.00

LAMPIRAN 25

Uji Instrimun Indikator

Uji Instrumen																																																	
Timestamp	Jenis Kelamin	Rentang Usia	Pendidikan Terakhir	Jabatan/Posisi	Masa Bekerja	X1											X2											Y																					
						1,1	1,2	2,1	2,2	3,1	3,2	4,1	4,2	5,1	5,2	6,1	6,2	7,1	7,2	1,1	1,2	2,1	2,2	3,1	3,2	4,1	4,2	5,1	5,2	6,1	6,2	1,1	1,2	2,1	2,2	3,1	3,2	4,1	4,2	5,1	5,2	6,1	6,2	7,1	7,2	8,1	8,2	9,1	9,2
2007/2024 11.22	Laki-Laki	20-25 Tahun	SLTA/SMK/SMK	Operasional Cabang	<1Tahun	3	2	4	2	3	2	1	4	4	2	5	4	4	3	3	2	2	3	1	3	1	3	4	3	5	4	5	4	3	4	5	4	4	3	5	4	3	4	5	4	3	4	4	5
2007/2024 11.45	Perempuan	20-25 Tahun	SLTA/SMK/SMK	Operasional Cabang	<1Tahun	4	3	3	2	5	4	4	5	5	4	5	4	5	4	3	2	2	3	1	2	1	2	2	1	5	4	5	4	4	5	4	3	5	4	5	4	3	4	4	3	3	4	3	4
2107/2024 08.35	Perempuan	20-25 Tahun	SLTA/SMK/SMK	Fleet Administration	<1Tahun	4	3	4	3	3	2	1	2	5	4	4	3	4	3	5	2	3	4	3	4	4	5	4	3	5	4	5	3	3	4	4	3	4	3	4	3	3	4	5	4	3	4	4	5
2107/2024 12.55	Laki-Laki	26-30 Tahun	SLTA/SMK/SMK	Operasional Cabang	1-5Tahun	3	2	3	2	3	2	3	4	4	3	5	4	5	4	5	4	3	4	3	4	3	4	4	3	4	3	4	3	2	3	4	3	3	2	5	4	2	3	4	3	3	4	2	3
2107/2024 15.35	Laki-Laki	26-30 Tahun	S1	Operasional Cabang	1-5Tahun	3	2	5	4	5	4	2	3	4	3	5	4	3	2	5	4	3	5	2	5	3	5	3	2	3	1	5	1	2	4	5	2	4	2	2	4	4	3	3	5	2	4		
2107/2024 16.10	Perempuan	20-25 Tahun	SLTA/SMK/SMK	Fleet Administration	<1Tahun	3	4	2	3	2	3	5	4	3	2	4	3	3	4	3	4	3	4	3	2	3	2	3	4	3	4	3	4	5	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	2		
2107/2024 17.42	Laki-Laki	20-25 Tahun	SLTA/SMK/SMK	Operasional Cabang	<1Tahun	5	2	4	2	4	2	2	3	5	2	5	3	3	4	5	3	3	4	3	4	2	4	3	2	5	4	5	3	3	4	5	3	5	3	4	3	3	5	4	3	2	3	4	5
2107/2024 19.05	Perempuan	26-30 Tahun	S1	Staff accounting	<1Tahun	4	2	4	2	4	2	2	3	4	3	4	3	4	3	4	3	2	3	3	4	3	4	3	4	5	3	4	3	5	2	4	5	3	2	4	2	5	4	3	4	4	3	4	4
2107/2024 22.22	Laki-Laki	26-30 Tahun	S1	Fleet Administration	<1Tahun	4	3	5	4	5	4	2	3	4	2	3	3	4	2	3	3	2	4	3	4	3	5	5	3	4	3	5	1	2	3	4	3	5	3	5	3	3	4	4	1	3	4	4	5
						33	23	34	24	34	25	22	31	38	25	40	31	35	29	36	27	23	34	22	32	23	34	33	24	38	30	42	25	28	36	38	26	37	26	40	31	26	35	37	28	27	35	29	37

Dimensi/ Indikator	No	Pernyataan Indikator	Score
Kelengkapan	1.1	Terdapat Ketidaklengkapan persyaratan dalam pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA	33
	1.2	Kurangnya Kelengkapan persyaratan mengakibatkan revisi atau catatan dari PIC DITLALA	23
konsistensi	2.1	Belum Konsistensi nya data yang diberikan oleh <i>Ship owner</i> terhadap pengurusan permohonan dokumen melalui SIMLALA	34
	2.2	Dokumen yang diinput pada sistem SIMLALA belum konsisten dengan ketentuan yang berlaku	24
Validitas	3.1	Masih terdapat data yang belum valid yang diberikan oleh owner seperti dokumen <i>expired</i>	34
	3.2	Dokumen yang di input oleh divisi <i>Operation</i> dan <i>Fleet Administration</i> pada permohonan SIMLALA tidak valid	25
kesesuaian	4.1	tidak sesuainya dokumen dan data yang di input oleh Shipowner dengan ketentuan yang berlaku	22
	4.2	Belum sesuainya dokumen yang dikirim oleh owner dengan persyaratan yang dibutuhkan dalam pengurusan dokumen melalui SIMLALA	31
Ketepatan waktu	5.1	Ketidaktepatan waktu pengiriman dokumen oleh owner terhadap pengurusan dokumen melalui simlala mempengaruhi keterlambatan dokumen terbit	38
	5.2	Keterlambatan dokumen terbit akibat pihak <i>Operation</i> dan <i>fleet administration</i> tidak tepat waktu dalam melakukan permohonan	25
Kesesuaian format	6.1	Belum sesuainya format persyaratan dalam pengurusan dokumen melalui simlala	40
	6.2	Data persyaratan permohonan SIMLALA yang dilampirkan tidak sesuai format yang telah ditentukan	31
Akurasi	7.1	Belum akuratnya penginputan dokumen melalui simlala sehingga mengakibatkan revisi dan dokumen terbit lebih lama	35
	7.2	Belum akurat nya dokumen yang dilampirkan pada permohonan SIMLALA	29

LAMPIRAN 26
Uji Instrimun Indikator X₁

LAMPIRAN 27

Uji Instrimen Indikator X₂

Dimensi/ Indikator	No	Indikator Pernyataan	Score
Bukti fisik (<i>tangibles</i>)	1.1	Masih sering terjadinya gangguan pada SIMLALA	36
	1.2	Tidak dilakukan nya pengaturan dokumen dalam folder unuk memudahkan penyimpanan dan akses	27
Keandalan/ Reliabilitas (<i>reliability</i>)	2.1	Dokumen permohonan yang diinput melalui SIMLALA tidak tepat waktu sesuai dengan jadwal yang dijanjikan	23
	2.2	Belum efektifnya layanan yang diberikan oleh divisi <i>operation</i> dan <i>fleet administration</i> dalam mengurus dokumen melalui SIMLALA	34
Daya tanggap (<i>responsiveness</i>)	3.1	Penyelesaian dokumen sering memakan waktu lebih lama dari yang diharapkan	22
	3.2	Penyelesaian dokumen sering memakan waktu lebih lama dari yang diharapkan	32
kompetensi	4.1	Staf tidak terampil dalam menggunakan peralatan atau sistem yang terkait	23
	4.2	Kurangnya kompetensi yang dimiliki oleh divisi <i>operation</i> dan <i>fleet administration</i>	34
Jaminan (<i>assurance</i>)	5.1	Belum adanya jaminan akibat terlambatnya dokumen terbit dari pihak DITLALA	33
	5.2	Prosedur Keamanan dokumen yang diterapkan tidak memadai	24
Empati (<i>empathy</i>)	6.1	Divisi <i>operation</i> dan <i>fleet administration</i> berusaha mengetahui dan mengerti kebutuhan pelanggan	38
	6.2	Divisi <i>operation</i> dan <i>fleet administration</i> tidak pernah mencoba memahami permintaan Shipowner terkait permohonan dokumen melalui SIMLALA	30

LAMPIRAN 28

Uji Instrimen Indikator Y

Dimensi/Indikator	No	Indikator Pernyataan	Score
<i>Approach Time</i> atau waktu pelayanan pemanduan	1.1	Waktu pelayanan pemanduan mengalami keterlambatan akibat adanya dokumen yang belum lengkap ketika proses <i>clearance in</i>	42
	1.2	Pelayanan pemanduan mengalami penundaan akibat adanya dokumen yang belum terbit saat <i>Clearance</i>	25
<i>Effective Time</i> atau waktu efektif	2.1	Kurangnya kelengkapan dokumen mempengaruhi waktu efektif kapal selama di pelabuhan	28
	2.2	Waktu efektif bongkar muat kapal di pelabuhan tidak optimal disebabkan terlambatnya proses <i>clearance</i> yang diakibatkan adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan	36
<i>Idle Time</i> adalah waktu yang tidak efektif	3.1	Kelancaran operasional kapal tidak efektif akibat adanya dokumen yang belum terbit dan mempengaruhi kegiatan di pelabuhan selanjutnya	38
	3.2	Kurangnya kelengkapan dokumen mengakibatkan tingkat <i>idle time</i> yang tinggi	26
<i>Not Operation Time</i> adalah waktu jeda	4.1	Terjadinya waktu jeda bongkar muat kapal akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan ketika proses <i>clearance</i> berlangsung	37
	4.2	Kelengkapan dokumen mempengaruhi <i>Not Operation Time</i> kapal selama di pelabuhan	26
<i>Berth Time</i> adalah waktu tambat sejak <i>first line</i> sampai dengan <i>last line</i>	5.1	Terjadinya keterlambatan waktu tambat akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan ketika proses <i>clearance</i>	40
	5.2	Kapal mengalami keterlambatan waktu tambat akibat adanya dokumen yang tidak lengkap saat melakukan permohonan	31
<i>Berth Occupancy Ratio</i> atau tingkat penggunaan dermaga	6.1	Tingginya waktu penggunaan dermaga akibat lamanya proses <i>clearance out</i> yang diakibatkan tidak lengkapnya dokumen permohonan	26
	6.2	Lamanya penggunaan dermaga akibat adanya dokumen yang belum memenuhi persyaratan sehingga proses bongkar muat dilakukan terlambat	35

<i>Turn Around Time</i> adalah waktu kedatangan kapal berlabuh jangkar di dermaga serta waktu keberangkatan kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat barang/penumpang.	7.1	Terjadinya keterlambatan waktu keberangkatan kapal setelah kegiatan bongkar muat mengalami keterlambatan di pelabuhan	37
	7.2	Kapal mengalami keterlambatan berlabuh jangkar akibat adanya dokumen yang belum lengkap saat melakukan permohonan clearance in	28
<i>Postpone Time</i> adalah waktu tunggu yang disebabkan oleh pengurusan administrasi di pelabuhan (pengurus dokumen).	8.1	Tinggi nya waktu tunggu kapal dipelabuhan akibat lamanya proses Pengurusan administrasi	27
	8.2	Waktu tunggu kapal mengalami keterlambatan yang disebabkan oleh pengurusan administrasi	35
<i>Berth Working Time</i> adalah waktu kegiatan bongkar muat selama kapal berada di tambatan/dermaga	91	Terlambat nya waktu bongkar muat dipelabuhan akibat lamanya proses <i>clearance</i>	29
	9.2	Tingginya penggunaan waktu kegiatan bongkar muat selama kapal berada di dermaga	37

LAMPIRAN 29

DOKUMENTASI PRADA

