KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

SKRIPSI

PENGARUH WAKTU PELAYANAN *CLEARANCE* KAPAL YANG DI AGENI OLEH PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA TERHADAP LAMANYA KAPAL DI WILAYAH PELABUHAN DUMAI

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV

Oleh :

FEBRIAN ADITIA ERDIN GERNENG
NRP. 4 59 16.9052

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2020

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama	:	**Febrian Aditia Erdin Gerneng**
NRP	:	**4 59 16.9052**
Program Pendidikan	:	**Diploma IV**
Program Studi	:	**Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan**
Judul	:	**Pengaruh Waktu Pelayanan *Clearance* Kapal Yang Di Ageni oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai Terhadap Lamanya Kapal Di Wilayah Pelabuhan Dumai**

Jakarta, Juli 2020

Dosen Pembimbing I

Drs. H, Wartono MM

NIP. 19820306 200502 1 001

Dosen Pembimbing II

Yudhiyono, S.SI., M.T
Penata (III/c)
NIP. 19820130 200912 1 004

Mengetahui
Ketua Jurusan KALK

Dr.LARSEN BARASA, SE,. M.MTr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19720415 199803 1 002

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama	**: Febrian Aditia Erdin Gerneng**
NRP	**: 4 59 16.9052**
Program Pendidikan	**: KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN**
Judul	**: Pengaruh Waktu Pelayanan *Clearance* Kapal Yang Di Ageni Oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai Terhadap Lamanya Kapal Di Wilayah Pelabuhan Dumai**

Ketua Penguji

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

Anggota Penguji

Susilo, SE, MT
Pembina (IV/a)
NIP 19551128 1977101 1 0011

Anggota Penguji

Drs. H, Wartono MM

NIP 19820306 200502 1 001

Mengetahui
Ketua Jurusan KALK

Dr. Larsen Barasa, SE., M.MTr
Penata Tk. I (III.d)
NIP. 19720415 199803 1 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas karunia, rahmat dan hidayah-Nya yang tidak terkira sehingga dengan izin-Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dimana merupakan suatu kewajiban bagi setiap Taruna dan Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh Pendidikan, sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2018.

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

"PENGARUH WAKTU PELAYANAN *CLEARANCE* DOKUMEN KAPAL TERHADAP JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL YANG DIAGENI OLEH PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA DUMAI"

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

1. Yth. Bapak Ammirudin, M.M. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Dr. Bapak Larsen Barasa, S.E.,M.MTr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Yth. Agus Leonard Togatorop, M.SI. selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

4. Yth. Drs. H, Wartono MM selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah memberikan waktu untuk membimbing, memberi arahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
5. Yth. Bapak Yudhiyono, S.SI., M.T selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang telah banyak memberikan arahan, bimbingan, maupun koreksi yang sangat bermanfaat bagi penulis dalam penulisan skripsi ini.
6. Kedua orang tua tercinta, sumber inspirasi terbesar dalam hidup Bapak Mulyadi Tarigan A.Md dan Ibu Erna Diana Karosekali A.Md yang telah mendidik dan membesarkan penulis dengan seluruh kasih dan pengorbanan yang luar biasa hebat. Terima kasih atas seluruh dukungan baik doa, dorongan semangat, materi, serta motivasi dalam setiap langkah yang penulis jalani, serta adik saya Eliezer dan Nadia yang senantiasa menjadi sosok yang menjadi penyemangat dan motivasi penulis.
7. Yth. Seluruh Civitas Akademik, Staff dan Dosen Pengajar Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
8. Seluruh staf perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran yang telah membantu penulis dalam mencari buku – buku yang penulis butuhkan dalam menyusun skripsi ini.
9. Pimpinan dan karyawan PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai, khususnya Bapak Iwan Nawawi, Bapak Chandra, Bapak Awi Nasution, Bang Jhonson Manalu , Kak Tisa, Kak Dewi, Bang Faisal, Nior Hendrik dan Nior Saiful terimakasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis ketika melaksanakan PRADA di Dumai.
10. Teman-teman seperjuangan, Taruna/i angkatan LXI dan kelas KALK VIII E, terima kasih untuk cerita indahnya (*nice to be parts of you*).
11. Seluruh anggota kamar H204 khususnya, dan seluruh rekan Panama Canal *dormitory.* Terimakasih atas segala bantuan dan kebersamaannya.
12. Seluruh senior dan junior atas bantuan dan doanya, salam hormat penulis untuk anda sekalian.
13. Semua pihak yang tidak dapat Penulis sebutkan satu persatu terima kasih atas informasi dan bantuannya sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

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

Semoga skripsi ini dapat menambah wawasan pengetahuan dan menjadi sumbangsih bagi siapapun yang *concern* terhadap kemajuan dunia maritim di masa yang akan datang

Jakarta, Juli 2020

Penulis

FEBRIAN ADITIA ERDIN GERNENG
NRP 4 50 16.9052

DAFTAR ISI

		Halaman
SAMPUL DALAM		i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI		ii
TANDA PENGESAHAN		iii
KATA PENGANTAR		v
DAFTAR ISI		vii
DAFTAR GAMBAR		ix
DAFTAR TABEL		x
DAFTAR LAMPIRAN		xi
BAB I	PENDAHULUAN	
A.	Latar Belakang	1
B.	Identifikasi Masalah	3
C.	Batasan Masalah	4
D.	Rumusan Masalah	4
E.	Tujuan dan Manfaat Penyusunan Skripsi	4
F.	Sistematika Penulisan Skripsi	5
BAB II	LANDASAN TEORI	
A.	Tinjauan Pustaka	7
B.	Kerangka Pemikiran	11
C.	Hipotesis	13
BAB III	METODOLOGI PENELITIAN	
A.	Waktu dan Tempat Penelitian	14
B.	Metode Pendekatan dan Teknik Pengumpulan Data	15
C.	Subjek Penelitian	16
D.	Teknik Analisis Data	16

BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data 20

B. Analisis Data 29

C. Alternatif Pemecahan Masalah 37

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan 39

B. Saran 40

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 4.1 Diagram Jumlah Kunjungan Kapal..... 27

Gambar 4.2 Kurva Uji Penerimaan Penolakan Hipotesis..... 37

DAFTAR TABEL

		Halaman
Tabel 3.1	Hubungan Interval Koefisien Korelasi.....	18
Tabel 4.1	Jumlah Karyawan PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai.....	24
Tabel 4.2	Waktu pelayanan jasa.....	25
Tabel 4.3	Jumlah kapal yang menggunakan jasa keagenan.....	26
Tabel 4.4	Jumlah waktu pelayanan jasa clearance.....	28
Tabel 4.5	Perbandingan waktu pealyanan jasa dengan target.....	29
Tabel 4.6	Analisis waktu pelayanan jasa clearance.....	30
Tabel 4.7	Hasil perhitungan korelasi menggunakan SPSS.....	32
Tabel 4.8	Hasil perhitungan regresi linier menggunakan SPSS.....	35

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Surat Izin Praktek Darat
Lampiran 2	Lampiran T Tabel
Lampiran 3	Laporan Bulanan Jumlah Kunjungan Kapal Januari 2018
Lampiran 4	Laporan Bulanan Jumlah Kunjungan Kapal Februari 2018
Lampiran 5	Laporan Bulanan Jumlah Kunjungan Kapal Maret 2018
Lampiran 6	Laporan Bulanan Jumlah Kunjungan Kapal April 2018
Lampiran 7	Laporan Bulanan Jumlah Kunjungan Kapal Mei 2018
Lampiran 8	Laporan Bulanan Jumlah Kunjungan Kapal Juni 2018
Lampiran 9	Laporan Bulanan Jumlah Kunjungan Kapal Juli 2018
Lampiran 10	Laporan Bulanan Jumlah Kunjungan Kapal Agustus 2018
Lampiran 11	Laporan Bulanan Jumlah Kunjungan Kapal September 2018
Lampiran 12	Laporan Bulanan Jumlah Kunjungan Kapal Oktober 2018
Lampiran 13	Laporan Bulanan Jumlah Kunjungan Kapal November 2018
Lampiran 14	Laporan Bulanan Jumlah Kunjungan Kapal Desember 2018
Lampiran 15	NPWP Perusahaan
Lampiran 16	Siupal Perusahaan
Lampiran 17	Tanda terdaftar Perushaan di Kota Dumai
Lampiran 18	Akta Perusahaan
Lampiran 19	Lampiran Akta Perusahaan
Lampiran 20	Lampiran Akta Perusahaan
Lampiran 21	Lampiran Akta Perusahaan
Lampiran 22	Lampiran Akta Perusahaan
Lampiran 22	Lampiran Akta Perusahaan
Lampiran 23	Surat Petnyaraan Pelaksanaan Praktek Darat
Lampiran 24	Waktu Pelayaran Clearance Dokumen Kapal

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Perusahan jasa dibidang transportasi memiliki peran penting dalam mendukung kegiatan perekonomian suatu negara. Perekonomian sebuah negara akan berkembang ketika terjadi transaksi perdagangan. Untuk mendukung terjadinya kelancaran dalam transaksi perdagangan yang semakin baik secara kualitas maupun kuantitas, dan juga untuk menjangkau tujuan pasar perdagangan baik nasional maupun internasional diperlukan jasa transportasi khususnya transportasi laut. Dengan adanya jasa transportasi laut sebagai sarana penunjang, diharapkan dapat lebih memajukan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat.

Dengan meningkatnya permintaan jasa angkutan barang melalui laut, maka timbulah kompetisi untuk memberikan pelayanan jasa angkutan yang sebaik-baiknya. Setiap perusahaan akan berusaha untuk membuat cara yang efisien terutama bagaimana memberikan pelayanan jasa *Clearance in* dan *out* kapal agar terlaksana dalam waktu yang singkat dan lancar, tanpa mengalami hambatan apapun.

PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai adalah sebuah perusahaan pelayaran jasa yang bergerak di bidang jasa keagenan kapal dalam negeri maupun luar negeri yang berlokasi di Kota Dumai. Dengan segala potensi yang dimilikinya, perusahaan selalu berusaha menjadi yang terbaik dengan selalu memberikan pelayanan yang maksimal kepada para pelanggan.

Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang jasa keagenan kapal, dalam kegiatannya PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai yang merupakan berperan agen lokal/ sub agen menerima rencana kedatangan kapal dari GA (*General Agent*) melalui surat penunjukan keagenan yang dikirim oleh GA via email yang berisi *ship particular* dan rencana pemuatan atau pembongkaran muatan. Selanjutnya pihak *owner* atau *charterer* akan menginformasikan pula kepada GA yang kemudian diteruskan kepada agen lokal / sub agen *contact person* berupa alamat email kapal sehingga agen dapat berkomunikasi dengan nakhoda tentang update posisi kapal dan rencana kedatangan kapal setiap harinya. Namun, beberapa kali terjadi kesalahan komunikasi antara pihak kapal dan agen, contohnya pada kedatangan kapal MT. HOYU yang rencana sandar di Tersus SDS (Sari Dumai Sejati). Nakhoda melalui email memberitahukan kepada agen bahwa kapal akan tiba dalam 3 hari dari Singapore, tetapi agen tidak terus memperbarui informasi tiap harinya dari kapal hingga pada saat kapal tiba 1 hari lebih cepat dari estimasi, ketidaksiapan agen terjadi karena pihak *jetty* meminta kapal langsung sandar karena kebutuhan muatan yang mendesak. Karena persiapan dan koordinasi dengan kepanduan serta pihak *jetty* yang kurang maksimal, menyebabkan kapal harus menunggu keesokan harinya untuk sandar. Kemudian pihak owner melakukan komplain atas hal tersebut. Hal ini sangat disayangkan karena merugikan baik dari pemilik barang maupun pemilik kapalnya.

Pelayanan jasa *Clearance in* dan *out* kapal adalah salah satu jenis pelayanan jasa yang diberikan oleh perusahaan kepada pengguna jasa. PT.Pelayaran Cahaya Papua Dumai memiliki karyawan operasional yang berjumlah 7 orang. Dengan jumlah kunjungan kapal yang sampai 18-22 kapal perbulan, seringkali terjadi kesalah pahaman pada setiap pengurusan kapal yang membuat kerjasama antar karyawan operasional dibutuhkan dalam menyelesaikan proses operasai suatu kapal. Untuk menjaga kepercayaan pengguna jasa yang menggunakan jasa keagenan kapal kepada perusahaan, maka pelayanan harus dilakukan secara singkat dan lancar tanpa terkendala. Dalam hal ini perusahaan menetapkan setiap pengurusan *Clearance* kapal hanya memakan waktu 6 jam saja sehingga kapal dapat diproses untuk secepatnya meninggalkan pelabuhan menuju pelabuhan tujuan selanjutnya.

Tetapi, dalam perjalanannya penanganan pelayanan jasa *Clearance in* dan *out* sering mengalami sejumlah kendala, diantaranya: persiapan kelengkapan dokumen *Clearance* kapal pada PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai kurang maksimal, informasi yang diberikan pihak agen kepada pihak kapal mengenai kesiapan kapal baik secara dokumentasi maupun fisik kapal pada saat kapal datang dirasakan kurang, sehingga pada saat kapal datang kapal belum siap untuk melakukan *Clearance*. Kurangnya komunikasi antara pihak agen kepada instansi-instansi terkait seperti (Bea dan Cukai, KSOP, Imigrasi, Karantina dan Pelindo) juga menghambat pelayanan *Clearance* kapal sehingga memakan waktu lebih lama.

Proses pengurusan *Clearance* pada instansi – instansi tersebut secara keseluruhan seharusnya dapat dilakukan kurang dari 24 jam. Maka perusahaan perlu menekan waktu pengurusan *Clearance* sehingga jumlah kapal yang diageni perusahaan dapat lebih banyak serta pelayanannya lebih cepat.

Hal inilah yang menarik perhatian penulis untuk dijadikan sebagai objek penelitian dalam upaya peningkatan pelayanan jasa pengiriman kargo kepada pengguna jasa. Berdasarkan uraian tersebut diatas maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan mengemukakan dalam bentuk skripsi atau karya tulis ilmiah dengan judul : **" PENGARUH PELAYANAN *CLEARANCE* KAPAL YANG DI AGENI OLEH PT.PELAYRAN CAHAYA PAPUA DUMAI TERHADAP LAMANYA KAPAL DI WILAYAH PELABUHAN DUMAI"**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Dalam skripsi ini penulis mengidentifikasi beberapa masalah berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan yaitu :

a. Sering terjadi kesalah pahaman mengenai ETA kapal antara Agen dengan pihak kapal
b. Terjadi keterlambatan pengurusan *Clearance* dokumen kapal
c. Kurangnya koordinasi dalam pengurusan *Clearance* kapal oleh para instasi terkait (Bea dan Cukai, KSOP, Imigrasi, Karantina dan Pelindo)
d. Standar waktu yang ditetapkan perusahaan dalam pelayanan kapal belum terpenuhi

C. BATASAN MASALAH

Dari identifikasi permasalahan tersebut diatas penulis membatasi masalah yang terjadi dalam kegiatan bongkar muat pada:

a. Sering terjadi kesalah pahaman mengenai ETA kapal antara Agen dengan pihak kapal
b. Standar waktu yang ditetapkan perusahaan dalam pelayanan kapal belum terpenuhi

D. RUMUSAN MASALAH

Bagaimana pengaruh waktu pelayanan jasa *Clearanc*e kapal yang di ageni PT. Pelayaran Cahaya Papua terhadap lamanya kapal dipelabuhan ?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Sebuah perusahaan jasa pelayaram yang bergerak dibidang keagenan pelayaran memiliki tujuan yaitu memberikan kepuasan kepada para pengguna jasanya. Para konsumen pada perusahaan ini adalah para pengguna jasa perusahaan pelayaran, maka perusahaan keagenan dalam memberikan kepuasan para konsumennya dituntud untuk dapat memberikan pelayanan terbaik. Kepuasan para konsumen adalah tujuan utama dan kewajiiban bagi perusahaan keagenaan agar tercapainya kata sukses dalam pelayanan jasa yang diberikan.

1. TUJUAN PENELITIAN

Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh antara waktu pelayanan *clearance in* dan *out* kapal dengan jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh perusahaan

2. MANFAAT PENELITIAN

a. Bagi penulis :

Sebagai sarana untuk menerapkan, memahami dan mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh secara teoritis yang sedikit banyak akan menambah wawasan dan pengembangan pola fikir bagi penulis pribadi.

b. Bagi perpustakaan kampus :

Sebagai bahan untuk melengkapi perbendaharaan buku-buku di perpustakaan yang di harapkan dapat berguna sebagai bahan bacaan untuk meningkatkan pengetahuan taruna dan taruni khususnya dan masyarakat pada umumnya.

c. Bagi Perusahaan :

Sebagai bahan pertimbangan perusahaan dalam upaya meningkatkan mutu pelayanan sumber daya manusia yang semakin membaik dan akan membawa kemajuan bagi perusahaan.

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Penulisan skripsi ini terdiri dari 5 (lima) bab dimana bab satu dengan bab lainnya saling terkait dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan referensi oleh penulis dan didukung pula oleh lampiran-lampiran, selanjutnya untuk memudahkan pemahaman secara sistematika penulisannya adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis menguraikan tentang latar belakang menjelaskan tentang kegiatan yang dilakukan oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai, dan permasalahan apa yang menjadi penyebab kurangnya kepercayaan pelanggan terhadap perusahaan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang baik serta berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang terjadi dan dialami oleh penulis yaitu tentang pengaruh waktu pelayanan *clearance* kapal yang di ageni oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua terhadap lamanya kapal di pelabuhan Dumai.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini penulis menjelaskan tentang waktu dan tempat penulis dalam mengamati dan melakukan penelitian melalui teknik pengumpulan data yang penulis pilih. Teknik tersebut dapat berupa populasi, sampel serta teknik analisis.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini penulis menjelaskan tentang data yang diperoleh penulis selama melakukan penelitian, dengan pendiskripsian yang jelas serta dilanjutkan dengan analisis data dan alternatif pemecahan masalah. Pada bagian akhir penulis melakukan evaluasi untuk pemecahan masalah.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini berisi tentang jawaban atas masalah peneltian yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis dan pembahasan dalam suatu kesimpulan dari penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah pengaruh jumlah kunjungan kapal dengan waktu pelayanan clearance kapal mempunyai hubungan yang sangat kuat dan positif terhadap kinerja perusahaan serta saran - saran yang dapat berguna sebagai bahan evaluasi untuk bagian operasional di PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Waktu Pelayanan *Clearance* Kapal

a. Waktu Pelayanan

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) edisi keempat (2008:1554) mendefinisikan waktu adalah seluruh rangkaian saat ketika proses, perbuatan, atau keadaan berada atau berlangsung. Waktu adalah sebuah dimensi dimana suatu rangkaian kejadian baik yang terjadi secara sengaja maupun tidak sengaja sedang terjadi.

Pelayanan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) edisi keempat (2008:797) didefinisikan sebagai suatu usaha untuk membantu menyiapkan atau mengurus apa yang diperlukan orang lain. Sedangkan definisi yang lebih rinci diberikan oleh Gronroos dalam Ratminto (2005) yaitu pelayanan adalah suatu aktivitas atau serangkaian aktivitas yang bersifat tidak kasat mata yang terjadi akibat adanya interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal-hak lain yang disediakan oleh perusahaan pemberi pelayanan yang dimaksudkan untuk memecahkan permasalahan konsumen/pelanggan.

Sedangkan dalam Kep.MenPan No. 81/93 dinyatakan, pelayanan umum adalah segala bentuk pelayanan yang diberikan pemerintah pusat/daerah, BUMN/BUMD, dalam rangka pemenuhan kebutuhan masyarakat, dan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dalam kegiatan pelayanan, penyelenggara pelayanan harus memastikan standar mengenai kepastian waktu, kedisiplinan karyawan, serta ketepatan pelayanan yang wajib dipenuhi agar dapat membantu permasalahan dari setiap konsumen.

Dari penjelasan di atas dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa waktu pelayanan adalah serangkaian usaha dalam mengurus suatu kegiatan yang ditentukan dalam satuan waktu tertentu. Artinya bahwa dalam melakukan suatu aktivitas tertentu terkait dengan pelayanan akan ditetapkan standar waktu guna meningkatkan nilai dari pelayanan itu sendiri.

b. *Clearance*

Dalam Kamus Istilah Pelayaran & Ensiklopedi Maritim terdapat definisi *Clearance* sebagai berikut :

> "*Clearance* adalah izin resmi yang dikeluarkan oleh pejabat pelabuhan atau syahbandar untuk memberikan izin kapal siap berangkat, jika semua surat kapal dan surat muatan sesuai persyaratan dan semua biaya telah lunas dibayar dan semua kewajiban telah terpenuhi" (Istopo, 1999:102).

Clearance kapal adalah serangkaian kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran dalam melengkapi seluruh persyaratan yang diperlukan untuk kelancaran perijinan operasional kapal baik saat kapal tiba maupun saat kapal akan meninggalkan pelabuhan. Pengurusan dokumen-dokumen tersebut dilakukan oleh perusahaan keagenan kapal yang ditunjuk oleh *principal* kepada pihak-pihak terkait di pelabuhan seperti Pelindo, KSOP, Imigrasi, Bea Cukai, dan Karantina.

c. Keagenan Kapal

Menurut R.P Suyono (2007:223) dalam bukunya "*shipping"* keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, salah satu pihak yang dinamakan agen (*agent)* setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik *(principle)* dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk melayani berbagai keperluan tersebut. keagenan dapat diartikan sebagai perwakilan atau kuasa dari pihak lain, dalam pelaksanannya tidak semua perusahaan asing dapat

melaksanakan kegiatan dipelabuhan tujuan seperti pengisian bahan bakar, bahan makanan, penggantian nahkoda, anak buah kapal (ABK) dan lain- lain.

Perusahaan pelayaran asing tersebut dapat mewakilkan perusahaan- perusahaan yang dianggap mampu untuk pengurusan atau dalam memberikan kebutuhan-kebutuhan kapal yang akan diageninya baik dalam pengurusan dokumennya maupun *port facility*.

Jenis usaha keagenan tersebut sebagai berikut :

1) *General agent* (agen umum)

   Adalah perusahaan nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing diluar negeri untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan pelayaran asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia.

2) Sub Agen

   Perusahaan pelayaran ditunjuk oleh *general agent* untuk melayani kebutuhan tertentu dipelabuhan tertentu. Tugasnya antara lain:

   a) Pelayanan Kapal

      Pelayanan kapal, ABK, Perbaikan atau pemeliharaan kapal, penyediaan onderdil kapal atau suku cadang kapal lainnya

   b) Pelayanan Operasi Kapal

      Pengurusan bongkar muat, *Stowage lashing* dan dokumen muatannya.

3) Cabang Agen

   Cabang dari *general agent* di pelabuhan tertentu

   Fungsi keagenan secara umum adalah memimpin, mengawasi dan bertanggung jawab atas kelancaran tugas-tugas keagenan baik untuk kapal pemilik, carter, maupun pihak ketiga lainnya serta aktif dalam usaha peningkatan dan pengembangan kegiatan keagenan dalam rangka pelaksanaan kebijaksanaan serta rencana kerja bisang komersil dan penerapan anggaran biaya yang telah ditetapkan.

   Berdasarkan uraian diatas, penulis menyimpulkan bahwa kecepatan pelayanan jasa keagenan dalam hal ini *clearance in* dan *out* merupakan suatu evaluasi yang berbentuk penilaian konsumen terhadap kualitas

pelayanan yang diberikan perusahaan. Jasa *clearance in* dan *out* memberikan kontribusi yang signifikan terhadap jumlah kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai

, karena jika pelayanan jasa *clearance in* dan *out* semakin cepat, maka kapal-kapal yang diageni tidak perlu menunggu di pelabuhan dengan waktu yang lama.

2. Jumlah Kunjungan Kapal Keagenan

a. Kapal

Pengertian Kapal Menurut Suranto, SE dalam bukunya "Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhanan serta Prosedur Impor Barang", kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Pengertian kapal menurut **Suranto, SE (2004 : 7)** mendefinisikan kapal menurut peraturan pemerintah nomor 82 tahun 1999, yaitu : Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun yang de gerakan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tunda, termasuk kendaraan berdaya dukun dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah-pindah.

b. Pelabuhan

Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran ditetapkan: Pasal 1 ayat 1, bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turunnya penumpang dan atau bongkar muat barang dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Menurut Kramadibrata pelabuhan adalah sebagai tempat yang terlindung dari

gerakan gelombang laut, sehingga bongkar muat dapat dilaksanakan demi menjamin keamanan barang.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Berkaitan dengan pelayanan yang diberikan oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai yaitu berupa pelayanana jasa, maka perusahaan selalu berusaha meningkatkan kinerja terutama pada bagian operasional yang menangani secara langsung proses kedatangan dan keberangkatan kapal, dengan catatan divisi tersebut harus berkoordinasi dengan baik, dengan divisi atau unit-unit yang lain agar memberikan pelayanan jasa keagenan kapal yang baik. Keinginan pengelola kapal adalah bahwa kapalnya akan sesingkat mungkin berada di pelabuhan dan meninggalkan pelabuhan dengan keadaan sarat muatan *(full and down)*. Dan hal ini dapat dilakukan hanya oleh agen yang berkualitas dan bermutu dalam memberikan pelayanannya serta dapat dilakukan oleh agen yang mengetahui keinginan daripada pelanggannya *(customer)* dan didukung oleh Sumber Daya Manusia yang professional, disamping sarana dan prasarana yang memadai. Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal – hal yang menjadi masalah dalam kegiatan pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal serta berbagai alternatif sebagai pemecahan masalah secara garis besar sebagai berikut :

PENGARUH WAKTU PELAYANAN *CLEARANCE* KAPAL YANG DIAGENI OLEH PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA DUMAI TERHADAP LAMANYA KAPAL DI WILAYAH PELABUHAN DUMAI

LATAR BELAKANG

- Sering terjadi kesalahpahaman ETA kapal antara agen dengan pihak kapal
- Terjadinya keterlambatan pengurusan *Clearance* dokumen
- Kurangnya kooordinasi dengan instasi terkait

AKIBAT

- Dapat menunda waktu pengurusan dokumen karena tidak tahu pasti kapan kapal sandar
- Dapat terjadi kesalahan-kesalahan dalam pengaturan dan perencanaan kerja
- Menurunnya jumlah kunjungan kapal dan kinerja perusahaan yang juga semakin menurun

SARAN

- Pihak Agen harus meningkatkan koordinasi dengan kapal secara berkala
- Pihak Agen harus meningkatkan koordinasi dalam pengurusan clearance dengan pihak terkait
- Pihak Agen harus meningkatkan kinerja antar sesama karyawan ketika mengageni suatu kapal

TUJUAN

Memberikan pelayanan jasa keagenan kapal yang cepat, sehingga pengguna jasa keagenan PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai merasa puas dan jumlah kunjungan kapal akan meningkat.

C. HIPOTESIS

Lamanya kapal berada di pelabuhan menentukan usaha perusahaan pelayaran, sebab prinsip dari pemilik kapal adalah membuat sesingkat mungkin lamanya kapal berada di suatu pelabuhan. Jika kapal berada lama dipelabuhan yang sama akan berdampak terhadap biaya operasional kapal. Hal ini mengharuskan perusahaan menempatkan para pegawai yang profesional dan handal agar dapat mengurus segala suatu keperluan dan kebutuhan kapal selama berada di pelabuhan dalam waktu yang seefisien dan sesingkat mungkin.

Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa hipotesis atas penelitian adalah sebagai berikut

Ho = Tidak ada pengaruh antara lamanya kapal di wilayah peabuhan (y) dengan waktu pelayanan *clearance kapal* (x) yang di ageni oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua

Ha = Ada pengaruh antara lamanya kapal di wilayah peabuhan (y) dengan waktu pelayanan *clearance kapal* (x) yang di ageni oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulis mengadakan penelitian pada saat menjalani praktek darat (Prada) di PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai dari bulan September 2018 – Juni 2019

2. Tempat Penelitian

Tempat pelaksanaan penelitian tersebut, adalah pada PT.Pelayaran Cahaya Papua Dumai

Berikut adalah data- dara perusahaan:

Nama Perusahaan : PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai.

Alamat perusahaan : Jl. S.M. AMIN 231 JAYA MUKTI DUMAI 28816

.

Jenis Usaha : Keagenan Kapal

Telp : 0765-32695

Fax : 0765-32695

Email : PCP2@gmail.com

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

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

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam membahas dan meneliti suatu masalah dibutuhkan data-data yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas, kemudian disusun dan dianalisa sehingga dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas guna memudahkan penulis untuk menyelesaikan masalah tersebut. Adapun teknik pengumpulan data yang penulis gunakan didapat melalui :

a. Dokumentasi

Dokumentasi adalah teknik pengumpulan data dengan meneliti dokumen-dokumen yang sudah menjadi arsip perusahaan. Dokumentasi yang dianalisa antara lain data profil kantor, data-data mengenai laporan bulanan kedatangan dan keberangkatan kapal perusahaan, proses *clearence in* dan *clearence out* yang terdapat di bagian operasional pada perusahaan keagenan PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai.

b. Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data melalui pengamatan langsung seluruh kegiatan di lapangan melalui praktik Kerja Nyata yang dilaksanakan kurang lebih 9 bulan di PT.Pelayaran Cahaya Papua Dumai.

Teknik ini mengacu pada kegiatan pelayanan jasa keagenan PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai dalam melayani jasa c*learance in* dan o*ut* terhadap kapal-kapal yang diageni selama berada dikawasan Pelabuhan Dumai.

c. Studi Pustaka

Teknik pengumpulan data secara studi pustaka merupakan pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti, menguntip dari buku-buku referensi yang disajikan, masukan, atau bahan pertimbangan perbandingan mengenai apa yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada. Studi pustaka ini bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan jalan membaca buku-buku termaksut peraturan dan dokumentasi lainnya yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas.

C. SUBJEK PENELITIAN

Penulis menggunakan teknik sampling yaitu populasi merupakan generalisasi atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti, untuk dipelajari dan kemudian disimpulkan dan sampelnya bagian dari populasi. Populasi dari penelitian skripsi ini adalah jumlah kunjungan kapal – kapal yang diageni oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai di pelabuhan Dumai selama 9 bulan (Januari 2018 – Desember 2018).

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Untuk membuat skripsi ini perlu suatu penelitian terlebih dahulu agar dapat memperoleh data yang lengkap, kongkret dan dapat menguraikan masalah pokok yang terdapat di dalam suatu laporan dan menjadi hasil dari suatu penelitian. Oleh karena itu Penulis mengambil langkah teknik analisis statistik kuantitatif yaitu teknik menganalisis data dengan mengindentifikasikan pada dua Variabel yang saling berkaitan dengan satu sama lain. Analisis ini didasarkan pada kekuatan hubungan antara dua Variabel yang dianalisa sehingga besarnya keterkaitan Variabel tersebut dapat diketahui. Melalui penjelasan diatas, maka penulis mengidentifikasikan 2 (dua) variabel sebagai berikut :

1. Variabel bebas (*Independent Variable)*

   Merupakan variabel yang dalam pola hubungannya menjadi sebab perusahaan yang akan mempengaruhi secara positif ataupun negatif variabel terikat. Adapun yang menjadi variabel bebas dalam penelitian ini berupa: X = waktu pelayanan *clearance* kapal

2. Variabel terikat (*Dependent Variable)*

   Merupakan variabel yang dalam pola hubungannya dipengaruhi variabel bebas. Yang menjadi variabel terikat dalam penelitian ini adalah : Y = jumlah kunjungan kapal

Berdasarkan seberapa besar kekuatan antara 2 variable tersebut, maka rangkaian teknis analisis yang dilakukan oleh penulis adalah.

1. Analisa Koefisien Kolerasi

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

Analisis korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antara variabel bebas (*Independent Variable)* dan variabel terikat (*Dependent Variable)*, persamaannya adalah sebagai berikut :

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

Dimana :

n = banyaknya data

r = besarnya korelasi atau hubungan antara variabel X dan Y

x = waktu pelayanan *clearance* kapal (variabel bebas)

y = jumlah kunjungan kapal (variabel terikat)

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

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

Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi yang umum digunakan adalah :

Tabel 3.1

Hubungan Interval Koefisien Korelasi

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

2. Analisa Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi yang menyangkut sebuah variabel bebas dan variabel tidak bebas, yaitu dirumuskan sebagai berikut:

$$Y = a + b\,X$$

Untuk menghitung nilai a dan b digunakan rumus sebagai berikut:

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

Dimana :

Y = variabel terikat (jumlah kunjungan kapal);

X = variabel bebas (waktu pelayanan *clearance* kapal);

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

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

n = jumlah sampel

3. Analisis Koefisien Penentu

Bertujuan untuk mengetahui pengaruh secara presentase atau kontribusi anatara variabel x dengan variabel y.

Rumus indeks determinasi adalah sebagai berikut :

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

Keterangan :

KP = Koefisien penentu

r = Koefisien korelasi

Fungsi dari koefisien penentu adalah :

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

4. Uji Hipotesis

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

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

Untuk mengetahui nilai t *tabel* digunakan tabel distribusi t pada *n – 2 : α 0,05*.

Dengan keterangan :

1) Ho = hipotesis semula atau hipotesis o, dimana tidak ada hubungan antara variabel X terhadap variabel Y

2) Ha = hipotesis statistik atau hipotesis analisis, dimana ada hubungan antara variabel X terhadap variabel Y

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan-permasalahan atau fakta-fakta yang terjadi dan menguraikan sebagian dari peristiwa yang penulis alami pada saat melaksanakan Praktek Darat (PRADA). Adapun untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi data terkait tersebut antara lain :

1. Gambaran Umum Perusahaan

PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai merupakan sebuah perusahaan yang bergerak dibidang pelayanan jasa keagenan kapal yang berlokasi di wilayah Dumai. PT.Pelayaran Cahaya Papua ini didirikan berdasarkan akte notaris No. 50 yang didirikan pada tanggal 15 Mei 2003 dari Notaris Puspadewi Subianto, SH.

Kegiatan PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai meliputi pengurusan kebutuhan-kebutuhan kapal yang melakukan kegiatan di pelabuhan maupun hanya berlabuh di wilayah perairan Dumai. Kebutuhan-kebutuhan tesebut antara lain pelayanan jasa *clearance in* dan *out,* mutasi kru kapal / *crew change*, maupun kebutuhan logistik kapal seperti suplai *fresh water, bunkering*, maupun *provision.*

PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai selama ini mengageni kapal-kapal berbendera nasional dan asing yang mengangkut berbagai muatan, baik tujuan ekspor, impor, maupun dalam negeri. Seperti CPO, POP, BE, dan berbagai macam muatan berbahaya seperti Methanol dll. Hal ini sejalan dengan kota Dumai yang dikenal dengan kota minyak, beberapa perusahan pengolah minyak berdiri disana, seperti PT. Wilmar Nabati, PT. Pertamina

dan PT. Intibenua Perkasatama Lubuk Gaung serta industri pengolah minyak lainnya.

Dengan adanya industri-industri besar tersebut, tentu pasokan bahan baku dan bahan jadi yang masuk dan keluar di' daerah Dumai umumnya cukup besar setiap tahunnya, maka perusahaan pemilik kapal maupun *charterer* yang mempunyai kepentingan dengan pihak *shipper* untuk mengangkut muatan tersebut tentulah membutuhkan jasa keagenan kapal. PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai selalu siap memberikan pelayanan jasa keagenan untuk melayani segala keperluan kapal – kapal tersebut beserta para awak kapalnya di daerah pelabuhan Dumai.

2. Struktur organisasi PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai

Pada perusahaan PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai, terdapat struktur jabatan yang terdiri dari :

a. Kepala Cabang

1) Memantau pelaksanaan pengolahan keuangan dan perbendaharaan perusahaan.

2) Melaksanakan penyiapan dan penyusunan rencana anggaran biaya operasional kapal dan laporan kantor.

3) Melaksanakan pengumpulan data operasional bulanan untuk kegiatan laporan kantor.

4) Merencanakan penyediaan dan pelaksanaan pengusahaan jasa labuh kapal.

5) Merencanakan penyediaan dan melaksanakan pengusahaan jasa pandu, tunda, kepil serta selalu berkoordinasi dengan pihak jasa kepanduan.

6) Membuat laporan kegiatan-kegiatan perusahaan PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai

7) Melakukan koordinasi dan sinkronisasi baik dalam lingkungan cabang perusahaan maupun dalam hubungan antar instansi untuk kesatuan gerak yang sesuai dengan tugas pokok.

Kepala Cabang bertanggung jawab kepada *Country Manager* PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai yang berkedudukan di Pekanbaru dan bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas :

1) Bagian operasional cabang
2) Bagian keuangan

b. Bagian Operasional

1) Menyediakan perencanaan dan melaksanakan kegiatan operasional kapal serta menjaga kelancaran dan keselamatan kapal yang diageni.
2) Menyiapkan dan menyediakan perlengkapan dokumen-dokumen yang dibutuhkan untuk kegiatan *clearance* kapal yang diageni
3) Menyediakan data dan dokumentasi yang dibutuhkan dalam penanganan kapal yang diageni.
4) Mengawasi dan proses penyandaran kapal dan pelepasan kapal.

c. Bagian Keuangan

1) Merencanakan dan melaksanakan anggaran yang dibutuhkan untuk kegiatan perusahaan.
2) Melaksanakan administrasi dengan pihak instansi pelabuhan dan menyiapkan laporan keuangan.
3) Melaksanakan administrasi hutang piutang dan perbendaharaan perusahaan.
4) Mengawasi pelaksanaan tugas di lingkungan bagian keuangan.
5) Melaksanakan koordinasi dan kegiatan pengendalian keuangan perusahaan.
6) Menyiapkan dan melaksanakan penyusunan laporan keuangan kantor.

3. Potensi Yang Dimiliki Perusahaan

Kepegawaian di PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai, disini penulis akan menjelaskan jumlah personil yang ada pada PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai yang berjumlah 10 orang yang masing-masing ditempatkan dibagian operasi usaha dan bagian keuangan, yaitu sebagai berikut :

a. Kedudukan masing-masing pegawai
   1) Kepala Cabang : Iwannawawi
   2) Bagian Keuangan : Santi
      Rina
   3) Bagian Operasional : Chandra
      Awi Nasution
      Andi
      Jhonson Manalu
      Tisa
      Dewi
      Faisal

b. Tingkat pendidikan pegawai
   1) Sarjana : 3 Orang
   2) Diploma : 5 Orang
   3) SLTA : 2 Orang

Tabel 4.1

Jumlah karyawan PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai

No	Jabatan	Jumlah
1	Kepala Cabang	1
2	Staff operasional	7
3	Keuangan	2
Jumlah		10

4. Data Waktu Pelayanan *Clearance* Kapal

Berikut ini data mengenai waktu pelayanan *clearance* kapal pada PT. Pelayaran Cahaya Papua periode bulan Januari 2018 sampai dengan periode bulan Desember 2018

Tabel 4.2

Total waktu pelayanan *clearance* kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai periode Januari 2018 sampai Desember 2018 (X)

BULAN	TOTAL JAM PELAYANAN
JANUARI	135
FEBRUARI	128
MARET	127
APRIL	130
MEI	126
JUNI	135
JULI	162
AGUSTUS	133
SEPTEMBER	132
OKTOBER	129
NOVEMBER	117
DESEMBER	137
JUMLAH	1591

Sumber : diolah dari bagian operasional PT. PCP, 2018

Dari data pada tabel dan grafik diatas dapat dilihat bahwa dalam periode bulan Januari 2018 – Desember 2018, jumlah waktu pelayanan dokumen *clearance* kapal yang diageni oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai adalah 1491.5 jam. Rata-rata per kapal memerlukan waktu selama 7 jam.

Tabel 4.3

Jumlah kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai periode Januari 2018 sampai Desember 2018 (Y)

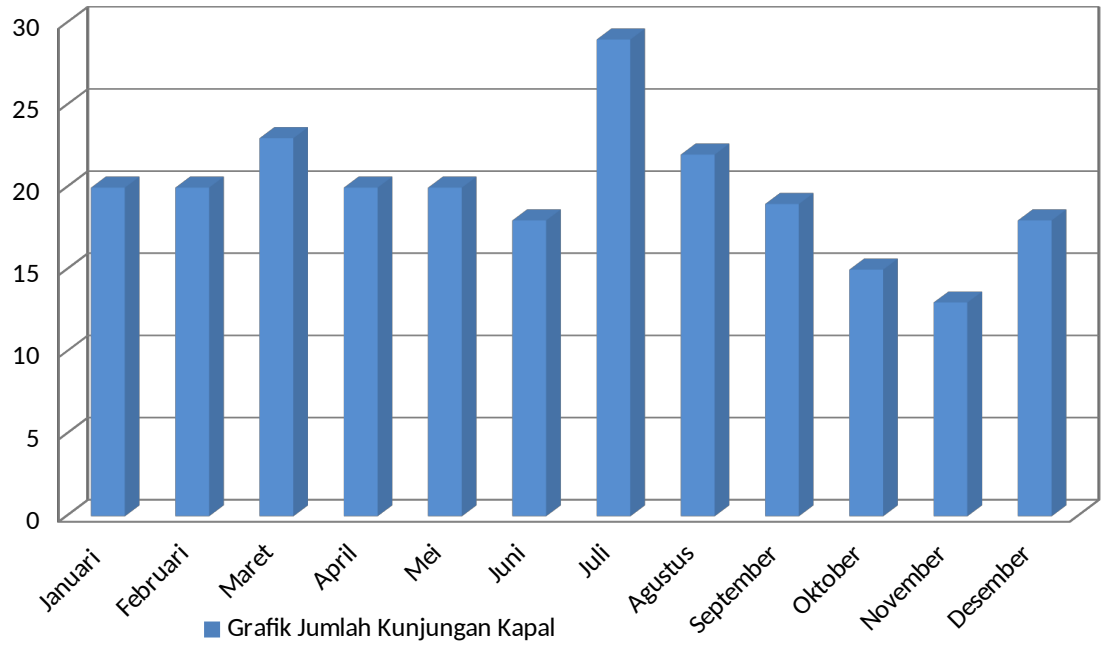
TAHUN	BULAN	JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL
2018	JANUARI	20
	FEBRUARI	20
	MARET	23
	APRIL	20
	MEI	20
	JUNI	18
	JULI	29
	AGUSTUS	22
	SEPTEMBER	19
	OKTOBER	15
	NOVEMBER	13
	DESEMBER	18
JUMLAH		237

Sumber : diolah dari bagian operasional PT. PCP, 2018

Dari data diatas dapat terlihat bahwa dari periode bulan Januari 2018 sampai Desember 2018 selama 12 bulan tersebut, PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai mengageni kapal sebanyak 237 kapal. Apabila diambil rataan dari data diatas, setiap bulannya perusahaan mengageni kapal sebanyak 20 kapal.

Gambar 4.1

Grafik jumlah kapal yang diageni oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai periode Januari 2018 sampai Desemeber 2018



Sumber : diolah dari bagian operasional PT. PCP, 2018

Dari grafik diatas, terlihat bahwa jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai selama periode Januari 2018 – Desember 2018 fluktuasi.

5. Data waktu pelayanan dokumen *clearance* kapal dan jumlah kunjungan kapal yang diageni

Berikut data mengenai waktu pelayanan jasa *clearance* kapal dan jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai Januari 2018 sampai Desember 2018.

Tabel 4.4

Jumlah waktu pelayanan dokumen *clearance* kapal (X) dan jumlah kunjungan kapal (Y) yang diageni oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai periode bulan Januari 2018 – Desember 2018

NO	BULAN	WAKTU PELAYANAN DOKUMEN CLEARANCE DALAM SATUAN JAM (X)	JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL (Y)
1	JANUARI	135	20
2	FEBRUARI	128	20
3	MARET	127	23
4	APRIL	130	20
5	MEI	126	20
6	JUNI	135	18
7	JULI	162	29
8	AGUSTUS	133	22
9	SEPTEMBER	132	19
10	OKTOBER	129	15
11	NOVEMBER	117	13
12	DESEMBER	137	18
	TOTAL	1591	237

Dari tabel diatas dapat terlihat bahwa PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai selama periode bulan Januari 2018 – Desember 2018 mengageni kapal sebanyak 237 kapal, sedangkan waktu pelayanan dokumen *clearance* kapal sejumlah 14891.5 jam.

6. Perbandingan rata – rata pelayanan *clearance* kapal dengan standar minimal pelayanan yang ditetapkan perusahaan.

Tabel 4.5

Perbandingan Rata-rata Pelayanan *Clearance* Kapal dengan Standar Minimal Pelayanan di PT. PCP Periode Januari 2018 – Desember 2018

BULAN	WAKTU PELAYANAN (JAM)	JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL	RATAAN/KAPAL/JAM	STANDAR WAKTU YANG DITETAPKAN (JAM)	SELISIH (JAM)
JANUARI	135	20	6,75	6	0,75
FEBRUARI	128	20	6,4	6	0,4
MARET	127	23	5,52	6	(0,48)
APRIL	130	20	6,5	6	0,5
MEI	126	20	6,3	6	0,3
JUNI	135	18	7,5	6	1,5
JULI	162	29	5,59	6	(0,41)
AGUSTUS	133	22	6,05	6	0,5
SEPTEMBER	132	19	6,95	6	0,95
OKTOBER	129	15	8,6	6	2,6
NOVEMBER	117	13	9	6	3
DESEMBER	137	18	7,61	6	1,61
TOTAL	1591	237	82,2		11,22
RATA-RATA	132,58	19,75	6,9		0,935

Dari tabel diatas dapat terlihat bahwa rata-rata kapal yang diageni oleh perusahaan selama periode Januari 2018 – Desember 2018 sejumlah 20 kapal, sedangkan rata-rata pelayanan dokumen *clearance* kapal per bulan adalah 124,37 jam atau rata-rata per kapalnya memerlukan waktu selama 6,9 jam. Apabila dilihat dari rataan yang telah diuraikan per kapal, terdapat selisih dari standar minimal pelayanan yang telah ditetapkan, yaitu 0,935 jam. Terlihat pula perubahan yang sangat signifikan terhadapjumlah kedatangan kapal yang di ageni, ketika target dari waktu clearance tidak terpenuhi.

B. ANALISIS DATA

Dalam analisis data, penulis akan menganalisa pengaruh waktu pelayanan dokumen *clearance* kapal dengan jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai. Penulis akan menguraikan beberapa cara untuk memastikan ada dan seberapa besar pengaruh lamanya waktu *clearance* kapal

terhadap jumlah kunjungan kapal yang diageni perusahaan sehingga dapat diambil kesimpulan apa yang menyebabkan hal itu terjadi dan mencari alternatif pemecahan masalahnya.

Oleh karena itu, untuk memudahkan penganalisaan masalah maka dibuat dua kelompok variabel yaitu variabel X dan variabel Y. Untuk memastikan apakah kedua variabel tersebut memiliki hubungan atau tidak dan seberapa besar pengaruhnya, maka dapat diuji dengan analisis statistik sebagaimana tercantum dalam tabel dan perhitungan berikut :

Tabel 4.6

Analisis waktu pelayanan jasa *clearance* kapal dengan jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. PCP periode bulan Januari 2018 – Desember 2018

Bulan	X	Y	XY	X^2	Y^2
Januari	135	20	2700	18225	400
Februari	128	20	2560	16384	400
Maret	127	23	2921	16129	529
April	130	20	2600	16900	400
Mei	126	20	2520	15876	400
Juni	135	18	2430	18225	324
Juli	162	29	4698	26244	841
Agustus	133	22	2926	17689	484
September	132	19	2508	17424	361
Oktober	129	15	1935	16641	225
November	117	13	1521	13689	169
Desember	137	18	2466	18769	324
∑	1591	237	31785	212195	4857

a. Analisis koefisien korelasi

Untuk mengetahui kuat atau lemahnya hubungan antara lamanya waktu pelayanan dokumen *clearance* kapal terhadap kunjungan kapal pada PT. Pelayaran Cahaya papua Dumai dapat dilihat dengan perhitungan dengan menggunakan koefisien korelasi (r). Bila r positif, maka variabel X dan Y bersifat searah, yang berarti kenaikan atau penurunan nilai Y, sebaliknya bila r negatif maka korelasi variabel X dan Y bergerak secara bertolak belakang.

Dari data pada Tabel 4.3 diatas maka dapat diperoleh angka sebagai berikut :

$\Sigma n = 12$ $\Sigma X^2 = 212195$

$\Sigma X = 1591$ $\Sigma Y^2 = 4857$

$\Sigma Y = 237$ $\Sigma XY = 31785$

Variabel X = Waktu Pelayanan Clearance kapal periode Januari 2018 – Desember 2018

Variabel Y = Jumlah kunjungan kapal periode Januari 2018 – Desember 2018.

Agar diperoleh suatu nilai korelasi, dilakukan perhitungan dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

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

$$= \frac{12(31785) - (1591)(237)}{\sqrt{12(212195) - (1591)^2}.\sqrt{12(4857) - ¿¿¿}}$$

$$= \frac{381420 - 377067}{\sqrt{2546340 - 2531281}.\sqrt{58284 - 56169}}$$

$$= \frac{4353}{\sqrt{15059}.\sqrt{2115}}$$

$$= \frac{4353}{122{,}71.45{,}98}$$

$$= \frac{4353}{5642{,}20}$$

$$r = 0,77$$

Dibawah ini penulis lampirkan hasil perhitungan menggunakan aplikasi SPSS 23.0

Tabel 4.7

Tabel Hasil Perhitungan Korelasi menggunakan SPSS

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-18.575	10.030		-1.852	.094
	Waktu	.289	.075	.771	3.832	.003

a. Dependent Variable: Kapal

Dari perhitungan di atas diperoleh angka koefisien korelasi sebesar 0,77 hal tersebut berarti adanya pengaruh yang kuat antara lamanya waktu pelayanan *clearance* dokumen kapal dengan jumlah kunjungan kapal adalah positif dan kuat. Dengan hasil yang positif, maka hubungan antara pelayanan dokumen *clearance* kapal dengan jumlah kunjungan kapal, bersifat searah dan dapat diartikan apabila pelayanan dokumen *clearance* kapal mengalami kenaikan atau penurunan, maka akan diikuti oleh kenaikan atau penurunan pada jumlah kunjungan kapal pada PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai.

b. Analisa koefisien penentu

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

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

$= (0,77)^2 \times 100\%$

$= 0,59 \times 100\%$

$= 59\%$

Berdasarkan perhitungan yang diperoleh nilai r^2 sebesar 0,77 yang berarti kontribusi waktu pelayanan dokumen *clearance* kapal terhadap jumlah kunjungan kapal sebesar 59% sedangkan sisanya 41% merupakan kontribusi dari faktor lainnya yang tidak diperhitungkan oleh penulis. Adapun beberapa faktor lain yang dapat menghambat kelancaran pelayanan *clearance* kapal antara lain :

a) Koordinasi yang kurang baik dengan instansi terkait baik di pelabuhan maupun diatas kapal.
b) Adanya keterlambatan informasi dari pihak kapal atau nakhoda tentang berita mengenai rencana kedatangan kapal. Hal itu disebabkan kurangnya koordinasi dan komunikasi antara pihak agen dengan pihak kapal atau nakhoda.

c. Analisa Regresi Linier Sederhana

Dari analisis koefisien korelasi diperoleh dari nilai r yang tinggi, dengan kata lain adanya hubungan kuat antara lamanya waktu pelayanan dokumen *clearance* kapal dengan jumlah kunjungan kapal pada PT. Cakrawala Nusantara Sampurna Line, maka dilanjutkan dengan analisis koefisien regresi linier dengan variabel x dan y sebagai berikut :

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

$$= \frac{12(31785) - (1591)(237)}{12(212195) - ¿¿}$$

$$= \frac{381420 - 377067}{2546340 - 2531281}$$

$$= \frac{4353}{15059}$$

$$= 0{,}28$$

$$a = (\sum Y).(\sum x¿¿2) - ¿¿¿$$

$$= \frac{237(212195)-(1591)(31785)}{12(212195)-(1591)^2}$$

$$= \frac{50290215-50569935}{2546340-2531281}$$

$$= \frac{-279720}{15059}$$

$$= -18{,}58$$

Dengan ini, maka persamaan yang menggambarkan hubungan antara pengaruh waktu pelayanan *clearance* dokumen kapal (X) dengan jumlah kunjungan kapal (Y) adalah :

Y = -18,58 + 0.28 X

Dari regresi Y = a + bX, diketahui :

1) a = -18,58 adalah penggalan sumbu Y yang dipotong oleh grafik, yang menyatakan ketika waktu pelayanan *clearance* kapal (X) bernilai 0 (nol) maka jumlah kunjungan kapal di PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai (Y) sebesar -18,58

2) b = 0,28 adalah koefisien regresi yang menyatakan hubungan fungsional antara X dan Y atau menunjukkan seberapa besar X mempengaruhi Y. Jika waktu pelayanan *clearance* dokumen kapal (X) semakin cepat , maka akan diikuti dengan kenaikan jumlah kunjungan kapal sebesar 0,28.

   Jika X = 0, maka Y = a + bx

   Y = -18,58 + 0.28(0)

   Y = -18,58

   Jika Y = 0, maka 0 = -18,58 + 0.28X

   $X = \frac{18,58}{0,28}$

   X = 66,35

Tabel 4.8

Tabel Hasil Perhitungan Regresi Linier dengan SPSS

Model Summary

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	
		B	Std. Error	Beta		Sig.
1	(Constant)	-18.575	10.030		-1.852	.094
	Waktu	.289	.075	.771	3.832	.003

a. Dependent Variable: Kapal

Dsaa

Penjelasan *output* sebagai berikut :

1) *Output Model Summary*
   a) Dalam regresi sederhana angka R ini menunjukkan korelasi sederhana (korelasi Pearson) antara variabel X terhadap terhadap Y. Angka R didapat 0.77 artinya korelasi antara variabel X dan Y sangat kuat karena nilai mendekati 1
   b) Nilai R *square* (R^2) didapat sebesar 0.59; artinya persentase pengaruh waktu pelayanan *clearance* kapal terhadap kunjungan kapal 59%, sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam model ini.
   c) Adjusted R *square* didapat nilai sebesar 2.672; menunjukkan adanya sumbangsih pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.
2) *Output Coefficients*

Pada *unstandardized coefficients* didapat nilai persamaan regresi linier, yaitu -18,57 dan 0,28 yang apabila dikonversi ke persamaan regresi yaitu Y = -18,57 + 0.28 X.

d. Uji Hipotesis

Dari perhitungan yang didapat mengenai koefisien korelasi dan juga penentu maka uji hipotesis dapat dilakukan untuk mengetahui signifikan hubungan pelayanan jasa *clearance* kapal yang di ageni oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai dengan lamanya kapal diwilayah pelabuhan Dumai.

Keterangan Uji hipotesis yang digunakan penulis, sebagai berikut :

Jika terhitung < t tabel, maka Ho = terima dan Ha ditolak, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara X dan Y.

Jika terhitung > t tabel, maka Ho ditolak dan Ha diterima, artinya ada hubungan signifikan antara X dan Y.

a) Uji hipotesis untuk koefisien korelasi

Ho : r = 0, artinya tidak ada pengaruh antara waktu pelayanan *clearance* terhadap lamanya kapal dipelabuhan.

Ha : r > 0, artinya ada pengaruhnya antara waktu pelayanan clearance terhadap lamanya kapal.

Dengan menggunakan nilai Alpha (a) 0,05 (5%), maka uji pendapat tersebut:

t_{tabel} = a (n-2)

= 0,05 (12-2)

= 0,05 (10)

= 0,5 = 1,812

r = 0,77

$r^2 = 0,59$

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

$$= \frac{0,77\,x\sqrt{12-2}}{\sqrt{1-0,59}}$$

$$= \frac{2,43}{0,64}$$

$$= 3,79$$

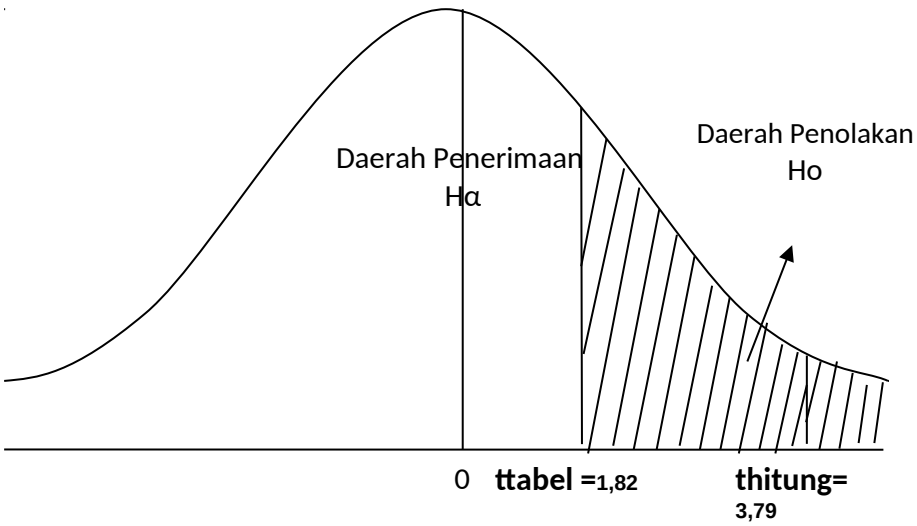
Jadi dari hasil hipotesis t hitung > t tabel untuk kesalahan 5% yang diuji pada dua pihak diperoleh 3,79 > 0,5, maka Ho ditolak sedangkan Ha diterima.

$t_{hitung} = 3,79 > t_{tabel} = 0,5$

Berarti ada hubungan antara lamanya pelayanan jasa *clearance* oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua dengan lamanya kapal yang di pelabuhan Dumai.

Gambar 4.2

Kurva Uji Daerah Penerimaan dan Penolakan Hipotesis Antara Variabel X terhadap Y



C. PEMECAHAN MASALAH

Dalam hal ini penulis akan menguraikan pemecahan masalah pengaruh waktu pelayanan *clearance* kapal dengan jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai sebagai berikut :

1. Melalui analisis korelasi waktu pelayanan *clearance* dokumen (X) terhadap jumlah kunjungan kapal keagenan (Y) PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai, didapatkan data koefisien korelasi sebesar 0,77 (r = 0,77) membuktikan bahwa adanya pengaruh yang positif dan sangat kuat antara kedua variabel yang diteliti.
2. Pada perhitungan analisis koefisien penentu, diperoleh hasil R^2 = 0,59 membuktikan bahwa regresi linier ini layak dan koefisien determinasi sebesar 59% menyatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara lamanya waktu pelayanan *clearance* terhadap jumlah kunjungan kapal yang diageni perusahaan. Adapun sisanya 41% merupakan kontribusi faktor lain diluar variabel tersebut. Seperti meningkatkan komunikasi dan koordinasi baik antar instansi yang ada di pelabuhan, maupun antara nakhoda dengan pihak agen tentang rencana kegiatan kapal.
3. Perusahaan dapat lebih konsisten dalam melakukan pelayanan *clearance* dokumen kapal. Sebagai contoh, terjadi penurunan jumlah kedatangan kapal yang sangat drastis pada bulan September 2018, 19 kapal ditangani selama 132 jam atau rata – rata 7 jam per kapal, dan terjadi juga pada bulan oktober dan November dengan grafik yang terus menurun.

   Pada bulan Agustus 2018, 22 kapal ditangani selama 133 jam dengan 6,04 rataan jam per kapal, jauh lebih cepat dari bulan sesudahnya. Artinya, apabila waktu pelayanan dapat dilebih konsisten setiap kapalnya, maka grafik penurunan pada jumlah kedatangan kapal dapat dihindari oleh perusahaan.
4. Dari data rataan yang ada, terdapat selisih antara lamanya waktu pelayanan *clearance* dengan standar waktu yang ditetapkan, yaitu sebesar 0,935 jam. Artinya, dengan persiapan *clearance* dokumen yang lebih baik, pengurusan *clearance* kapal pada setiap instansi dapat dilakukan lebih cepat dan kosisten agar perusahaan dapat tetap memberikan pelayanan yang terbaik.

`

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai analisis regresi dan koefisien korelasi, koefisien determinasi dan uji hipotesis antara lamanya waktu pelayanan *clearance* dokumen kapal terhadap jumlah kedatanngan kapal yang diageni oleh PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai periode bulan Januari 2018 sampai dengan Desember 2018. Artinya ada pengaruh yang signifikan antara lamanya waktu pelayanan *clearance* kapal terhadap lamanya kapal dipelabuhan. Maka dapat disimpulakan.

1. Terdapat pengaruh yang cukup signifikan antara waktu pelayanan *clearance* kapal terhadap lamanya kapal dipelabuhan Dumai. Terjadinya keterlambatan dalam pengurusan *clearance* kapal akibat dokumen terjadi miss komunikasi antara agen dengan pihak kapal.
2. Masih terdapat keterlambatan dalam pengurusan dokumen kapal.
3. Kurangnya komunikasi dengan pihak terkait (Bea dan Cukai, KSOP, Imigrasi, Karantina dan Pelindo) dapat mempengaruhi kelancaran pengurusan *clearance* kapal.
4. Standar waktu pelayanan kapal yang kadang belum terpenuhi.

`

B. SARAN

Berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan, maka dalam kesempatan ini penulis akan mengemukakan saran-saran yang dapat dijadikan masukan positif untuk perusahaan PT. Pelayaran Cahaya Papua Dumai sebagai berikut :

1. Perusahaan perlu memastikan ketepatan waktu sesuai standar dalam penyelesaian dokumen *clearance* dan memilah pekerjaan kepada karyawan sesuai dengan kompetensinya sehingga tidak terjadi tumpang tindih pekerjaan dan kegiatan operasional kapal yang ditangani oleh setiap karyawan tidak menjadi terhambat.

2. Perusahaan harus memiliki perencanaan dan persiapan yang jelas dalam menyiapkan dokumen *clearance* secara lengkap sesuai dengan aturan dan persyaratan yang telah ditetapkan oleh instansi-instansi terkait di pelabuhan sehingga setelah kapal datang, karyawan operasional tidak lagi disibukkan dengan permasalahan dokumen.

3. Perusahaan harus mampu melakukan pendekatan & koordinasi lebih intensif secara formal maupun informal antar instansi yang terkait dalam pengurusan *clearance* dokumen kapal. Hal ini dimaksudkan agar penanganan dokumen mulai dari kapal akan tiba hingga kapal berangkat bisa dilakukan secara lebih cepat, sehingga pada saat kapal selesai melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan dapat segera dilakukan *clearance* agar kapal tidak menunggu terlalu lama di pelabuhan.

4. Perusahaan dapat lebih konsisten dalam melakukan pelayanan *clearance* dokumen kapal. Sebagai contoh, terjadi penurunan jumlah kedatangan kapal yang sangat drastis pada bulan September 2018, 19 kapal ditangani selama 132 jam atau rata – rata 7 jam per kapal, dan terjadi juga pada bulan oktober dan November dengan grafik yang terus menurun. Pada bulan Agustus

`

2018, 22 kapal ditangani selama 133 jam dengan 6,04 rataan jam per kapal, jauh lebih cepat dari bulan sesudahnya. Artinya, apabila waktu pelayanan dapat dilebih konsisten setiap kapalnya, maka grafik penurunan pada jumlah kedatangan kapal dapat dihindari oleh perusahaan.

PEMERINTAH KOTA DUMAI
BADAN PELAYANAN TERPADU DAN PENANAMAN MODAL

Jalan H.R Soebrantas Telp. (0765) 31222

DUMAI

TANDA DAFTAR PERUSAHAAN PERSEROAN TERBATAS (BELUM BERBADAN HUKUM)

No. :

BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 3 TAHUN 1982 TENTANG WAJIB DAFTAR PERUSAHAAN

NOMOR TDP : 040315000279	BERLAKU S/D TANGGAL : 29-11-2021	0	0

NAMA PERUSAHAAN	PELAYARAN CAHAYA PAPUA PT.
STATUS	CABANG
ALAMAT	JL. S.M. AMIN Kel. JAYA MUKTI Kec. DUMAI TIMUR Kode Pos : 28815
NOMOR TELEPON/FAX	/
PENGURUS UTAMA/CABANG	IWAN NAWAWI
KEGIATAN USAHA POKOK (K.B.L.I : 50131)	PELAYARAN

A S L I

Dikeluarkan di : Dumai

Pada Tanggal : 29-11-2016

KEPALA

BADAN PELAYANAN TERPADU DAN PENANAMAN MODAL

HENDRI SANDRA, SE

NIP : 19711231200003101O

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LT. 12 s/d 17

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110

TEL. : 3811308, 3505008, 3813289, 3447017, 3847440
Fax. : 4213, 4227, 4209, 4135

TLX. : 3544490, 3458540
Fax. : 3811788, 3845430, 3507578

SURAT KETERANGAN

No. PL 009/14 Ke/11/14

1. Berdasarkan surat **PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA** Nomor : 015/PCP-PKU/VIII/14 tanggal 22 Agustus 2014, perihal Perubahan Domisili, Penanggung Jawab dan NPWP Perusahaan sesuai dengan Surat Keterangan Domisili No. /KMD/IX/2014 tanggal 10 September 2014 yang dikeluarkan oleh Kantor Kelurahan Tangkerang Tengah - Riau, Akta Berita Acara No.48 tanggal 27 Oktober 2011, Notaris Sitaresmi Puspadewi Subianto, SH di Surabaya dan Surat Keterangan Terdaftar No. PEM 00003/WPJ.02/KP.0403/2014 tanggal 06 Januari 2014 yang dikeluarkan oleh KPP Pratama Pekanbaru Tampan, dengan ini diadakan Perubahan Domisili Penanggung Jawab dan NPWP Perusahaan sebagai berikut :

Nama Perusahaan	:	PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA
Nomor & Tgl. SIUPAL	:	B.XXV-319/AL.58 tanggal 17 Juli 2003
Domisili Perusahaan Lama	:	Jl. Para Komando No. 21, Merauke - Papua
Domisili Perusahaan Baru	:	**Jl. Jend. Sudirman, Komp. Perkantoran Sudirman Raya Blok D2 No.02, Kel. Tangkerang Tengah, Kec. Marpoyan Damai, Kota Pekanbaru – Riau.**
Penanggung Jawab Lama	:	JOHNY RAMLI SUMUAL (Direktur)
Penanggung Jawab Baru	:	**SAKURMANTO (Direktur)**
Alamat Penanggung Jawab Baru	:	**Komp. Wadya Graha II Blok V-05 RT.003 RW.006, Kel. Delima Kec. Tampan, Kota Pekanbaru – Riau sesuai dengan KTP NIK. 14.7108.040470.0021 yang dikeluarkan oleh Pemkot Pekanbaru**
NPWP Lama	:	02.226.002.2-052.000
NPWP Baru	:	02.226.002.2-216.000

2. Surat Keterangan ini merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA No. B. XXV-319/AL.58 tanggal 17 Juli 2003, sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Jo Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM.93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

3. Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku.

Jakarta, 23 SEP 2014

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

HARRY HOEDIARTO
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560128 198703 1 001

Lembar Tahun 02

"Meniadi Pelayan Pelayaran Berarti Mendukung Terciptanya Keselamatan Berlayar"

PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA

Shipping Company

Jl. S. M. Amin No. 231 Jaya Mukti - Dumai 28816 Riau, Indonesia
Telp : +62 765 32695, Fax. +62 765 439673
Email : pcpdumai@gmail.com // ops.dumai@pcplines.co.id

SURAT KETERANGAN

Dumai, 02 Mei 2018
Nomor : 118 /PCP-DUM/V/2019
Lamp :
Perihal : Masa Proda/Praktek Kerja Lapangan di
PT. Pelayaran Cahaya Papua Cab Dumai

Dengan Hormat,

Bersama ini kami sampaikan bahwa Taruna dibawah ini :

- Nama Taruna : FEBRIAN ADITIA ERDIN
- NRP : 459169052
- Jurusan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN/ SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN - JAKARTA

Telah selesai melaksanakan Proda/PKL nya di Perusahaan kami selama **8 Bulan** (dari tgl 01 September 2018 s/d 30 April 2019).

Selama masa Proda/Praktek Kerja Lapangan kami menilai Taruna tersebut menunjukan **Dedikasi yang Baik** dan **sangat memuaskan** dalam hal Praktek kerja Lapangan di Perusahaan kami.

Demikianlah Surat Keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebaik baiknya.

Hormat kami,
PT. Pelayaran Cahaya Papua
Cabang Dumai

IWAN NAWAWI
Kepala Cabang.

FIRMAN, S.H., M.Kn
NOTARIS DUMAI

SK. MENKUMHAM RI NO. : AHU-0128 AH.02.01.TH 2010
TANGGAL : 23 JANUARI 2010

SALINAN AKTA :

Judul : PEMBUKAAN KANTOR CABANG PERSEROAN TERBATAS PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA

Nomor : 01.

Tanggal : 01 Nopember 2016

Penghadap : - Tn. IWAN HAWANI

Kantor :
Jalan Sultan Syarif Kasim No. 161 Lt. II
Telp / Fax : 0765 - 440639
email : firman.evolet@yahoo.co.id
KOTA DUMAI

-Sedemikian hingga Tuan IWAN NAWAWI sah dan wenang bertindak untuk dan atas nama Perseroan Terbatas PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA, berkedudukan dan berkantor pusat di Kabupaten Merauke,— sedemikian berdasarkan Akta Pendirian Perseroan Terbatas ——— PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA, Nomor: 50, tanggal 14-05-2003 (empat belas Mei dua ribu tiga), yang dibuat oleh dan dihadapan SITARESMI PUSPADEWI SUBIANTO, Sarjana Hukum, Notaris di Surabaya, dan telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan keputusan Nomor: C-07904 HT.01.01.TH.2004 tanggal 01-04-2004 (satu April dua ribu empat), dan terhadap anggaran dasar mana telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir diubah dengan akta Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA, Nomor: 78, tanggal 25-05-2015 (dua puluh lima Mei dua ribu lima belas), yang dibuat dihadapan MELLY TRI YENNY ALIDIN, Sarjana Hukum, Notaris di Pekanbaru, dan perubahannya telah diterima dan dicatat didalam Sistem Administrasi Badan Hukum sebagaimana tersebut dalam surat dari Menteri Hukum Dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Nomor: AHU-AH.01.03.09.0939130, tanggal 10-06-2015 (sepuluh Juni dua ribu lima belas). ———

-Salinan Akta tersebut diatas telah diperlihatkan kepada saya, Notaris, yang fotocopinya dilekatkan pada minuta akta ini.———

-Penghadap telah saya, Notaris kenal.———

-Penghadap dalam kedudukannya tersebut diatas dengan akta ini— menerangkan dan menyatakan sebagai berikut:———

- Dengan akta ini membuka Kantor Cabang dari Perseroan——— Terbatas PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA tersebut ——— di Kota Dumai, Provinsi Riau. ———
- Bahwa Pembukaan Kantor Cabang Perseroan Terbatas——— PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA tersebut dimulai pada hari akta ini ditandatangani;———

- Mengadakan kegiatan usaha-usaha perseroan dengan mengingat segala peraturan dan ketentuan yang berlaku dalam anggaran dasar, satu dan lain guna kepentingan dan kemajuan perseroan;
- Membeli dan menyediakan barang-barang yang diperlukan untuk melaksanakan pekerjaan yang dimaksud sesuai dengan pedoman ketentuan yang ditetapkan oleh perseroan;
- Menerima segala surat-surat baik yang tercatat maupun yang tidak tercatat yang dialamatkan kepada perwakilan/cabang tersebut dan selanjutnya membuka, membaca dan membalasnya surat-surat tersebut;
- Memberikan laporan-laporan tentang pekerjaan yang dilaksanakan baik usaha-usaha yang dijalankan dan juga laporan kepada Kantor - Pusat perseroan di Dumai.
-Mengurus segala pajak-pajak yang berkaitan dengan usaha-usaha yang dijalankan tersebut;
-Kuasaan-kekuasaan tersebut diberikan dengan ketentuan ketentuan:

a. Yang dikuasakan wajib dan harus menjalankan kuasa ini dengan memperhatikan norma-norma yang berlaku dalam perdagangan dan peraturan-peraturan;
b. yang dikuasakan tidak berhak memindahkan kuasa ini kepada pihak lain baik untuk seluruhnya maupun sebagian saja;
c. Segala tindakan dari yang dikuasakan yang melanggar peraturan dalam bidang perdagangan/ekonomi yang berlaku adalah tidak sah terhadap perseroan dan oleh karenanya seluruhnya menjadi tanggungan dan resiko sepenuhnya dari penerima kuasa;
d. Apabila pihak yang dikuasakan lalai, yang mengakibatkan pelanggaran terhadap kuasa yang diberikan, maka hak yang dikuasakan menjadi batal dan pemberi kuasa (perseroan) tidak dapat dituntut dalam bentuk apapun;

- Bahwa mengangkat sebagai Kepala Kantor dan/atau Pimpinan Cabang Perseroan yaitu: ——————————
  -Tuan IWAN NAWAWI tersebut, sebagaimana berdasarkan Surat Keputusan Nomor: 102/PCP-PKU/10.16, tertanggal 18-10-2016 (delapan belas Oktober dua ribu enam belas), yang ditandatangani oleh Tuan SAKURMANTO, selaku Direktur Utama ——————
  PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA. ——————————
  -Surat Keputusan mana foto copynya dilekatkan pada minuta akta ini. ——————————
- Sehubungan dengan hal tersebut, penghadap yang bertindak sebagaimana tersebut diatas menerangkan bahwa segala syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan yang termuat dalam Anggaran Dasar Perseroan Terbatas PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA tersebut tetap berlaku sebagaimana mestinya. ——————
- Memberikan kuasa kepada: ——————————
  -Tuan IWAN NAWAWI tersebut diatas, dengan jabatannya sebagai Pimpinan Cabang di Kota Dumai. ——————————

—————— KHUSUS ——————

- Sebagai Pimpinan perwakilan/cabang untuk membuka, mengurus menjalankan dan memimpin perwakilan/cabang perseroan terbatas PT. PELAYARAN CAHAYA PAPUA di Kota Dumai dan sekiranya khusus untuk mengembangkan usaha perseroan. ——————
- Untuk keperluan itu yang menerima kuasa berhak untuk meminta izin dari Pemerintah setempat atas pembuatan perwakilan/cabang tersebut sesuai dengan peraturan yang berlaku bilamana hal ini masih diperlukan; ——————————
- Menghubungi instansi Pemerintah maupun swasta yang ada kaitannya dengan usaha-usaha yang dijalankan oleh perwakilan/ cabang tersebut; ——————————
- Membuat dan menadatangani serta mengajukan surat-surat permohonan kepada instansi yang bersangkutan; ——————

FIRMAN, S.H., M.Kn. NOTARIS KOTA DUMAI