
Pengaruh Clearance In Dan Out Terhadap Jumlah Kunjungan Kapal Yang Diageni Oleh PT Buana Lintas Lautan Jakarta

*Rudolf Barivesa Bagaskara, Sugiyanto, Sukmanofith, Ernis
Prodi KALK*

*Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta
Jl. Marunda Makmur No.1 Cilincing, Jakarta Utara. Jakarta 14150*

Abstract

Shipping is part of a very strategic marine transportation facility for the maritime world and is a vital means that supports the goals of national unity and integrity and realizes Indonesia's ideals as a world maritime axis and to support the Indonesian economic sector.

One of the shipping companies in Indonesia where I practice is PT. Buana Lintas Lautan Jakarta which was founded in 2005. Since its inception PT. Buana Lintas Lautan Jakarta is required to provide the best and maximum possible service to service users, because in the shipping world, service is prioritized, so that service users feel satisfied and have confidence in the management and transportation of their goods.

Clearance services in and out of ships is one type of service provided by the company to service users. To maintain the trust of service users who use ship agency services to the company, the service must be carried out briefly and smoothly without being constrained. short and smooth, without experiencing any obstacles. The clearance process for these agencies as a whole should be able to be done in less than 24 hours.

However, in the course of handling in and out clearance services, they often encounter several obstacles, including: preparation of complete ship clearance documents at PT. Ocean Crossings is not optimal, the information provided by the agent to the ship regarding the readiness of the ship, both in terms of documentation and physically when the ship arrives, is felt to be lacking, so that when the ship arrives the ship is not ready to do clearance. The lack of communication between agents and related agencies such as (Customs and Excise, KSOP, Immigration, Quarantine and Pelindo) also hampers ship clearance services so that it takes longer. So companies need to reduce clearance processing time so that the number of ships that the company agency can be more more and faster service.

Copyright @2022, **METEOR STIP MARUNDA**, ISSN : 1979-4746, eISSN : 2685-4775

Abstrak

Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut yang sangat strategis bagi dunia maritim dan merupakan sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional serta mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia serta untuk menunjang sektor perekonomian Indonesia.

Salah satu perusahaan pelayaran di Indonesia yaitu tempat saya praktek adalah PT. Buana Lintas Lautan Jakarta yang didirikan pada tahun 2005. Sejak awal didirikan PT. Buana Lintas Lautan Jakarta di tuntut untuk memberikan pelayanan sebaik-baiknya dan semaksimal mungkin kepada pemakai jasa, sebab di dalam dunia pelayaran, pelayanan jasa diutamakan, agar pemakai jasa merasa puas dan percaya atas pengurusan serta pengangkutan barangnya.

Pelayanan jasa clearance in dan out kapal adalah salah satu jenis pelayanan jasa yang diberikan oleh perusahaan kepada pengguna jasa. Untuk menjaga kepercayaan pengguna jasa yang menggunakan jasa keagenan kapal kepada perusahaan, maka pelayanan harus dilakukan secara singkat dan lancar tanpa terkendala. Setiap perusahaan akan bersaing dengan perusahaan lain 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. Proses pengurusan clearance pada instansi – instansi tersebut secara keseluruhan seharusnya dapat dilakukan kurang dari 24 jam.

Akan tetapi, dalam perjalanannya penanganan pelayanan jasa clearance in dan out sering mengalami beberapa kendala, diantaranya: persiapan kelengkapan dokumen clearance kapal pada PT. Buana Lintas Lautan 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. Maka perusahaan perlu menekan waktu pengurusan clearance sehingga jumlah kapal yang diageni perusahaan dapat lebih banyak serta pelayanannya lebih cepat.

Copyright @2022, **METEOR STIP MARUNDA**, ISSN : 1979-4746, eISSN : 2685-4775

Kata Kunci : waktu pelayanan, pengurusan clearance in & out kapal, jumlah kunjungan kapal.

Permalink Doi : <https://doi.org/10.36101/pcsa.v4i1.229>

1. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan Negara yang memiliki potensi ekonomi yang tinggi. Sebagai bangsa yang didominasi lautan, sudah sepatutnya perekonomian tak hanya bertumpu pada sektor daratan. Dengan memiliki ribuan pulau, transportasi laut menjadi salah satu alternatif sebagai unsur penghubung untuk menjangkau pulau demi pulau. Oleh karena itu, jasa transportasi laut memiliki peranan yang penting dalam lalu lintas perdagangan di Indonesia.

Salah satu perusahaan pelayaran di Indonesia yaitu tempat saya praktek adalah PT. Buana Lintas Lautan Jakarta yang didirikan pada tahun 2005. Perseroan ini memulai kiprahnya dalam industri pelayaran dengan mengoperasikan 9 (sembilan) kapal tanker minyak. Kesembilan kapal tanker tersebut disewakan oleh Perseroan kepada PT Pertamina yang sekaligus menjadi tonggak awal hubungan bisnis Perseroan dengan Pertamina dan saat ini sudah mengoperasikan 32 kapal tanker.

Sejak awal didirikan PT. Buana Lintas Lautan Jakarta di tuntut untuk memberikan pelayanan sebaik-baiknya dan semaksimal mungkin kepada pemakai jasa, sebab di dalam dunia pelayaran, pelayanan jasa di utamakan, agar pemakai jasa merasa puas dan percaya atas pengurusan serta pengangkutan barangnya.

PT. Buana Lintas Lautan Jakarta mengalami perkembangan yang sangat pesat, namun dengan rata-rata jumlah kunjungan kapal yang dapat mencapai 8-10 kapal setiap bulannya seringkali terjadi tumpang tindih ataupun saling mengandalkan pekerjaan antar karyawan sehingga laporan yang diterima operasional di kantor dari agent on board di kapal mengenai laporan harian kegiatan kapal tidak dapat direspon dengan baik karena 1 orang operasional tidak fokus dalam mengurus 1 kapal, bahkan 1 orang dapat memegang 2-3 kapal.

Pelayanan jasa clearance in dan out kapal adalah salah satu jenis pelayanan jasa yang diberikan oleh perusahaan kepada pengguna jasa. 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.

Akan tetapi, dalam perjalanannya penanganan pelayanan jasa clearance in dan out sering mengalami beberapa kendala, diantaranya: persiapan kelengkapan dokumen clearance kapal pada PT. Buana Lintas Lautan 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.

Setiap perusahaan akan bersaing dengan perusahaan lain 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. 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.

Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. 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. Dapat dijadikan masukan bagi seluruh staff operasional di PT. Buana Lintas Lautan Jakarta agar lebih memahami

pengaruh antara waktu pelayanan clearance in dan out kapal dengan jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh perusahaan.

- b. Dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi perusahaan jasa keagenan kapal maupun pihak-pihak terkait lainnya dalam hal bagaimana memberikan pelayanan jasa clearance in dan out kapal agar dapat terlaksana dengan cepat dan lancar tanpa terkendala sehingga dapat menambah kunjungan kapal yang diageni oleh perusahaan.
- c. Secara praktis juga berguna sebagai bahan pertimbangan dalam meningkatkan pelayanan di PT. Buana Lintas Lautan Jakarta

lainnya yang terkait dengan pelayanan jasa keagenan yang terdapat dibagian operasional PT. Buana Lintas Lautan Jakarta.

- b. Observasi
Teknik ini mengacu pada kegiatan pelayanan jasa keagenan PT. Buana Lintas Lautan Jakarta dalam melayani jasa clearance in dan out terhadap kapal-kapal yang diageni selama berada dikawasan Pelabuhan Banten.
- c. Studi Pustaka
Yaitu pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti, ataupun mengutip dari buku-buku referensi, termasuk dari berbagai situs internet dan e-books yang relevan dengan permasalahan yang penulis sajikan.

2. METODE

2.1 Metode Pendekatan Pemecahan Masalah
enulisan 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 menunjukkan hubungan antara variabel - variabel yang akan diteliti, sekaligus mencerminkan jenis dan jumlah rumusan masalah yang perlu dijawab melalui penelitian, teori yang digunakan adalah untuk merumuskan hipotesis, dan teknik analisis statistik yang hendak digunakan.

2.2 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 dokumentasi yang sudah menjadi arsip perusahaan. Hal tersebut dapat berupa data - data fasilitas yang dimiliki, data kunjungan kapal, dan data-data

2.3 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 mengidentifikasi 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 mengidentifikasi 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:
 $X = \text{clearance in dan out.}$
2. Variabel terikat (Dependent Variable)
Merupakan variabel yang dalam pola hubungannya dipengaruhi variabel bebas. Yang menjadi variabel terikat dalam penelitian ini adalah : $Y = \text{jumlah kunjungan kapal.}$

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 :

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

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)

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. Analisis Koefisien Penentu
Bertujuan untuk mengetahui pengaruh secara presentase atau kontribusi anantara variabel x dengan variabel y.

Rumus indeks determinasi adalah sebagai berikut :

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

Keterangan :

KP = Koefisien penentu

r = Koefisien korelasi

3. 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:

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

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

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

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 thitung terhadap ttabel untuk mengetahui nilai thitung digunakan SPSS.

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

TAHUN	BULAN	JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL
2019	JULI	10
	AGUSTUS	11
	SEPTEMBER	15
	OKTOBER	13
	NOVEMBER	11
2020	DESEMBER	10
	JANUARI	11
	FEBRUARI	11
JUMLAH		92

hubungan antara variabel X terhadap

BULAN	TOTAL JAM PELAYANAN
JULI'19	89
AGUSTUS'19	76
SEPTEMBER'19	116
OKTOBER'19	106
NOVEMBER'19	96
DESEMBER'20	72
JANUARI'20	93
FEBUARI'20	80
TOTAL	728

variabel Y

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Data Waktu Pelayanan Clearance Kapal

Berikut ini data mengenai waktu pelayanan clearance kapal pada PT. Buana Lintas Lautan Jakarta periode bulan Juli 2019 sampai dengan periode bulan Februari 2020.

Tabel 4.4

Jumlah waktu pelayanan clearance kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Buana Lintas Lautan Jakarta periode Juli 2019 sampai Februari 2020 (X)

Sumber : diolah dari bagian operasional PT. BULL, 2020

Dari data pada tabel dan grafik diatas dapat dilihat bahwa dalam periode bulan Juli 2019 – Februari 2020, jumlah waktu pelayanan dokumen clearance kapal yang diageni oleh PT. Buana Lintas Lautan Jakarta adalah 728 jam. Rata-rata per kapal memerlukan waktu selama 7,9 jam.

Tabel 4.5

Jumlah kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Buana Lintas Lautan Jakarta periode Juli 2019 sampai Februari 2020 (Y)

Sumber : diolah dari bagian operasional PT. BULL, 2020

Dari data diatas dapat terlihat bahwa dari periode bulan Juli 2019 – Februari 2020 selama 8 bulan tersebut, PT. Buana Lintas Lautan Jakarta mengageni kapal sebanyak 92 kapal. Apabila diambil rata-rata dari data diatas, setiap bulannya perusahaan mengageni kapal sebanyak 11,5 kapal.

Gambar 4.1



Grafik jumlah kapal yang diageni oleh PT. Buana Lintas Lautan Jakarta periode Juli 2019 sampai Februari 2020

Dari grafik diatas, terlihat bahwa jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Buana Lintas Lautan Jakarta selama periode Juli 2019 – Februari 2020 mengalami fluktuasi bahkan terjadi penurunan yang cukup besar pada bulan September 2019 – Desember 2019.

3.2 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. Buana Lintas Lautan Jakarta selama periode Juli 2019 – Februari 2020.

Februari 2020 mengenai kapal sebanyak 92 kapal, sedangkan waktu pelayanan dokumen clearance kapal sejumlah 728 jam.

3.3 Analisis Data

Dalam analisis data, penulis akan menganalisa pengaruh waktu pelayanan dokumen clearance kapal dengan jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Buana Lintas Lautan Jakarta. 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
Jumlah waktu pelayanan dokumen clearance kapal (X) dan jumlah kunjungan kapal (Y) yang diageni oleh PT. Buana Lintas Lautan Jakarta periode bulan Juli 2019 – Februari 2020

NO	BULAN	WAKTU PELAYANAN DOKUMEN CLEARANCE DALAM SATUAN JAM (X)	JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL (Y)
1	JULI	89	10
2	AGUSTUS	76	11
3	SEPTEMBER	116	15
4	OKTOBER	106	13
5	NOVEMBER	96	11
6	DESEMBER	72	10
7	JANUARI	93	11
8	FEBRUARI	80	11
	TOTAL	728	92

Dari tabel diatas dapat terlihat bahwa PT. Buana Lintas Lautan Jakarta selama periode Juli 2019 –

Tabel 4.8

Analisis waktu pelayanan jasa clearance kapal dengan jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. BULL periode bulan Juli 2019 – Februari 2020

a. Analisis koefisien korelasi

Untuk mengetahui kuat atau lemahnya hubungan antara lamanya waktu pelayanan dokumen clearance kapal terhadap kunjungan kapal pada PT. Buana Lintas Lautan Jakarta 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 :

$$\begin{aligned} \square n &= 8 \\ \square X^2 &= 67838 \\ \square X &= 728 \\ \square Y^2 &= 1078 \\ \square Y &= 92 \\ \square XY &= 8523 \end{aligned}$$

Variabel n = Jumlah Bulan

Variabel X = Clearance in dan out kapal periode Juli 2019 – Februari 2020.

Variabel Y = Jumlah kunjungan kapal periode Juli 2019 – Februari 2020.

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

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

$$= \frac{8(8523) - (728)(92)}{\sqrt{8(67838) - (728)^2} \cdot \sqrt{8(1078) - (92)^2}}$$

$$= \frac{68184 - 66976}{\sqrt{542704 - 529984} \cdot \sqrt{8624 - 8464}}$$

$$= \frac{1208}{\sqrt{12720} \cdot \sqrt{160}}$$

$$= \frac{1208}{112,78 \cdot 12,64}$$

$$= \frac{1208}{1425,53}$$

$r = 0,847$

Dibawah ini penulis lampirkan hasil perhitungan menggunakan aplikasi SPSS 26.0

Tabel 4.9
Tabel Hasil Perhitungan Korelasi menggunakan SPSS

Correlations

		PELAYA NAN	KAPAL
PELAYA NAN	Pearson Correlation	1	.847**
	Sig. (2-tailed)		.008
	N	8	8
KAPAL	Pearson Correlation	.847**	1
	Sig. (2-tailed)	.008	
	N	8	8

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

Diketahui apabila nilai signifikansi < 0,05 maka disimpulkan bahwa variable dinyatakan berkorelasi, sedangkan apabila nilai signifikansi > 0,05 maka variable dinyatakan tidak berkorelasi. Dari perhitungan di atas diperoleh nilai signifikansi variabel bernilai 0,008 yang berarti bahwa terdapat hubungan antara waktu pelayanan dan jumlah kapal yg dilayani. Selain nilai signifikansi, diperoleh juga angka pearson correlation sebesar 0,847 hal tersebut berarti adanya pengaruh yang kuat antara lamanya waktu pelayanan dokumen clearance 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. Buana Lintas Lautan Jakarta.

b. Analisa koefisien penentu

Untuk dapat mengetahui besarnya kontribusi faktor variabel X terhadap perubahan variabel Y dapat diketahui, dengan menggunakan koefisien determinasi (r²) :

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

$$= (0,847)^2 \times 100\%$$

$$= 0,717 \times 100\%$$

$$= 71\%$$

Dari perhitungan di atas dapat di nilai KP (Koefisien Penentu) sebesar 71% dari kedatangan dan keberangkatan kapal yang ditangani oleh PT. Buana Lintas Lautan Jakarta dipengaruhi oleh kinerja pelayanan pengurusan clearance kapal sedangkan 29 % dipengaruhi oleh faktor-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. Uji Hipotesis

Dari perhitungan yang didapat mengenai koefisien korelasi dan juga penentu maka uji hipotesis dapat dilakukan untuk mengetahui signifikan hubungan pelayanan jasa clearance in dan clearance out dengan jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh Perusahaan PT. Buana Lintas Lautan Jakarta.

Keterangan Uji hipotesis yang digunakan penulis, sebagai berikut :

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

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

- a) Uji hipotesis untuk koefisien korelasi.

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

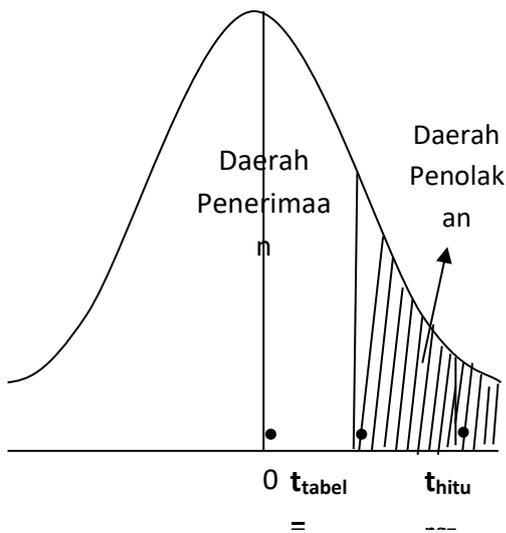
$$\begin{aligned} t_{\text{tabel}} &= (a/2 ; n - k - 1) \\ &= (0,05/2 ; 8 - 1 - 1) \\ &= 0,025 ; 6 \text{ (Dilihat pada distribusi nilai t tabel)} \\ &= 2,447 \end{aligned}$$

Jadi dari hasil hipotesis t hitung > t tabel untuk kesalahan 5% yang diuji pada dua pihak diperoleh $3,899 > 2,447$, maka H_0 ditolak sedangkan H_a diterima.

t hitung = $3,899 > t_{\text{tabel}} = 2,447$
Berarti ada hubungan antara lamanya waktu pelayanan jasa clearance dengan jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh Perusahaan PT. Buana Lintas Lautan Jakarta.

Gambar 4.2

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



3.4 PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis data diatas diketahui bahwa korelasi clearance in dan out (X) terhadap jumlah kunjungan kapal keagenan (Y) PT. Buana Lintas Lautan Jakarta, didapatkan data koefisien korelasi sebesar 0,847 ($r = 0,847$) membuktikan bahwa adanya pengaruh yang positif dan sangat kuat antara kedua variabel yang diteliti. Pada perhitungan analisis koefisien penentu, diperoleh hasil $r^2 = 0,71$ membuktikan bahwa regresi linier ini layak dan koefisien determinasi sebesar 71% menyatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara lamanya waktu pelayanan

clearance terhadap jumlah kunjungan kapal yang diageni perusahaan. Dalam hal ini penulis akan menguraikan pemecahan masalah pengaruh waktu pelayanan clearance kapal dengan jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh PT. Buana Lintas Lautan Jakarta sebagai berikut :

1. Lamanya proses pelayanan clearance kapal Perusahaan dapat lebih mengefisienkan waktu dalam pelayanan clearance kapal. Sebagai contoh, pada bulan Juli 2019, 10 kapal ditangani selama 89 jam atau rata – rata 8,9 jam per kapal. Pada bulan Agustus 2019, 11 kapal ditangani selama 76 jam dengan rata-rata 6,91 jam per kapal, jauh lebih cepat dari bulan sebelumnya. Artinya, apabila waktu pelayanan dapat dipercepat setiap kapalnya, maka perusahaan dapat menangani kapal lebih banyak lagi sehingga kunjungan kapal dapat meningkat.
2. Belum tercapainya standar pelayanan kapal
Dari data rata-rata yang ada, terdapat selisih antara lamanya waktu pelayanan clearance dengan standar waktu yang ditetapkan, yaitu sebesar 1,91 jam. Artinya, dengan persiapan dokumen clearance yang lebih baik, pengurusan clearance kapal pada setiap instansi dapat dilakukan lebih cepat agar perusahaan dapat tetap memberikan pelayanan yang terbaik.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai analisis regresi dan koefisien korelasi, koefisien determinasi dan uji hipotesis antara lamanya waktu pelayanan dokumen clearance terhadap jumlah kapal yang diageni oleh PT. Buana Lintas Lautan Jakarta periode bulan Juli 2019 sampai dengan periode bulan Februari 2020., maka dapat diambil kesimpulan, yaitu Pada korelasi hubungan waktu pelayanan clearance (X) terhadap jumlah kunjungan kapal keagenan (Y) PT. Buana Lintas Lautan Jakarta, didapatkan data koefisien korelasi sebesar 0,847 ($r = 0,847$) membuktikan bahwa adanya pengaruh korelasi yang positif dan sangat kuat, Melalui analisis koefisien penentu diperoleh hasil $R^2 = 0,71$, membuktikan bahwa regresi linier ini layak dan koefisien determinasi sebesar 71% menyatakan bahwa terdapat pengaruh yang

signifikan antara lamanya waktu pelayanan clearance terhadap jumlah kunjungan kapal yang diageni perusahaan, dan Uji hipotesis koefisien korelasi terhadap populasi yang telah dipaparkan, diperoleh hasil thitung > ttabel atau $3,889 > 2,447$ sehingga H_0 ditolak dan H_a diterima.

- [11] Rusli, B. (2013), One Stop Service : Alternatif Pelayanan Sektor Publik Yang Responsif dan Terpadu
- [12] Sugiyono 2006 Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif. Bandung: Alfabeta
- [13] Undang-Undang Republik Indonesia (2008). Pelayaran, Nomor 17 Tahun 2008.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Engkos K. & Hananto S. (2007), Manajemen Perusahaan Pelayaran. Jakarta: Sekolah Tinggi Manajemen Transport, Trisakti.
- [2] Keputusan Menteri Perhubungan (1998) Pengawakan Kapal Niaga Nomor KM. 70 Tahun 1998.
- [3] Keputusan Presiden (2000). Penyelenggaraan Angkutan Laut dan Sungai untuk Minyak dan Gas Bumi Bahan Bakar Minyak dan Gas Nomor 169 Tahun 2000.
- [4] Menurut Suharsimi Arikunto (2000:134) Teknik Pengumpulan Data. Jakarta: Rineka Cipta
- [5] Peraturan Pemerintah (2000). Kepelautan, Nomor 7 tahun 2000.
- [6] Peraturan Menteri Perhubungan (2013) Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal Nomor PM 84 Tahun 2013
- [7] Peraturan Pemerintah (2002). Perkapalan, Nomor 51 Tahun 2002.
- [8] Peraturan Presiden (2014). penugasan Pertamina untuk mendistribusikan Indonesia, Nomor 199 Tahun 2014.
- [9] Pertamina (2013) Dokumen Aplikasi PQA Shipping
- [10] Pertamina (2017) Pedoman Pengelolaan Awak Kapal Revisi Ke-0.