



**PENGARUH KUALITAS LAYANAN AGEN
TERHADAP EFISIENSI PROSES *CLEARANCE IN* DI
BUNATI ANCHORAGE**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**David Alfianto Hardani
NIT 592211318388 K**

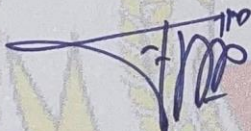
**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2026**

HALAMAN PERSETUJUAN
“PENGARUH KUALITAS LAYANAN AGEN TERHADAP EFISIENSI
PROSES *CLEARANCE IN* DI BUNATI ANCHORAGE”

DISUSUN OLEH:
DAVID ALFIANTO HARDANI
NIT. 592211318388 K

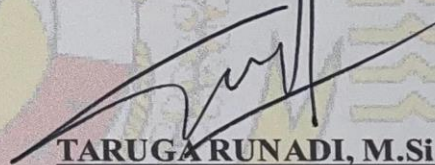
Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 13 April 2026.

Dosen Pembimbing I
Materi



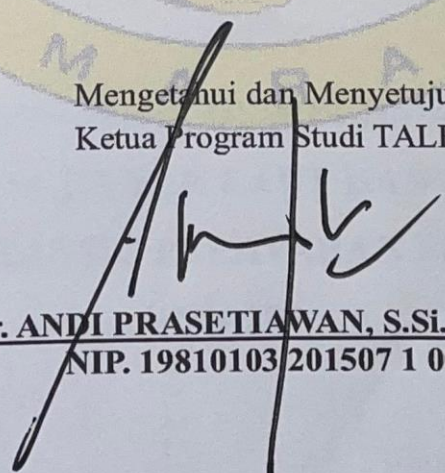
OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.
NIP. 19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



TARUGA RUNADI, M.Si
NIP. 19910601 202012 1 009

Mengetahui dan Menyetujui
Ketua Program Studi TALK



Dr. ANDI PRASETIWAN, S.Si.T., M.M.
NIP. 19810103 201507 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

“PENGARUH KUALITAS LAYANAN AGEN TERHADAP EFISIENSI PROSES *CLEARANCE* IN DI BUNATI ANGHORAGE”

Nama : David Alfianto Hardani

NIT : 592211318388 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Rabu, tanggal 15 April 2026.

Semarang, ...15 April 2026.....

PENGUJI

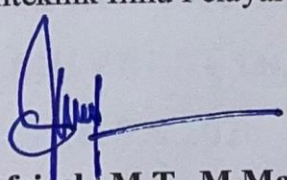
Penguji I : Adhi Pratistha Silen, S.ST., M.M
NIP. 19791107 200212 1 001

Penguji II : Okvita Wahyuni, S.ST., M.M
NIP. 19781024 200212 2 002

Penguji III : Heri Prasetyo, S.M., M.M
NIP. 19850429 201012 1 003

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Dr. Ir. Mafrisal., M.T., M.Mar.E., I.P.U.
NIP. 19730205 199903 1 002

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : David Alfianto Hardani

NIT : 592211318388 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Skripsi dengan judul **“Pengaruh Kualitas Layanan Agen terhadap Efisiensi Proses Clearance In di Bunati Anchorage”**.

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penulisan dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Apabila ditemukan bahwa skripsi ini melanggar etika keilmuan, saya siap menanggung resiko atau hukuman atas pendapat atau temuan orang lain di dalamnya.

Semarang, 13 April 2026

Yang menyatakan,



DAVID ALFIANTO HARDANI

NIT. 592211318388

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto:

1. *“Jika aku menyerah sekarang, aku akan menyesalinya nanti”* (Monkey D. Luffy)
2. *“Maka sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan. Maka apabila engkau selesai (dari suatu urusan), tetaplah bekerja keras (untuk urusan yang lain). Dan hanya kepada TUHAN mu lah engkau berharap”* (QS. Al-Insyirah, 6-8)

Persembahan:

1. Kedua orang tua, (Alm.) Bapak H. Hardani Lupiyanto Adi dan Ibu Eswin Susanti yang selalu mendoakan dan mendukung segala keputusan yang saya jalani dalam kehidupan ini.
2. Kakak saya dan orang-orang terdekat yang selalu membantu, memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini serta mengingatkan kesehatan saya.
3. Keluarga besar PT IDT Trans Agency Cabang Satui.
4. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA

Alhamdulillah Rabbilalamin, dengan penuh puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT. yang telah memberikan Rahmat, taufik serta hidayahnya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang disusun untuk memenuhi ketentuan dan persyaratan penyelesaian kurikulum semester VIII (delapan) Program D-IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Pengalaman penulis selama praktik di PT IDT Trans Agency Cabang Satui, pengetahuan yang diberikan oleh dosen selama pendidikan dan informasi lain yang terkait dengan judul skripsi yang penulis ajukan adalah sebagai dasar penyusunan skripsi yang berjudul “Pengaruh Kualitas Layanan Agen terhadap Efisiensi Proses *Clearance In* di Bunati Anchorage”.

Pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang tidak terhingga kepada semua orang yang telah membantu dan membimbing penulis selama proses penyusunan, khususnya kepada yang terhormat:

1. Kepada Allah SWT. Tuhan Yang Maha Esa yang sudah meridhoi skripsi ini sehingga dapat terselesaikan sesuai dengan rencana.
2. Kepada Bapak H. Hardani Lupiyanto Adi (Alm), Ibu Eswin Susanti dan Mas Erda Setyawan Hardani yang selalu mendoakan dan mendidik penulis dengan kasih sayang, nasihat serta dukungan moral maupun materil dan seluruh dukungannya selama proses penyusunan skripsi hingga berakhirnya skripsi ini agar tercapai cita-cita penulis.
3. Dr. Ir. Mafrisal., M.T., M.Mar.E., I.P.U. selaku direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Dr. Andi Prasetiawan, S.Si.T., M.M. selaku Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
5. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi yang telah meluangkan waktunya serta sabar dalam mengarahkan pembuatan skripsi dengan sistematik materi yang baik dan benar.
6. Bapak Taruga Runadi, M.Si. selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan.

7. Kepada PT IDT Trans Agency Cabang Satui serta seluruh karyawan khususnya Bapak Suriandi, Bapak Prasongko Adi Setiyo, dan Senior serta Alumni yang ada di PT IDT Trans Agency Cabang Satui yang telah memberikan tempat praktik kepada penulis dan memberi ilmu kepada penulis.
8. Kepada Azahra Alaina Restu Khairunisa, S.M. yang selalu menemani, mendampingi, dan mendukung penulis dari awal penyusunan hingga skripsi ini terselesaikan.
9. Kepada teman-teman saya kelas K8B dan kasta kedu yang selalu mendukung.
10. Kepada seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, namun telah banyak membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa setiap orang tidak sempurna dan tidak luput dari kesalahan, meskipun ada kekurangan dalam teknik penulisan dan pengetahuan, oleh karena itu penulis sangat mengharapkan tanggapan dan saran yang berguna bagi pembaca. Akhir kata, penulis berharap skripsi ini dapat membantu penulis dan pembaca serta dapat meningkatkan ilmu pengetahuan di bidang pelayaran.

Semarang,
Penulis

DAVID ALFIANTO HARDANI
NIT. 592211318388

ABSTRAKSI

Hardani, David Alfianto. 2026. *“Pengaruh Kualitas Layanan Agen terhadap Efisiensi Proses Clearance In di Bunati Anchorage”*. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M, Pembimbing II: Taruga Runadi, M.Si.

Kegiatan transportasi laut di Indonesia yang terus meningkat menuntut adanya pelayanan keagenan kapal yang efektif dan efisien, khususnya dalam proses administrasi kedatangan kapal (*clearance in*). Namun, dalam praktiknya masih ditemukan kendala seperti keterlambatan proses *clearance in* akibat dokumen kapal yang tidak lengkap atau telah kedaluwarsa, serta kurang optimalnya koordinasi antara agen dan instansi terkait. Permasalahan tersebut menunjukkan bahwa kualitas layanan agen memiliki peran penting dalam menentukan efisiensi proses *clearance in*. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh kualitas layanan agen terhadap efisiensi proses *clearance in* di Bunati Anchorage.

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan analisis regresi linier sederhana untuk menguji hubungan antara kualitas layanan agen sebagai variabel bebas dan efisiensi proses *clearance in* sebagai variabel terikat. Populasi penelitian adalah kru kapal MV Lumoso Surya dengan jumlah sampel sebanyak 20 responden menggunakan teknik sampling jenuh. Data dikumpulkan melalui kuesioner yang telah diuji validitas dan reliabilitasnya, kemudian dianalisis menggunakan uji asumsi klasik, koefisien korelasi, koefisien determinasi, serta uji t.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kualitas layanan agen berpengaruh positif dan signifikan terhadap efisiensi proses *clearance in* dengan tingkat hubungan yang sangat kuat. Peningkatan kualitas layanan agen, khususnya dalam aspek kecepatan pelayanan, ketepatan dokumen, serta koordinasi dengan instansi terkait, terbukti mampu mempercepat proses *clearance in* dan mengurangi waktu tunggu kapal. Dengan demikian, semakin baik kualitas layanan agen, maka semakin tinggi efisiensi proses *clearance in*. Oleh karena itu, perusahaan keagenan perlu meningkatkan kompetensi SDM, pemanfaatan teknologi, serta kepatuhan terhadap regulasi.

Kata Kunci: *Layanan, Keagenan Kapal, Clearance In.*

ABSTRACT

Hardani, David Alfianto. 2026. *“The Effect of Agent Service Quality on Clearance In Process Efficiency in Bunati Anchorage.”* Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Study Program. Merchant Marine Polytechnic of Semarang. Supervisor I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M, Supervisor II: Taruga Runadi, M.Si.

The ever-increasing maritime transportation activity in Indonesia demands effective and efficient ship agency services, particularly in the clearance-in administration process. However, in practice, obstacles are still encountered, such as delays in the clearance-in process due to incomplete or expired ship documents, and suboptimal coordination between agents and relevant agencies. These issues indicate that the quality of agent service plays a significant role in determining the efficiency of the clearance-in process. Therefore, this study aims to analyze the effect of agent service quality on the efficiency of the clearance-in process at Bunati Anchorage.

This study uses a quantitative method with simple linear regression analysis to examine the relationship between agent service quality as the independent variable and clearance-in process efficiency as the dependent variable. The study population was the crew of the MV Lumoso Surya, with a sample size of 20 respondents using a saturated sampling technique. Data were collected through a questionnaire that had been tested for validity and reliability, then analyzed using the classical assumption test, correlation coefficient, coefficient of determination, and t-test.

The results of the study indicate that agent service quality has a positive and significant effect on the efficiency of the clearance-in process, with a very strong relationship. Improving agent service quality, particularly in terms of service speed, document accuracy, and coordination with relevant agencies, has been shown to accelerate the clearance-in process and reduce ship waiting times. Therefore, the better the agent service quality, the higher the efficiency of the clearance-in process. Therefore, agency companies need to improve human resource competency, technology utilization, and regulatory compliance.

Keywords: Service, Ship Agency, Clearance In.

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
MOTO DAN PERSEMBAHAN	iv
PRAKATA.....	v
ABSTRAKSI.....	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	6
C. Batasan Masalah.....	6
D. Rumusan Masalah	7
E. Tujuan Penelitian.....	7
F. Manfaat Hasil Penelitian	7
BAB II LANDASAN TEORI DAN PENGAJUAN HIPOTESIS	9
A. Deskripsi Teori.....	9
B. Definisi Operasional.....	85
C. Kerangka Berpikir	86
D. Hipotesis	87
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	82
A. Simpulan	82
B. Keterbatasan Penelitian	82
C. Saran.....	83
DAFTAR PUSTAKA.....	85
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	108

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Data Jumlah Kedatangan Kapal Periode Februari – Juni 2025	3
Tabel 1. 2 Data Kedatangan Kapal Bulan Mei 2025	3
Tabel 2. 1 Definisi Operasional	86
Tabel 3. 1 Interpretasi Koefisien Korelasi.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 1 Data Responden Berdasarkan Usia.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 2 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 3 Data Responden Berdasarkan Jabatan ..	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 4 Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir ...	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 5 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 1 ..	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 6 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 2 ..	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 7 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 3 ..	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 8 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 4 ..	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 9 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 5 ..	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 10 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 6	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 11 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 7	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 12 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 8	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 13 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 9	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.14 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 10	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.15 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 11	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.16 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 12	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 17 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 1	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 18 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 2	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 19 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 3	Error! Bookmark not defined.

Tabel 4. 20 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 4 **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 21 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 5 **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 22 Akumulasi Penilaian Responden pada Pernyataan 6 **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 23 Hasil Uji Validitas Variabel X **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 24 Hasil Uji Validitas Variabel Y **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 25 Hasil Uji Reliabilitas X **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 26 Hasil Uji Reliabilitas Y **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 27 Hasil Uji Normalitas **Error! Bookmark not defined.**

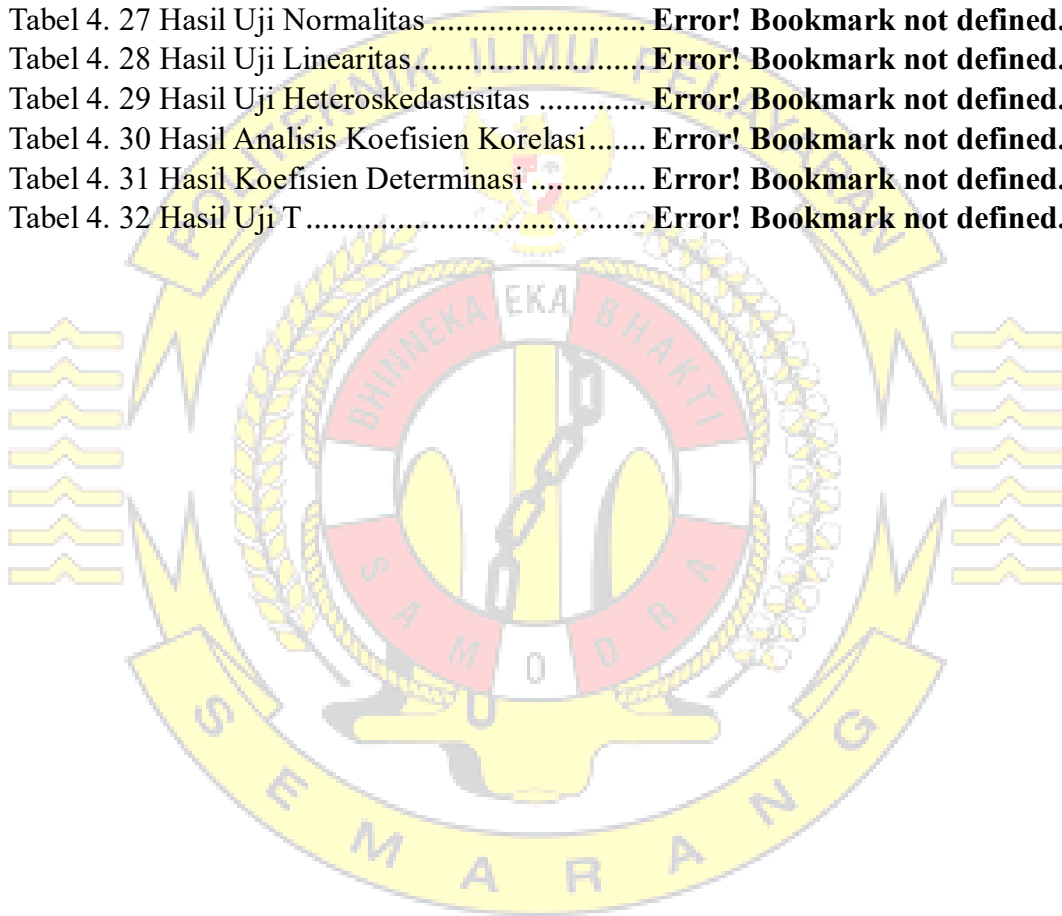
Tabel 4. 28 Hasil Uji Linearitas **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 29 Hasil Uji Heteroskedastisitas **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 30 Hasil Analisis Koefisien Korelasi **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 31 Hasil Koefisien Determinasi **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 32 Hasil Uji T **Error! Bookmark not defined.**



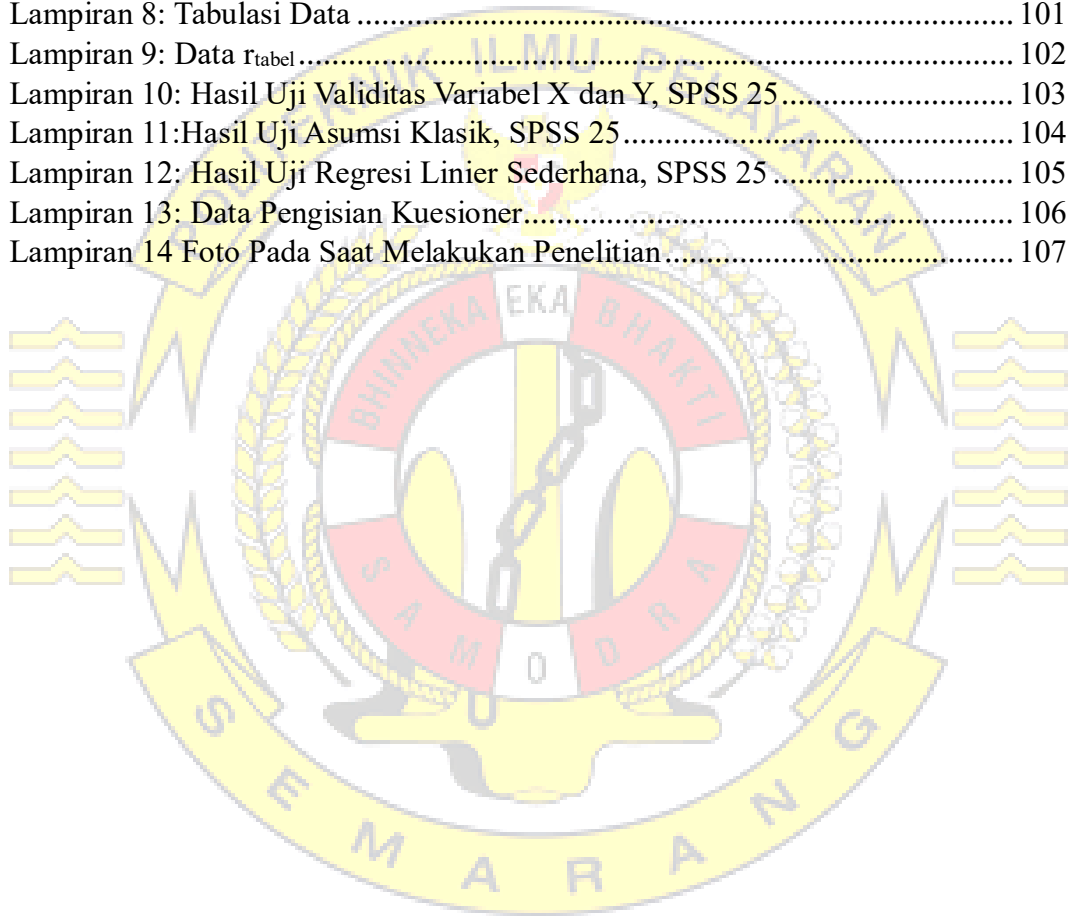
DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Memorandum Sertifikat MV Lumoso Surya.....	5
Gambar 2. 1 SOP clearance in di Bunati Anchorage	66
Gambar 2. 2 Kerangka Berpikir	87



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1: <i>Monthly Report February 2025</i>	91
Lampiran 2: <i>Monthly Report March 2025</i>	92
Lampiran 3: <i>Monthly Report April 2025</i>	93
Lampiran 4: <i>Monthly Report May 2025</i>	94
Lampiran 5: <i>Monthly Report June 2025</i>	95
Lampiran 6: Diagram Kedatangan Kapal di PT. IDT Trans Agency Cabang Satui Periode Februari – Juni 2025.....	96
Lampiran 7: Kuesioner Penelitian	97
Lampiran 8: Tabulasi Data	101
Lampiran 9: Data r_{tabel}	102
Lampiran 10: Hasil Uji Validitas Variabel X dan Y, SPSS 25.....	103
Lampiran 11: Hasil Uji Asumsi Klasik, SPSS 25.....	104
Lampiran 12: Hasil Uji Regresi Linier Sederhana, SPSS 25	105
Lampiran 13: Data Pengisian Kuesioner.....	106
Lampiran 14 Foto Pada Saat Melakukan Penelitian.....	107



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, dengan sebagian besar wilayahnya terdiri dari perairan laut, serta terletak secara geografis di antara Benua Asia dan Benua Australia, serta Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Sebagai negara kepulauan yang memiliki wilayah laut terluas, Indonesia memiliki potensi signifikan untuk menjadi pusat maritim global. Negara Indonesia berbatasan langsung dengan sepuluh negara tetangga, yaitu Malaysia, Singapura, Thailand, Filipina, Vietnam, India, Palau, Papua Nugini, Timor-Leste, dan Australia Darmawan dalam (Devia Fitriani et al., 2025).

Dengan posisi strategis wilayah Indonesia, industri pelayaran di negara Indonesia mengalami perkembangan yang berkelanjutan, didukung oleh posisi geografis yang sangat strategis untuk perniagaan internasional. Disamping itu, hal ini menciptakan peluang bisnis bagi perusahaan pelayaran domestik dan internasional, serta perusahaan keagenan kapal. Kegiatan ekspor-impor di Indonesia sangat tinggi, terutama melalui transportasi laut, yang terbukti dari banyaknya kapal asing dan domestik yang melakukan aktivitas bongkar muat di pelabuhan Indonesia. Tingginya aktivitas bongkar muat di pelabuhan juga berkontribusi pada pertumbuhan perusahaan pelayaran di Indonesia (Titis Ari Wibowo & Agung Kwartama, 2025).

Di setiap perusahaan, keberhasilan dan sasaran perusahaan selalu berkaitan dengan manusia. Manusia yang merancang, mengorganisir, mengelola, dan menggunakan sumber daya perusahaan. Pada perusahaan keagenan, manusia sebagai agen pelayaran memiliki peran krusial dalam membantu pengelolaan kapal serta proses bongkar muat di pelabuhan. Kegiatan keagenan itu sendiri diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 11 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal, dalam Pasal 2 dijelaskan bahwa kegiatan keagenan kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili perusahaan angkutan laut asing dan/atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia (Sumali et al., 2021).

PT IDT Trans Agency Cabang Satui adalah industri keagenan pelayaran yang berfokus pada jasa keagenan kapal. Industri ini melayani kapal di Bunati Anchorage, Kalimantan Selatan yang akan melakukan muat/*loading*. PT IDT Trans Agency Cabang Satui berperan sebagai perwakilan dari pemilik kapal/*shipowner* atau penyewa kapal/*charterer* untuk mengurus dan melayani segala urusan ketika kapal tersebut akan memasuki/*clearance in* ke wilayah Bunati Anchorage sampai dengan keberangkatan kapal/*clearance out* dari wilayah Bunati Anchorage. Kapal datang ke Bunati Anchorage bukan hanya kapal-kapal domestik saja, banyak juga kapal asing yang datang ke Bunati Anchorage untuk *loading* muatan. Kapal yang datang ke wilayah Bunati Anchorage mayoritas jenis kapal *bulk carrier* dan muatan yang diangkut adalah batubara. PT IDT Trans Agency Cabang Satui merupakan salah satu perusahaan

pelayaran terkemuka dan memiliki peranan hebat dalam industri ini. Pada tabel 1.1 dapat dilihat bahwa jumlah kapal yang ditangani oleh PT IDT Trans Agency Cabang Satui dalam periode Februari – Juni hampir rata pada kuantitas.

Tabel 1. 1 Data Jumlah Kedatangan Kapal Periode Februari – Juni 2025

No	Bulan	Jumlah Kedatangan Kapal
1	Februari	31
2	Maret	46
3	April	28
4	Mei	34
5	Juni	24

Sumber Data: *Monthly Report* PT IDT Trans Agency Cabang Satui

Menurut tabel 1.2 terdapat permasalahan yaitu proses *clearance in* pada MV Lumoso Surya. Waktu yang dibutuhkan untuk *clearance in* pada MV Lumoso Surya membutuhkan waktu lebih lama dibandingkan dengan kapal lainnya yang membutuhkan waktu idealnya 24 jam untuk proses *clearance in*. Hal ini dikarenakan terdapat sertifikat kapal yang sudah *expired* sehingga harus dilakukan perpanjangan sertifikat yang dimana PT IDT Trans Agency Cabang Satui berperan penting dalam pengajuan perpanjangan sertifikat kapal tersebut.

Tabel 1. 2 Data Kedatangan Kapal Bulan Mei 2025

No	Nama Kapal	Clearance In	Pelabuhan Tujuan
1	MV. ANDHIKA SHAKILLA	24 jam	CILACAP, ID
2	MV. HABCO PIONEER	24 jam	PACITAN, ID
3	MV. AGIOS IOANNIS	24 jam	CHINA
4	MV. HABCO POLARIS	24 jam	CILACAP, ID
5	MV. WORLD VIRTUE	24 jam	SOUTH KOREA
6	MV. PEACE	24 jam	CHINA
7	MV. ODETTE	24 jam	PULAU OBI, ID
8	MV. IMS JAKARTA	24 jam	WEDA, ID
9	MV. ATLANTIC AFFINITY	24 jam	INDIA
10	MV. THE LIVING	24 jam	CHINA
11	MV. PATRIA NAWASENA 2	24 jam	MOROSI, ID
12	MV. MUHASYIR	24 jam	WEDA, ID
13	MV. LUMOSO SURYA	48 jam	CILACAP, ID

14	MV. JIAN XIANG	24 jam	CHINA
15	MV. CM LAURENCIA	24 jam	PULAU OBI, ID
16	MV. ANDHIKA SHAKILLA	24 jam	CILACAP, ID
17	MV. GEOSAND	24 jam	INDIA
18	MV. NAN XIN 27	24 jam	CHINA
19	MV. SAN GEORGE	24 jam	INDIA
20	MV. SHEN HUA 811	24 jam	CHINA
21	MV. ODETTE	24 jam	PULAU OBI, ID
22	MV. IMS BALI	24 jam	BAHODOPI, ID
23	MV. PROTEFS	24 jam	CHINA
24	MV. HABCO CARINA	24 jam	MOROSI, ID
25	MV. ANDHIKA ALISHA	24 jam	WEDA, ID
26	MV. LATIFAH BARUNA	24 jam	PANGKALAN SUSU, ID
27	MV. IMS JAKARTA	24 jam	WEDA, ID
28	MV. ANDHIKA SHAKILLA	24 jam	CILACAP, ID
29	MV. HABCO ANKAA	24 jam	WEDA, ID
30	MV. DONGHAE STAR	24 jam	CHINA
31	MV. XI YUAN	24 jam	CHINA
32	MV. YU XIAO 8	24 jam	CHINA
33	MV. CLARA B	24 jam	CHINA
34	MV. CM LAURENCIA	24 jam	PULAU OBI, ID

Sumber Data: *May Monthly Report* PT IDT Trans Agency Cabang Satui

Berdasarkan pada gambar 1.1 ada beberapa sertifikat kapal pada MV Lumoso Surya yang telah melewati masa berlaku/*expired* pada saat kapal tersebut tiba di wilayah Bunati Anchorage. Kondisi ini menyebabkan kapal tidak dapat langsung melaksanakan proses *clearance in* sebelum dilakukan perpanjangan terhadap sertifikat-sertifikat yang sudah tidak berlaku tersebut. Dalam situasi inilah peran PT IDT Trans Agency Cabang Satui sebagai agen menjadi sangat penting, yaitu dengan mengajukan perpanjangan sertifikat kepada pihak berwenang dan melakukan koordinasi intensif dengan instansi pelabuhan terkait, dalam hal ini KSOP Kelas III Satui, agar seluruh dokumen kapal dapat kembali memenuhi persyaratan administrasi dan keselamatan pelayaran. Kecepatan PT IDT Trans Agency Cabang Satui dalam menangani

proses perpanjangan sertifikat ini sangat menentukan kelancaran dan percepatan penyelesaian *clearance in*, karena semakin cepat proses perpanjangan dilakukan, maka semakin cepat waktu tunggu kapal di area anchorage, yang pada akhirnya berpengaruh terhadap efisiensi operasional kapal dan reputasi pelayanan agen terkait.

MV : LUMOSO SURYA
CALL SIGN : PLMN
IMO : 9238222
MASTER : FANUS MAFTUKHIN

15/2023 1900 hr

UPDATE FOLLOWING CERTIFICATES					
No	CERTIFICATE	ISSUE DATE	EXPIRY DATE	ENDORSMENT	NEXT ANNUAL
1 ✓	Certificate of registry (Certificate of nationality) / SURAT LAUT	23-Mar-15	Permanent	12-Feb-25	
2 ✓	International Tonnage certificate	27-Feb-15	Permanent		
3 ✓	Register Of Ship Lifting Appliances (BKI)	21-May-24	Permanent	21-May-25	
4 ✓	Classification certificate (BKI)	21-May-24	20-May-25		
5 ✓	International Load line certificate (BKI)	20-Mar-25	21-May-25		
6 ✓	International Ship Security Cert (ISSC)	08-Sep-20	31-May-25	20-Sep-23	
7 ✓	Document Riwayat Kapal (CSR)	07-May-15	Permanent		
8 ✓	Cargo Ship Safety Construction	27-May-24	01-May-25		
9 ✓	Cargo Ship Safety Equipment	27-May-24	01-May-25		
10 ✓	Cargo Ship Safety Radio Certificate	27-May-24	01-May-25		
11 ✓	Ship Station License	03-Mar-21	02-Mar-26		

Sumber: Dokumentasi Peneliti

Gambar 1. 1 Memorandum Sertifikat MV Lumoso Surya

Selain permasalahan sertifikat kapal yang telah melewati masa berlaku, terdapat kendala lain yang memengaruhi proses *clearance in*, yaitu ketidaksesuaian atau kesalahan dalam dokumen kapal serta keterlambatan koordinasi antara agen dengan instansi terkait. Permasalahan tersebut menunjukkan bahwa kualitas layanan agen, khususnya dalam hal ketelitian dokumen dan kemampuan koordinasi, masih perlu ditingkatkan guna mendukung kelancaran proses *clearance in* di Bunati Anchorage.

Berdasarkan masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, peneliti bermaksud untuk melakukan studi mengenai pengaruh pelayanan kapal yang diageni oleh PT IDT Trans Agency Cabang Satui terhadap kelancaran proses

clearance in di wilayah Bunati Anchorage. Penelitian ini berjudul **“PENGARUH KUALITAS LAYANAN AGEN TERHADAP EFISIENSI PROSES *CLEARANCE IN* DI BUNATI ANCHORAGE”**. Melalui penelitian ini, peneliti ingin mengetahui sejauh mana kualitas layanan agen kapal berperan dalam mempercepat dan mempermudah proses administrasi kedatangan kapal, khususnya dalam hal ketepatan waktu penyelesaian dokumen serta koordinasi antara pihak agen dan instansi pelabuhan terkait.

B. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah merupakan langkah yang krusial dan membantu peneliti untuk memahami berbagai permasalahan yang harus dijelaskan. Dengan tujuan untuk mengeksplorasi pengaruh layanan agen terhadap proses *clearance in* di Bunati Anchorage. Berikut adalah masalah yang diidentifikasi peneliti, sebagai berikut.

1. Proses *clearance in* kapal di wilayah Bunati Anchorage masih belum berjalan optimal.
2. Peran dan kualitas layanan PT IDT Trans Agency Cabang Satui sebagai agen kapal belum sepenuhnya efektif dalam mempercepat proses *clearance in*.

C. Batasan Masalah

Setelah mengidentifikasi permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya, diperlukan adanya batasan masalah agar penyajian data dan analisis dapat dilakukan secara lebih efisien serta menghasilkan informasi yang relevan dan berkualitas. Pembatasan ini juga bertujuan agar penelitian menjadi lebih fokus, terarah, dan selaras dengan tujuan yang ingin dicapai. Dalam

penelitian ini, peneliti membatasi ruang lingkup pada variabel (X) layanan agen (Y) proses *clearance in* di Bunati Anchorage.

1. Variabel bebas yang diteliti adalah layanan agen (X).
2. Variabel terikat yang diteliti adalah proses *clearance in* (Y).
3. Responden yang diteliti yaitu kru kapal MV Lumoso Surya yang berjumlah 20 orang.

D. Rumusan Masalah

Peneliti menemukan beberapa kejadian selama penelitian di PT IDT Trans Agency Cabang Satui. Berlandaskan latar belakang serta judul dari penelitian ini, peneliti membuat rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apa saja faktor layanan agen yang mempengaruhi proses *clearance in* di Bunati Anchorage?
2. Seberapa besar faktor layanan agen mempengaruhi proses *clearance in* di Bunati Anchorage?

E. Tujuan Penelitian

Berlandaskan rumusan masalah yang telah dituliskan, tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengidentifikasi aspek atau faktor layanan agen yang mempengaruhi proses *clearance in* di Bunati Anchorage.
2. Untuk memahami seberapa besar faktor layanan agen mempengaruhi proses *clearance in* di Bunati Anchorage.

F. Manfaat Hasil Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi yang tepat, mendalam, dan bernilai guna bagi pembaca maupun peneliti. Melalui hasil studi

dengan judul “Pengaruh Kualitas Layanan Agen terhadap Efisiensi Proses *Clearance In* di Bunati Anchorage”, penelitian ini diharapkan mempunyai beberapa manfaat yaitu:

1. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi pada pengembangan ilmu pengetahuan di bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, spesifik yang berkaitan dengan peran dan pengaruh layanan agen kapal terhadap kelancaran proses *clearance in*. Selanjutnya manfaat bagi dosen, hasil penelitian ini dapat digunakan oleh dosen sebagai referensi dalam mengembangkan materi perkuliahan, khususnya pada mata kuliah keagenan kapal, operasional pelabuhan, dan manajemen kepelabuhanan. Studi ini memberikan gambaran nyata terkait proses *clearance in* di lapangan.
2. Secara praktis, hasil penelitian ini dapat dijadikan dasar evaluasi PT IDT Trans Agency Cabang Satui dalam meningkatkan kualitas layanan keagenan kapal, terutama dalam proses administrasi kedatangan kapal di wilayah Bunati Anchorage. Selain itu, penelitian ini juga dapat membantu instansi pelabuhan terkait seperti KSOP Kelas III Satui dalam memahami faktor-faktor pelayanan yang memengaruhi efisiensi *clearance in*, sehingga dapat dilakukan perbaikan kebijakan dan koordinasi antar pihak terkait.

BAB II

LANDASAN TEORI DAN PENGAJUAN HIPOTESIS

A. Deskripsi Teori

Penjabaran teori pada penelitian berjudul **Pengaruh Kualitas Layanan Agen terhadap Efisiensi Proses Clearance In di Bunati Anchorage** sebagai berikut.

1. Pengertian Pengaruh

Menurut Cialdini (2021), pengaruh dapat dipahami sebagai kemampuan manusia untuk mengubah pandangan, tindakan, atau keputusan seseorang melalui komunikasi sadar dan interaksi sosial. Dalam dunia organisasi dan perusahaan, hal ini tercermin dalam kemampuan satu pihak untuk mempengaruhi hasil kerja atau tindakan pihak lain melalui kebijakan, instruksi, atau layanan yang diberikan. Robbins & Judge (2020), di sisi lain, mendefinisikan Pengaruh adalah proses sosial dimana kelompok atau individu memengaruhi perilaku orang lain untuk mewujudkan tujuan yang diinginkan. Menurut "Kamus Besar Bahasa Indonesia" (KBBI V), "Pengaruh" didefinisikan seperti kekuatan yang timbul dari suatu hal atau individu atau objek yang membentuk sifat, keyakinan, atau perilaku seseorang.

Pengaruh dapat dipahami sebagai sebuah kekuatan atau impuls yang mendorong terjadinya transformasi dalam individu maupun kelompok. Meskipun sering kali tidak tampak secara eksplisit, pengaruh ini dapat dievaluasi melalui perubahan-perubahan yang terjadi pada sikap, pola berpikir, atau produktivitas kerja. Di tengah dinamika kehidupan sosial,

organisasi, dan dunia bisnis, pengaruh memainkan peran krusial dalam membentuk proses pengambilan keputusan serta mendukung pencapaian tujuan secara lebih tepat pula bermakna.

2. Pengertian Layanan Agen Kapal

Menurut Ayu et al. (2022) Keagenan merupakan hubungan hukum yang sah, yang tercipta ketika dua pihak menyepakati perjanjian, di mana salah satu pihak bertindak sebagai "pemilik" atau principal, dengan ketentuan bahwa principal tetap berhak mengawasi agennya dalam ruang lingkup wewenang yang diberikan. Permenhub Nomor 33 Tahun 2001 Tentang Pengusahaan dan Penyelenggaraan Angkutan Laut mengontrol industri pelayaran nasional maupun internasional untuk menunjuk keagenan, berikut adalah beberapa jenis keagenan kapal.

a. *General agent*

Perusahaan lokal yang disebut *general agent* dipilih oleh pemilik kapal asing untuk mewakili kepentingannya dan memberikan layanan kepada kapal-kapal mereka selama berlayar dan berlabuh di pelabuhan-pelabuhan ataupun area *anchorage* di Indonesia. Tanggung jawab agen umum / *general agent* meliputi:

1) Koordinasi operasi dan pemasaran

Mengawasi operasi bongkar muat untuk menjamin kelancaran proses di perusahaan, memastikan kapal dapat memasuki dan meninggalkan pelabuhan dengan lancar melalui layanan

pemanduan dan penundaan, mencari kargo, mengumumkan *ship's call*, dan berkooordinasi dengan tim pemasaran (*market forces*).

2) Koordinasi keuangan

Tugas utamanya adalah menghimpun serta membukukann seluruh biaya yang berhubungan dengan kapal selama bersandar di pelabuhan, dengan fokus pada penyelesaian tagihan yang tertunda. Bagian *disbursement* harus memastikan semua biaya terbayar, terutama untuk kapal tramper yang tidak Kembali ke pelabuhan asal agen.

3) Mengumpulkan *disbursement*

Semua tagihan dikumpulkan oleh bagian biaya yang dikeluarkan oleh kapal selama berada di pelabuhan dan setelah keberangkatannya. Proses ini dimulai dari operasi keuangan untuk memastikan semua biaya terkelola dengan baik.

4) Penunjukkan Sub Agen

General agent dibantu oleh sub agen untuk menangani tugas khusus atau di pelabuhan tertentu. Sub agen merupakan perwakilan cabang yang diatur langsung oleh *general agent*.

b. *Sub agent*

Perusahaan pelayaran yang dipilih oleh *general agent* untuk memenuhi kebutuhan khusus di pelabuhan tertentu. Tanggung jawab dari *sub agent* ini mencakup:

- 1) Menyediakan layanan untuk kapal, ABK, juga termasuk perbaikan dan pemeliharaan kapal, termasuk penyediaan suku cadang.
- 2) Menangani kegiatan bongkar muat (*stevedoring*) kapal, pengikatan muatan, serta seritikat kargo.

c. Cabang agen

Pada sebagian pelabuhan, cabang agen bertanggung jawab utama untuk mengawasi, memimpin, dan memastikan kelancaran seluruh kewajiban keagenan bagi kapal milik *shipowner*, disewakan atau pihak ketiga lainnya. Cabang agen secara proaktif terlibat dalam mengembangkan dan meningkatkan kegiatan keagenan dengan mematuhi kebijakan perusahaan, merencanakan strategi komersial dan mengelola anggaran dengan disiplin dan cermat. cabang agen bertanggung jawab untuk:

- 1) Melakukan pengaturan dan koordinasi untuk kedatangan dan keberangkatan kapal.
- 2) Membuat surat penunjukan keagenan
- 3) Pelayanan terhadap anak buah kapal (ABK)
- 4) Menyusun dan menyelesaikan daftar permintaan kapal, seperti pasokan *fresh water*/air tawar dan bunker, sesuai dengan kebutuhan yang diatur dalam tugas keagenan.
- 5) Mengurus paspor dan dokumen Imigrasi

- 6) Berinteraksi secara aktif dengan instansi pemerintah dan swasta untuk memastikan peningkatan layanan kepada kapal-kapal yang diageni.
- 7) Melakukan pelaporan rutin mengenai data keberangkatan serta kedatangan kapal kepada *principal/shipowner*.
- 8) Mengurus izin untuk tambat, sandar, dan kepanduan kapal.
- 9) Menyusun dan menyelesaikan biaya penagihan kepada *principal* atau *charterer*, serta pihak terkait lainnya.
- 10) Menyelesaikan *invoice* hasil keagenan
- 11) Menyiapkan dokumen barang dan memberitahu kepada bea cukai sesuai prosedur yang berlaku.

Layanan menurut Moenir dalam Erliyana et al. (2021) adalah kegiatan yang dilaksanakan kelompok atau individu, didasarkan pada sistem, prosedur, dan metode yang terstruktur, dengan tujuan untuk menegakkan keadilan demi keperluan orang lain yang sesuai akan hak mereka. Berlandaskan Permenhub RI Nomor PM 11 Tahun 2016 mengenai Perusahaan Keagenan Kapal dan Penyelenggaraannya, kegiatan keagenan kapal dapat dipahami sebagai bentuk layanan profesional yang diselenggarakan oleh perusahaan keagenan guna menggantikan kepentingan industri pelayaran, baik dalam negeri maupun internasional, selama kapal bersandar di pelabuhan Indonesia. Layanan ini mencakup berbagai aspek penting, seperti penanganan administrasi kedatangan dan keberangkatan kapal (*clearance in dan clearance out*), penyediaan

kebutuhan logistik kapal (*provisioning*), pengaturan pergantian awak kapal (*crew change*), pengelolaan dokumen perizinan serta kepabeanan, dan koordinasi yang harmonis dengan instansi pelabuhan terkait, termasuk KSOP, Bea Cukai, Imigrasi, serta Karantina. Dengan pendekatan ini, keagenan kapal tidak hanya memfasilitasi operasional harian, tetapi juga berkontribusi pada kelancaran dan keamanan kegiatan maritim secara keseluruhan (Sumali et al., 2021).

Lebih lanjut, menurut Wibowo & Kwartama (2024), Layanan agen kapal memainkan peran krusial dalam memfasilitasi kelancaran operasional kapal di pelabuhan, yang pada akhirnya berkontribusi terhadap harmoni dan produktivitas kegiatan maritim. Kualitas layanan yang diberikan oleh agen tersebut memiliki dampak signifikan terhadap efisiensi waktu sandar kapal, kelancaran proses bongkar muat, serta kepatuhan terhadap regulasi pelabuhan dan norma maritim internasional. Agen yang mampu menyediakan layanan yang responsif, tepat sasaran, dan sesuai dengan prosedur baku akan secara efektif mengurangi waktu tunggu kapal dan menekan biaya operasional pelayaran, sehingga mendukung keberlanjutan dan keamanan rantai pasok laut secara lebih manusiawi dan efisien.

Menurut Turnip & Dody Efrianto (2025), menyebutkan faktor-faktor yang memengaruhi kualitas layanan agen kapal antara lain:

a) Kecepatan Layanan

Mencerminkan kemampuan agen untuk menyelesaikan proses administrasi, perizinan, dan dokumentasi kapal dengan tepat waktu,

sehingga mencegah terjadinya penundaan bagi kapal. Hal ini menunjukkan efisiensi operasional yang membantu meminimalkan waktu tunggu di pelabuhan, yang pada gilirannya berkontribusi langsung terhadap penghematan biaya operasional dan peningkatan produktivitas pelabuhan secara keseluruhan.

b) Ketepatan dan Akurasi Dokumen

Melibatkan ketelitian agen dalam memverifikasi dokumen kapal, seperti *manifest*, sertifikat, dan izin pelayaran, untuk memastikan kesesuaiannya dengan peraturan yang berlaku. Aspek ini sangat penting karena kesalahan kecil dapat menghambat proses *clearance*, menimbulkan sanksi administratif, dan mengurangi kepercayaan dari pemilik kapal atau otoritas pelabuhan.

c) Koordinasi dan Komunikasi

Terkait kompetensi agen untuk berdiskusi serta berkolaborasi dengan berbagai instansi pelabuhan serta pihak terkait kapal. Hubungan kerja yang harmonis dan komunikasi yang lancar akan mempercepat penyelesaian prosedur layanan, sekaligus meminimalkan potensi miskomunikasi di antara berbagai pelaku yang terlibat dalam aktivitas kepelabuhanan.

d) Kualitas Sumber Daya Manusia

Meliputi pengetahuan, keterampilan, dan pengalaman staf agen dalam menangani kapal domestik maupun internasional. Sumber daya manusia yang kompeten mampu memahami regulasi pelayaran,

beradaptasi dengan situasi operasional yang dinamis, serta memberikan solusi cepat terhadap tantangan yang muncul selama proses layanan kapal.

e) Pemanfaatan Teknologi Informasi

Seperti sistem digital untuk pengajuan dokumen atau pelaporan, dapat mempercepat proses clearance dan meningkatkan transparansi layanan. Dengan adopsi teknologi seperti Inaportnet atau sistem *single window*, agen dapat mengoptimalkan efisiensi administrasi, mengurangi kesalahan input manual, dan memperkuat integrasi antarinstansi pelabuhan.

f) Kepatuhan terhadap Regulasi

Mengacu pada sejauh mana agen melaksanakan tugasnya sesuai dengan standar keselamatan, keamanan, serta aturan pelayaran yang berlaku baik di skala nasional maupun internasional. Kepatuhan ini tidak hanya menjaga reputasi perusahaan keagenan, tetapi juga menandakan bahwa segala aktivitas operasional sesuai prinsip hukum dan *maritime safety* yang ditetapkan oleh otoritas pelabuhan serta *International Maritime Organization* (IMO).

3. Pengertian Proses *Clearance In*

Clearance in dan *clearance out* merupakan serangkaian langkah dalam proses kedatangan kapal dan keberangkatan kapal. Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kedatangan kapal merujuk pada momen ketika kapal tiba di pelabuhan untuk bersandar di dermaga atau

berlabuh di perairan. Kedatangan kapal menurut Irwansyah et al. (2024) merupakan proses administratif dan operasional yang komprehensif ini mencakup seluruh rangkaian kegiatan mulai dari saat kapal memasuki perairan pelabuhan hingga diberikannya izin untuk melaksanakan aktivitas di pelabuhan ataupun area *anchorage*, seperti bongkar muat barang, pergantian awak kapal, dan pengisian logistik. Proses ini melibatkan kolaborasi antar instansi, termasuk KSOP, Imigrasi, Karantina, serta Bea Cukai, dengan persyaratan kelengkapan dokumen seperti *clearance in*, *manifest*, dan sertifikat kapal, guna memastikan kelancaran, keamanan, dan kesejahteraan manusia dalam konteks perdagangan maritim.

Lebih lanjut menurut Veenstra & Harmelink (2021) kedatangan kapal dapat dipahami sebagai fase operasional yang krusial, di mana kapal tiba di pelabuhan tujuan dan bersiap untuk melaksanakan aktivitas kepelabuhanan, dengan akurasi dalam memperkirakan waktu kedatangan menjadi faktor penting bagi efisiensi operasional pelabuhan serta pengoptimalan rantai logistik maritim, yang secara keseluruhan berkontribusi pada kesejahteraan manusia dan keberlanjutan perdagangan internasional.

PT IDT Trans Agency cabang Satui sebagai agen dapat menjalankan pengurusan beberapa dokumen yang diperlukan untuk keselamatan kapal, penumpang, awak kapal, dan barang yang diangkut kapal. Perusahaan harus meningkatkan pelayanan karena tingkat kapabilitas kedatangan kapal di pelabuhan mereka terpengaruh dengan perusahaan itu sendiri. Berbagai

dokumen dan perizinan instansi yang terkait diperlukan untuk mengelola kegiatan kedatangan dan keberangkatan kapal antara lain:

a. *Clearance in*

Berdasarkan Permenhub Nomor 11 Tahun 2016 tentang Perusahaan serta Penyelenggaraan Keagenan Kapal, *clearance in* ialah proses yang dilakukan oleh agen kapal dalam mengurus perizinan kedatangan kapal dari luar atau antar pelabuhan agar bisa melaksanakan aktivitas di pelabuhan selaras dengan peraturan perundangan yang ada. Menurut Ayu & Pratama (2022) *clearance in* merupakan proses administrasi awal yang harus dilakukan setiap kapal setelah tiba di pelabuhan Indonesia sebagai syarat untuk memperoleh izin berlabuh serta melaksanakan aktivitas bongkar muat. Tahapan ini berfungsi untuk memverifikasi kelengkapan dokumen kapal, memastikan keabsahan sertifikat yang dimiliki, serta menilai kesesuaian antara data awak kapal dan muatan dengan ketentuan keselamatan pelayaran dan peraturan kepabeanan yang berlaku.

Dalam pelaksanaannya proses *clearance in* memiliki beberapa indikator untuk melihat seberapa baik kualitas pelayanan agen. Menurut Mawardi et al. (2024), indikator proses *clearance in* yaitu:

1) Waktu Penyelesaian *Clearance In*

Durasi penyelesaian dokumen kedatangan kapal, yang harus diselesaikan sebelum kapal melanjutkan kegiatan di pelabuhan atau *anchorage*. Durasi ini mencerminkan efektivitas prosedur dan

koordinasi antara agen kapal serta otoritas pelabuhan dalam memenuhi semua persyaratan administratif untuk *clearance in*.

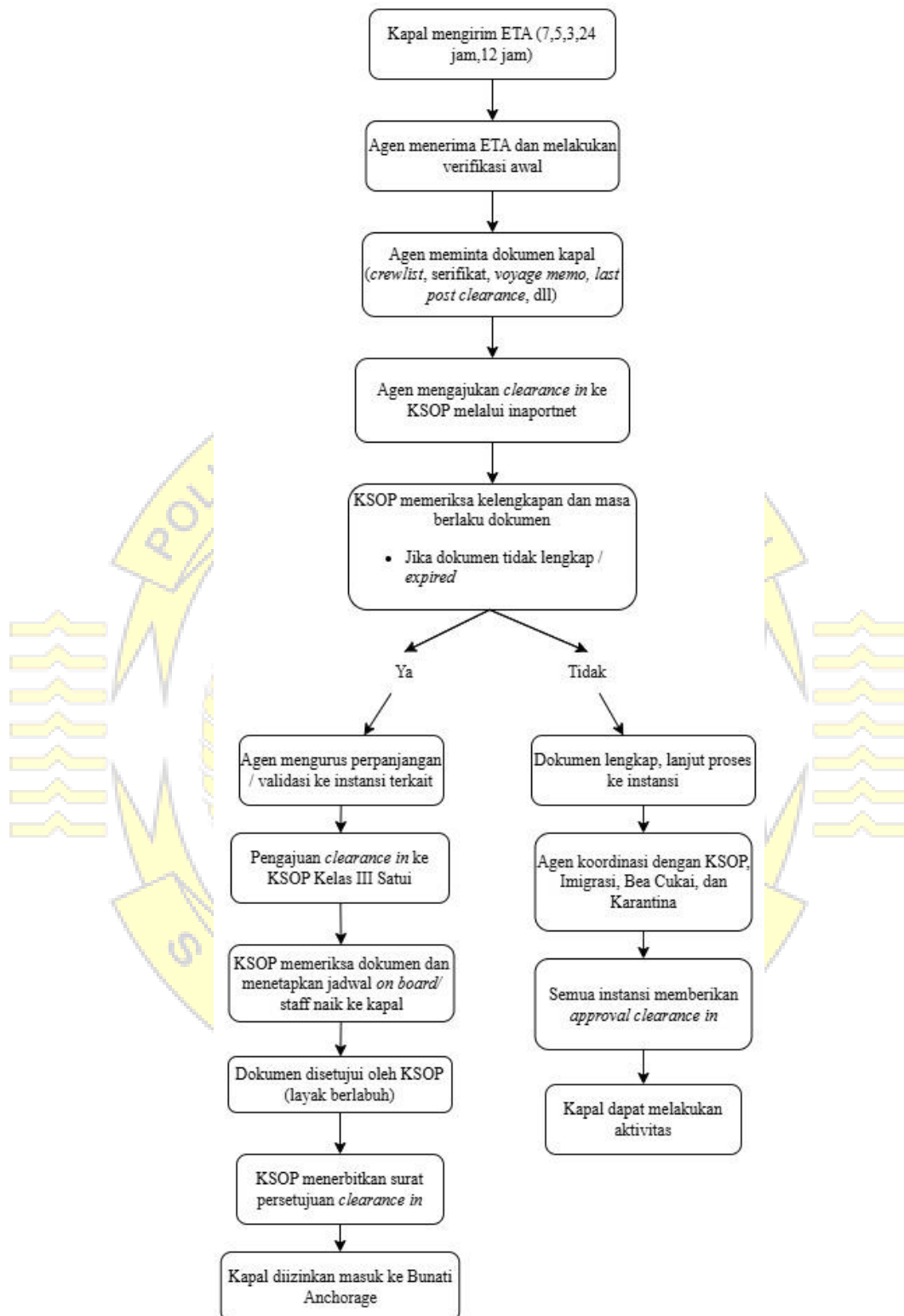
2) Waktu Tunggu di Anchorage

Waktu tunggu kapal di *anchorage* merujuk pada durasi antara pengajuan permohonan *clearance* masuk hingga kapal mendapat izin masuk untuk melakukan aktivitas bongkar muat. Indikator ini menjadi ukuran efisiensi dan kelancaran administrasi pelabuhan, di mana semakin singkat waktu tunggu, semakin optimal operasi pelayaran dan logistiknya.

3) Kelengkapan Dokumen pada Kedatangan

Proses penanganan dokumen kapal meliputi inspeksi berbagai formulir dan persyaratan bagi kapal yang tiba, yang menegaskan bahwa kelengkapan dokumen adalah komponen vital dalam *clearance in*, memungkinkan kapal untuk masuk dan menjalankan operasi sesuai aturan yang berlaku.

PT IDT Trans Agency Cabang Satui memiliki SOP sebagai pedoman resmi tugas keagenan pada proses *clearance in*. SOP ini memastikan pelayanan mulai pengurusan dokumen, koordinasi instansi pelabuhan, hingga penerbitan izin labuh, dilakukan secara teratur, tepat waktu, dan sesuai ketentuan, sehingga memberikan layanan konsisten, akurat, serta transparan kepada pemilik kapal dan otoritas pelabuhan.



Sumber: SOP PT IDT Trans Agency Cabang Satui

Gambar 2. 1 SOP clearance in di Bunati Anchorage

Dokumen-dokumen yang diperlukan agen saat kapal akan tiba di suatu pelabuhan untuk proses *clearance* menurut Suyono dalam (Titis Ari Wibowo & Agung Kwartama, 2025), dokumen-dokumen berikut perlu disiapkan sebelum sampai di *anchorage*/pelabuhan.

- 1) Khusus berlaku bagi kapal asing yang diageni pertama kalinya:
 - a) Pembritahuan Keagenan Kapal Asign (PKKA) dari SEACOMM
 - b) Pusat Playanan Kapal & Barang (PPKB) dari otoritas pelabuhan.
 - c) Rencana Kedatangan Sarana Pengngkut (RKSP) ke BeaCukai dari agen.
 - d) Memorndum Sertifikat Kapal dibawa ke syahbandar.
 - e) Surat Penunjukan (*LoA*) dari pihak kapal.
 - f) Surat Ukur (duplikat) dari pihak kapal
 - g) Deklarasi *Master Cable* dari kapten kapal, yang mengonfirmasi bahwa kapal hendak memasuki pelabuhan.
 - h) *ISSC (Intrnational Ship Securty Certificate)* dari pihak kapal.
 - i) *Ship Particulars* dari owners/kapal.
 - j) *Crew list* sebagai laporan pemberitahuan ke imigrasi.
 - k) *Cargo Manifest/Bill of Lading (copy)* dari owners/charterer sebagai laporan ke Bea & Cukai dari *Port Authority*.
- 2) Dokumen yang disiapkan pada saat tiba di pelabuhan/*anchorage*:
 - l) *Crew list*
 - m) *Crew personal effect list*
 - n) *Store list*

- o) *Voyage memo*
- p) *Ammunition list*
- q) *Provision list*

b. *Clearance out*

Berdasarkan Permenhub Nomor 11 Tahun 2016 tentang Pengusahaan dan Penyelenggaraan Keagenan Kapal, *clearance out* adalah proses administrasi terakhir yang dilakukan sebelum kapal meninggalkan wilayah pelabuhan. Tahap ini bertujuan untuk memastikan bahwa semua kewajiban kapal selama berada di pelabuhan telah diselesaikan sepenuhnya, termasuk pengurusan dokumen, pembayaran biaya kepelabuhanan, serta pemeriksaan oleh pihak terkait seperti Bea Cukai, Imigrasi, dan Karantina. Proses ini berperan sebagai bentuk persetujuan resmi dari otoritas pelabuhan, sehingga kapal dapat melanjutkan perjalanannya menuju pelabuhan tujuan berikutnya dengan mematuhi ketentuan keselamatan dan peraturan pelayaran yang berlaku.

Dokumen – dokumen yang harus disiapkan ataupun diperlukan sewaktu sebelum keberangkatan kapal:

- 1) *Sailing Declaration* dari karantina
- 2) *Cargo Manifest*
- 3) *Port Clearance Out*
- 4) *Clearance* dari Imigrasi
- 5) *Clearance* dari kantor karantina
- 6) *Clearance* Bea Cukai

- 7) Salinan bukti pembayaran biaya rambu atau biaya penerangan suar
(*Light Dues*)
- 8) PPKB keluar dari otoritas pelabuhan.

Keseluruhan dokumen tersebut harus dipenuhi secara lengkap dan sesuai ketentuan agar proses clearance out dapat berjalan lancar tanpa hambatan administratif maupun teknis. Ketidaklengkapan dokumen dapat menyebabkan penundaan keberangkatan kapal, menimbulkan biaya tambahan seperti demurrage, serta mengganggu jadwal operasional pelayaran dan distribusi logistik secara keseluruhan.

c. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*)

Menurut Syah et al. (2025), otoritas pelabuhan, yang dikenal sebagai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), berwenang secara profesional untuk menyediakan layanan administrasi perizinan kapal melalui penerbitan dokumen resmi, seperti Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Institusi ini bertugas memverifikasi bahwa semua aktivitas pelayaran telah memenuhi standar teknis dan hukum yang diperlukan. Layanan ini dijalankan melalui proses klasifikasi dokumen, inspeksi sertifikat, dan validasi legalitas awak kapal, yang semuanya dilakukan sebelum kapal diberikan izin untuk beroperasi, guna menjamin keamanan dan kepatuhan bagi semua pihak yang terlibat.

Peran otoritas pelabuhan terus berkembang seiring kemajuan digitalisasi dalam dunia kepelabuhanan, yang membawa manfaat bagi

masyarakat dan efisiensi operasional. Agung Kwartama et al. (2024) menguraikan bahwa penerapan digitalisasi melalui sistem Inaportnet merupakan elemen strategis untuk meningkatkan performa otoritas pelabuhan. Sistem ini mempercepat proses penerbitan dokumen layanan kapal, meningkatkan transparansi dalam birokrasi, dan mengurangi waktu tunggu untuk layanan administrasi. Selain itu, digitalisasi berfungsi sebagai instrumen kontrol regulatif, sehingga proses perizinan tidak hanya menjadi lebih efisien, tetapi juga lebih tepat dan dapat dipertanggungjawabkan, yang pada akhirnya mendukung kesejahteraan pengguna pelabuhan.

Selain berperan sebagai regulator administratif, otoritas pelabuhan juga memiliki tanggung jawab strategis untuk merespons kemajuan teknologi maritim yang terus berkembang. Wirza et al. (2025) menjelaskan bahwa otoritas pelabuhan diharapkan untuk menyesuaikan kebijakan dan persiapan infrastrukturnya guna menghadapi inovasi global, seperti teknologi kapal otonom yang dikenal sebagai *Maritime Autonomous Surface Ship* (MASS), yang bertujuan untuk memastikan keamanan, efisiensi, dan keberlanjutan dalam operasi pelabuhan bagi semua pemangku kepentingan. Dari perspektif pelayanan publik, Mursalin et al. (2021) menegaskan bahwa performa otoritas pelabuhan dievaluasi berdasarkan mutu layanan administratif yang disediakan untuk pengguna jasa maritim, yang meliputi aspek kecepatan penyediaan layanan, kepastian dalam prosedur, serta tingkat kesesuaian

dengan standar pelayanan pemerintah, yang semuanya bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan dan kepuasan masyarakat yang bergantung pada operasi pelabuhan. Jadi secara umum dapat diambil kesimpulan tugas dan wewenang otoritas pelabuhan sebagai berikut:

- 1) Fungsi regulatif, berupa penerapan dan penegakan hukum maritim dan kepelabuhanan, ini mencakup agar kegiatan operasional pelaku usaha pelayaran berjalan sesuai ketentuan keselamatan, keamanan, dan aturan internasional yang berlaku.
- 2) Fungsi administratif, melalui penerbitan pelayaran yang legal, pelayanan perizinan, dan pengawasan dokumen kapal, fungsi ini dilakukan dengan melakukan verifikasi data dan sertifikasi kapal untuk memastikan kapal telah memperoleh izin berlayar secara sah dan memenuhi standar kelengkapan operasional.
- 3) Fungsi pengembangan layanan strategis, meliputi inovasi teknologi, penguatan tata kelola pelabuhan, dan peningkatan kualitas pelayanan publik, ini berorientasi pada efisiensi layanan dan kemampuan pelabuhan dalam beradaptasi terhadap dinamika global.

d. Imigrasi (*Immigration*)

Dalam konteks kepelabuhanan, imigrasi merujuk pada pengawasan terhadap keluar-masuknya orang, termasuk awak kapal dan penumpang, melalui pintu laut. Petugas imigrasi melakukan pemeriksaan dokumen seperti paspor, visa, dan *manifest* kapal untuk memverifikasi legalitas keberadaan awak dan penumpang di wilayah

pelabuhan. Proses ini sangat penting untuk menjaga keamanan perbatasan dan memastikan kepatuhan terhadap peraturan keimigrasian negara. Studi "Imigrasi on Shipping" (IoS) yang diinisiasi oleh Direktorat Jenderal Imigrasi menunjukkan mekanisme pemeriksaan langsung di atas kapal, yang mempercepat proses keimigrasian dan mengurangi antrean di darat, sehingga memberikan pengalaman yang lebih manusiawi dan efisien bagi semua pihak yang terlibat.

Dalam konteks pelabuhan laut, imigrasi berperan penting dalam mengawasi keimigrasian orang yang naik atau turun dari kapal, khususnya awak kapal, untuk memastikan keamanan dan kepatuhan. Simbolon (2021) dalam jurnalnya menjelaskan bahwa petugas imigrasi di Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI) pelabuhan melakukan verifikasi dokumen seperti paspor dan daftar awak kapal untuk mengonfirmasi legalitas awak sebelum kapal diperbolehkan melanjutkan operasi di pelabuhan. Awak kapal ataupun warga negara asing harus memiliki sejumlah dokumen saat tiba di wilayah Indonesia. Paspor adalah dokumen resmi yang dikeluarkan oleh pemerintah negara asal sebagai bukti identitas, sedangkan visa adalah izin tertulis yang ditempelkan di paspor oleh pejabat kantor perwakilan Republik Indonesia di negara asal pengunjung. Visa menunjukkan persetujuan dari pemerintah negara asal untuk warga asing yang memasuki dan melakukan perjalanan di Indonesia.

Sahetapy et al. (2023) dalam jurnalnya menjelaskan aspek hukum kepada orang asing di Indonesia sebagai berikut.

1) Tugas Keimigrasian

- a) Mengontrol keluar masuknya warga asing di perbatasan, bandara, ataupun pelabuhan.
- b) Mengeluarkan dokumen-dokumen keimigrasian seperti visa, izin tinggal, dan izin kerja untuk orang asing.
- c) Melakukan tindakan hukum terhadap pelanggaran keimigrasian, termasuk melibatkan tindakan paksaan untuk mengeluarkan warga negara asing dari wilayah negara itu, serta penerapan sanksi terhadap warga negara asing yang melanggar aturan imigrasi

2) Kebijakan Keimigrasian

- a) Penerapan berbagai jenis visa dan izin tinggal untuk orang asing berdasarkan tujuan kunjungan seperti visa wisata, visa kerja, dan visa pelajar
- b) Implementasi teknologi dalam proses keimigrasian untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi seperti sistem informasi untuk pendaftaran dan pelaporan.

3) Fungsi Pengawasan Keimigrasian

- a) Pengawasan secara intensif terhadap kedatangan dan kegiatan orang asing di Indonesia.
- b) Evaluasi kepatuhan orang asing terhadap peraturan keimigrasian

- c) Penegakan hukum terhadap pelanggaran berat, seperti penyalahgunaan visa dan kegiatan kriminal.

4) Kewajiban Orang Asing

- a) Melaporkan keberadaanya kepada kantor imigrasi terdekat.
- b) Tidak boleh terlibat dalam kegiatan yang mengganggu ketertiban umum serta yang membahayakan keamanan negara.

Berdasarkan dari ketentuan yang ada diatas, petugas imigrasi mengumpulkan data mengenai setiap orang asing yang tinggal ataupun bekerja di Indonesia. Kegiatan ini memastikan bahwa pengawasan berjalan sesuai aturan.

e. Bea Cukai/Kepabeanan (*Customs*)

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC), sebagai lembaga pemerintah di bawah Kemenkeu, bertugas utama dalam mengawasi dan melayani bidang kepabeanan serta cukai. Peran Bea Cukai bukan hanya sekadar pengumpulan pendapatan negara melalui bea masuk dan cukai mereka juga berfungsi sebagai penegak hukum, pengontrol arus barang, dan pendukung perdagangan internasional. Nurcahyo et al. (2024) menjelaskan bahwa dalam konsep kepabeanan modern, DJBC tidak hanya bertindak sebagai pengumpul pendapatan negara, tetapi juga sebagai fasilitator perdagangan dan pelindung masyarakat dengan mencegah peredaran barang ilegal yang dapat membahayakan kesejahteraan umum.

Bea Cukai memiliki peran strategis untuk memastikan lalu lintas barang melalui jalur laut berjalan aman, tertib, dan memberikan kontribusi ekonomi bagi negara. Fungsi pelayanan kepabeanan termasuk pemeriksaan dokumen *manifest*, penetapan tarif bea masuk, penilaian nilai pabean, dan penerbitan izin pengeluaran barang dari kawasan pelabuhan. Hal ini dibutuhkan untuk menjamin bahwa setiap barang yang masuk dan keluar melalui pelabuhan telah membayar kewajiban pungutannya dan tidak melanggar ketentuan kepabeanan.

Sitompul & Nawawi (2022) menjelaskan bea cukai memiliki tugas dan fungsi diantaranya sebagai berikut:

- 1) Tugas Bea Cukai
 - a) Pengawasan impor dan ekspor.
 - b) Pelayanan dokumen kepabeanan.
 - c) Penegakan hukum di bidang perdagangan lintas negara.
- 2) Fungsi Bea Cukai
 - a) Efisiensi pemeriksaan dokumen ekspor impor.
 - b) Memastikan lalu lintas barang melalui jalur laut berjalan aman, tertib, dan memberikan kontribusi ekonomi bagi negara.
 - c) Penerapan aturan kepabeanan agar kegiatan perdagangan global dapat dilakukan tanpa hambatan administratif berlebihan.
 - d) Pemeriksaan dokumen *manifest*, penetapan tarif bea masuk, penilaian nilai pabean, dan penertiban izin pengeluaran barang dari kawasan pelabuhan.

- e) Mengurangi risiko penyelundupan, perdagangan manusia, narkoba, dan penyelundupan satwa dilindungi dari jalur pelabuhan.

Zakariya (2021) menegaskan bahwa PPNS Bea Cukai memegang fungsi krusial dalam menangani kejahatan kepabeanan yang mengancam ekosistem perdagangan laut dan kelestarian lingkungan, terutama melalui jalur pelabuhan dan pelayaran internasional.

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan No. 219/PMK. 04/2019 Bea Cukai menetapkan tiga jalur untuk mengatur tata cara penyelesaian barang impor, yaitu:

- 1) Merah, artinya sebelum diizinkan keluar pelabuhan, barang impor harus melakukan pemeriksaan fisik dan pemeriksaan dokumen. Tujuannya mencegah adanya barang ilegal yang melanggar peraturan (seperti barang berbahaya, terlarang atau tidak memenuhi standar keamanan dan kesehatan) serta dipatuhinya semua peraturan kepabeanan.
- 2) Kuning, artinya barang impor harus diperiksa sebelum mendapat izin keluar dari pelabuhan. Hal ini bertujuan memastikan setiap dokumen yang diserahkan telah mematuhi peraturan yang berlaku dan lolos dari indikasi pelanggaran hukum serta administratif.
- 3) Hijau, jalur ini memungkinkan barang impor dapat secara langsung keluar dari wilayah pelabuhan tanpa melalui pemeriksaan fisik oleh petugas. Hal ini mempercepat proses impor barang yang berisiko

rendah serta mematuhi persyaratan khusus yang ditetapkan Bea Cukai.

Di sisi yang berbeda, Bea Cukai diberikan kewenangan untuk menegakkan hukum terhadap berbagai pelanggaran kepabeanan, termasuk penyelundupan barang, pemalsuan pita cukai, serta peredaran barang ilegal lainnya. Gede Arjun Setiawan et al. (2024) mengungkapkan bahwa pemeriksaan yang dilaksanakan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) BeaCukai didasarkan pada landasan hukum yang kuat, memungkinkan mereka untuk melaksanakan penyitaan, tindakan penegakan, hingga penyerahan kasus ke pengadilan terkait pelanggaran kepabeanan. Kewenangan ini semakin menguatkan peran Bea Cukai sebagai penjaga masyarakat dari bahaya kejahatan ekonomi yang melintasi batas negara, dengan pendekatan yang lebih manusiawi dan peduli terhadap kesejahteraan bersama.

f. Karantina (*Quarantine*)

Karantina kesehatan di pelabuhan berfungsi sebagai langkah pengawasan kesehatan yang diterapkan pada kapal dan awaknya saat akan memasuki atau keluar dari perairan suatu negara. Upaya ini dirancang untuk melindungi masyarakat dari ancaman penyakit menular yang masuk melalui jalur laut serta menjaga kesejahteraan penduduk setempat dan mencegah penyebaran wabah antarnegara. Yamin et al. (2024), menjelaskan bahwa karantina pelabuhan menggabungkan

pemeriksaan kesehatan kapal dan awak kapal melalui platform digital, yang bertujuan meningkatkan efisiensi pengawasan secara keseluruhan.

Salah satu aspek penting dalam operasional karantina pelabuhan adalah penerbitan sertifikat kesehatan kapal, yang dikenal sebagai *Port Health Quarantine Certificate* (PHQC). Dalam tahap *clearance* kapal, pihak karantina melaksanakan pemeriksaan kesehatan awak kapal serta dokumen terkait melalui sistem *Single Submission* (SSM), sebagai langkah pencegahan sebelum kapal diizinkan masuk ataupun berlayar. Wau et al. (2025) menyoroti bagaimana prosedur *clearance* karantina memanfaatkan SSM untuk mempercepat alur kerja, sekaligus memastikan standar kesehatan yang bertujuan melindungi kesejahteraan umum.

4. Pelabuhan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 50 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, pelabuhan adalah suatu wilayah yang mencakup daratan dan perairan di sekitarnya dengan batasan tertentu, yang digunakan untuk kegiatan pemerintahan, ekonomi, dan sosial. Pelabuhan berfungsi sebagai tempat bersandarnya kapal, tempat naik turunnya penumpang, serta kegiatan bongkar muat barang. Pelabuhan juga berperan sebagai terminal dengan fasilitas keamanan pelayaran dan berbagai pendukung lainnya.

Pelabuhan berperan sebagai pintu gerbang utama bagi transportasi laut, yang menyediakan berbagai fasilitas seperti tempat bersandar kapal,

bongkar muat barang, penyimpanan, serta layanan administrasi untuk kapal dan kargo yang melintasi wilayah laut. Annas Amrullah et al. (2024) menjelaskan bahwa pelabuhan tidak sekadar berfungsi sebagai lokasi berlabuh kapal, melainkan juga sebagai pusat logistik dan perdagangan yang terintegrasi dengan jaringan transportasi nasional, sehingga memfasilitasi aliran distribusi barang dengan lancar. Selain itu, Hawari et al. (2024) menyatakan bahwa pelabuhan modern saat ini berkembang menjadi *smart port* yang mengadopsi teknologi digital seperti *Internet of Things* dan *big data* untuk meningkatkan efisiensi dalam pelayanan kapal dan barang. Dalam konteks operasional di Indonesia, Daniswari et al. (2023) menegaskan bahwa pelabuhan memiliki peran strategis secara ekonomi sebagai simpul penggerak aktivitas industri, perdagangan, serta pelayanan publik, yang melibatkan berbagai lembaga pemerintah seperti otoritas pelabuhan, imigrasi, dan bea cukai.

Pelabuhan memiliki peran sentral dalam aspek ekonomi dan sosial. Dari segi ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai penggerak ekonomi utama dengan memfasilitasi produk-produk manufaktur. Secara sosial, pelabuhan berfungsi sebagai pusat interaksi antarindividu, termasuk interaksi yang dipicu oleh kelancaran transportasi laut. Secara lebih umum, pelabuhan berperan sebagai hubungan antara daerah pendukung dan daerah lain. Pelabuhan memiliki fungsi dan peran sebagai berikut:

a. Fungsi dan Peran Pelabuhan

Pelabuhan mempunyai manfaat menjadi pintu gerbang, titik bertemu, mata rantai serta *industry entity* yang artinya:

- 1) Pintu gerbang, gerbang akses yang dilalui individu maupun muatan untuk keluar atau masuk ke area pelabuhan.
- 2) Mata rantai, pelabuhan memfasilitasi perpindahan barang dan muatan antar moda transportasi serta menyalurkan barang keluar masuk daerah pabean.
- 3) Titik temu yang dimaksud adalah bahwa dalam rantai distribusi suatu barang, barang tersebut secara langsung harus melalui area pelabuhan sebanyak dua kali, yaitu sekali di pelabuhan pemuatan dan sekali lagi di pelabuhan pembongkaran.
- 4) *Industry entity*, pelabuhan yang dikelola dengan baik cenderung berkembang, memperluas bidang usaha, dan menjadikan area pelabuhan sebagai zona industri kepelabuhanan. Hal ini meliputi pertumbuhan perusahaan seperti pelayaran, keagenan, pergudangan, perusahaan bongkar muat (PBM), *trucking*, dan sektor terkait lainnya.

Berikut adalah peran-peran dari pelabuhan:

- 1) Menghubungkan berbagai bagian dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya.
- 2) Sebagai simpul jaringan transportasi yang sesuai dengan hierarkinya.
- 3) Berperan sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian.

- 4) Menjadi tempat untuk alih moda transportasi.
- 5) Mendukung kegiatan industri dan perdagangan.
- 6) Sebagai tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang.
- 7) Memperkuat persatuan dan kedaulatan negara.
- 8) Menjaga kehormatan negara bagian.

b. Bidang Usaha Pelabuhan

Dahri & Yudianto (2023), menjelaskan bidang usaha pelabuhan meliputi seluruh aktivitas komersial dan operasional yang berlangsung di dalam pelabuhan, mulai dari layanan terminal untuk bongkar muat barang, layanan dermaga dan kapal, penyimpanan, logistik serta koneksi hinterland, hingga layanan pendukung seperti bea cukai, karantina, jasa maritim, dan transportasi intermoda. Istilah "*port business*" atau "*port services*" merujuk pada rangkaian layanan dan kegiatan yang memfasilitasi pergerakan barang dan kapal melalui pelabuhan, yang sangat penting bagi kehidupan manusia dan perdagangan global.

Bidang usaha pelabuhan dibagi menjadi beberapa kategori utama mencakup aspek operasional dan beberapa layanan yang disediakan di pelabuhan antara lain:

- 1) Bongkar muat (*stevedoring*), merupakan proses memindahkan dan mengangkut barang dari kapal ke dermaga ataupun dari dermaga ke kapal menggunakan peralatan bongkar muat seperti *crane*, *conveyor belt*, dan *grab*.

- 2) Terminal, berlandaskan (Undang-Undang (UU) Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2008) Pasal. 1 Ayat 20, terminal merupakan Area yang mencakup kolam dan dermaga untuk sandar kapal, lalu lintas penumpang, serta aktivitas bongkar muat kargo. Terdapat berbagai macam terminal di pelabuhan sejalan dengan muatan yang diangkut oleh kapal seperti terminal peti kemas, terminal curah kering, terminal curah cair, terminal penumpang, dll.
- 3) Logistik dan distribusi, yaitu manajemen arus barang dari pelabuhan sampai ke tujuan, termasuk penyimpanan, pengemasan, dan pengiriman. Bertujuan untuk menjamin rantai pasok berjalan lancar serta efisien.
- 4) Pelayanan kapal, yaitu untuk mendukung dan memastikan kapal dapat beraktivitas dengan aman dan efisien selama berada di pelabuhan, layanan ini termasuk pandu, tambat, tunda, dan perawatan kapal
- 5) Pengelolaan limbah dan lingkungan (*waste and environmental management*), yang mencakup pengelolaan limbah kapal, pencegahan pencemaran, dan menjaga kelestarian lingkungan maritim. Bertujuan untuk memastikan operasional pelabuhan memenuhi standar lingkungan yang sehat.
- 6) Keamanan dan keselamatan (*safety and security*), merupakan bidang yang mencakup segala hal yang berkaitan dengan keamanan dan

keselamatan operasional pelabuhan seperti patroli keamanan, sistem pemantauan, dan pemenuhan standar keselamatan.

- 7) Infrastruktur dan fasilitas pelabuhan, merupakan bidang yang mencakup pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur pelabuhan yang digunakan sebagai tempat operasional pelabuhan, seperti dermaga, gudang, dan akses jalan keluar masuk pelabuhan.
- 8) Layanan penunjang, mencakup berbagai layanan tambahan yang membantu operasional utama pelabuhan seperti layanan kesehatan, pasokan air bersih dan bahan bakar, serta persediaan makanan dan minuman untuk penumpang maupun awak kapal.

5. Kapal

Berdasarkan Undang-Undang (UU) Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2008) Pasal 1 ayat 36, Kapal merupakan angkutan air yang dirancang dengan bentuk dan konstruksi tertentu, mampu digerakkan oleh tenaga angin, tenaga mekanik, sumber energi alternatif, atau dengan cara ditarik atau diderek. Ini termasuk kapal dengan kapasitas daya dukung beban dinamis. Kendaraan bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang bersifat statis.

Fakhrurrozi (2021) menguraikan kapal sebagai "alat berlayar" dalam pengertian yang komprehensif, mencakup segala bentuk bangunan terapung atau alat apung yang mampu bergerak di perairan, termasuk perlengkapannya, tanpa mempertimbangkan ukuran, asal, atau fungsi khususnya. Sementara itu Afriansyah et al. (2021) menjelaskan definisi

kapal yaitu sebagai alat transportasi air yang digunakan untuk mengangkut barang atau manusia, atau menjalankan aktivitas laut lainnya. Pendekatan ini menekankan pentingnya kapal bagi kesejahteraan manusia, baik dalam mendukung inovasi teknologi maupun regulasi yang memastikan keamanan dan keberlanjutan kegiatan maritim.

Kapal dapat diklasifikasikan menjadi dua jenis berdasarkan trayeknya, yaitu tramper yang memiliki rute, tujuan, jadwal yang fleksibel tergantung dari pembeli barang dan liner yang memiliki tujuan, jadwal, dan rute yang tetap. Dalam penelitian ini, peneliti hanya menjelaskan jenis kapal yang dilayani oleh agen di Bunati Anchorage.

a. Kapal Muatan Curah (*Bulk Carrier Vessel*)

Kapal bulk carrier merupakan jenis kapal niaga yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*) dalam jumlah besar tanpa menggunakan kemasan. Muatan yang diangkut umumnya berupa komoditas seperti batubara, bijih besi, semen, gandum, pupuk, dan bahan tambang lainnya. Kapal ini memiliki ciri utama berupa ruang muat (*cargo hold*) yang luas dan terbuka, serta dilengkapi dengan palka (*hatch*) yang memudahkan proses bongkar muat secara langsung menggunakan alat berat seperti *conveyor belt*, *grab crane*, atau *ship loader*.

Dari segi operasional, kapal bulk carrier terbagi menjadi dua jenis utama, yaitu kapal yang dilengkapi dengan crane sendiri (*geared bulk carrier*) dan kapal yang tidak memiliki crane (*gearless bulk carrier*).

Kapal dengan crane dapat melakukan bongkar muat secara mandiri di pelabuhan dengan fasilitas terbatas, sedangkan kapal tanpa crane bergantung pada *floating crane* untuk bongkar muat muatan.

B. Definisi Operasional

Sugiyono dalam Ulhaq & Wahyuni (2025), definisi operasional merujuk pada segala entitas yang secara spesifik ditentukan oleh peneliti sebagai objek kajian, untuk memperoleh informasi mendalam dan menarik kesimpulan yang bermakna. Menurut Sarayar et al. (2022), definisi operasional merupakan komponen metodologis dalam penelitian yang secara spesifik menjelaskan prosedur pengukuran suatu variabel, memungkinkan manusia sebagai peneliti untuk mengeksplorasi realitas dengan cara yang sistematis. Sedangkan menurut Krisnayanti et al. (2022), definisi operasional adalah pernyataan yang mencakup variabel, cara ukur, alat ukur, hasil ukur, dan skala ukur dari variabel yang akan diteliti.

Jadi definisi operasional merupakan salah satu pilar metodologis utama dalam penelitian ilmiah, yang membantu manusia sebagai peneliti dan pembaca untuk memahami konsep-konsep abstrak dengan lebih jelas. Tanpa adanya definisi operasional, variabel penelitian dapat menjadi kabur dan sulit dipahami, sehingga menghambat kemampuan peneliti lain untuk mengevaluasi proses pengumpulan serta pengukuran data. Dengan menerapkan definisi operasional, penelitian menjadi lebih transparan, objektif, dan dapat direplikasi.

Tabel 2. 1 Definisi Operasional

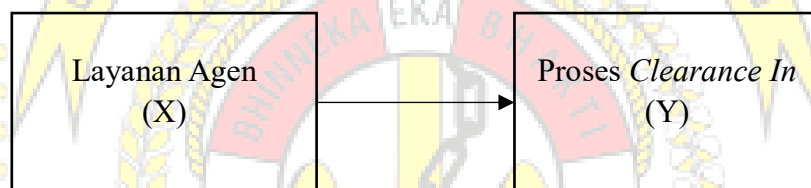
No.	Variabel Penelitian	Definisi		Dimensi	Indikator
1.	Layanan Agen (X)	Layanan agen kapal adalah pelayanan yang diberikan oleh perusahaan keagenan untuk mewakili kepentingan pemilik kapal dalam mengurus seluruh kebutuhan administrasi, perizinan, logistik, dan koordinasi operasional kapal selama dan ketika akan masuk ke pelabuhan atau area <i>anchorage</i> .		Kualitas	1.Kecepatan pelayanan 2.Ketepatan dan akurasi dokumen 3.Koordinasi dan komunikasi 4.Kualitas sumber daya manusia 5.Pemanfaatan teknologi informasi 6.Kepatuhan terhadap regulasi
2.	Proses <i>Clearance In</i> (Y)	Proses yang dilakukan oleh agen kapal dalam mengurus perizinan kedatangan kapal dari luar atau antar pelabuhan agar dapat melakukan kegiatan di pelabuhan atau area <i>anchorage</i> sesuai peraturan perundangan yang berlaku.		Efisiensi	1.Waktu penyelesaian <i>clearance in</i> 2.Waktu tunggu di <i>anchorage</i> 3.Kelengkapan dokumen pada kedatangan

Sumber: Peneliti

C. Kerangka Berpikir

Menurut Syahputri et al. (2023), kerangka berpikir adalah dasar pemikiran yang harmonis, mengintegrasikan teori, fakta, observasi, serta kajian pustaka sebagai landasan utama bagi penelitian. Sari (2024) menjelaskan

kerangka berpikir berperan sebagai panduan untuk menyusun ide, teori, dan variabel secara terstruktur, sehingga dapat menjadi acuan pembentukan hipotesis dan alur penelitian yang lebih bermakna. Peneliti menulis penelitian ini terperinci dan bermanfaat karena terdapat penjelasan kerangka berpikir dan masalah penelitian. Tinjauan pustaka membantu peneliti dalam merumuskan solusi dan langkah penelitian selanjutnya. Layanan keagenan menjadi fokus utama, karena pemilik kapal mengharapkan pelayanan yang optimal. Oleh karena itu, dibutuhkan agen yang profesional serta mampu berkoordinasi dengan instansi terkait secara cepat dan tepat.



Sumber: Peneliti

Gambar 2. 2 Kerangka Berpikir

D. Hipotesis

Menurut Hamdani & Sa'diyah (2025) hipotesis merupakan pernyataan sementara yang mencerminkan pemikiran tentang suatu masalah, yang kemudian memerlukan verifikasi empiris untuk menguji kebenarannya. Peneliti mengajukan hipotesis awal terhadap masalah yang akan diteliti, yaitu hubungan pengaruh yang signifikan antara layanan agen dengan proses *clearance in*. Masalah-masalah dibawah ini dapat menjadi landasan pembentukan hipotesis:

H_0 = Layanan agen tidak berpengaruh signifikan terhadap proses *clearance* in di Bunati Anchorage.

H_a = Layanan agen berpengaruh signifikan terhadap proses *clearance* in di Bunati Anchorage.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil dari pembahasan penelitian tentang “Pengaruh Kualitas Layanan Agen terhadap Efisiensi Proses *Clearance In* di Bunati Anchorage”, mendapatkan kesimpulan sebagai berikut.

1. Faktor-faktor layanan agen yang mempengaruhi proses *clearance in* di Bunati Anchorage adalah kecepatan layanan, ketepatan dan akurasi dokumen, koordinasi dan komunikasi, kualitas sumber daya manusia, pemanfaatan teknologi informasi, dan kepatuhan terhadap regulasi.

Layanan agen yang baik diukur dari kualitasnya yang mana kualitas ini terdapat beberapa indikator yang tersebut di atas.

2. Dari keseluruhan perhitungan dan analisis data pada bab sebelumnya, didapatkan faktor-faktor pada variabel layanan agen mempengaruhi secara signifikan terhadap variabel proses *clearance in*. Variabel proses *clearance in* dapat dipengaruhi 98% oleh variabel layanan agen. Jadi, kualitas layanan agen yang baik akan mengurangi waktu penyelesaian *clearance in* dan waktu tunggu di *anchorage*, yang berefek pada meningkatnya reputasi perusahaan yang nantinya akan menarik perusahaan pelayaran untuk menggunakan jasa PT IDT Trans Agency Cabang Satu.

B. Keterbatasan Penelitian

Pada saat menyusun skripsi, peneliti mendapatkan keterbatasan penelitian yaitu sebagai berikut.

1. Untuk mengevaluasi pengaruh layanan agen terhadap proses proses *clearance in*, penelitian ini menggunakan satu variabel X atau variabel independen dengan hasil signifikan.
2. Dengan adanya keterbatasan sarana prasarana serta tidak memungkinkannya interaksi tatap muka dengan responden kuesioner penelitian ini disebarluaskan secara daring melalui *google form*.
3. Validitas data yang diperoleh melalui *google form* sangat dipengaruhi oleh kejujuran serta ketelitian responden dalam mengisi kuesioner. Terdapat risiko bahwa jawaban yang diberikan mungkin tidak sepenuhnya akurat, baik akibat kurangnya keseriusan maupun ketidakpahaman responden terhadap maksud pernyataan.

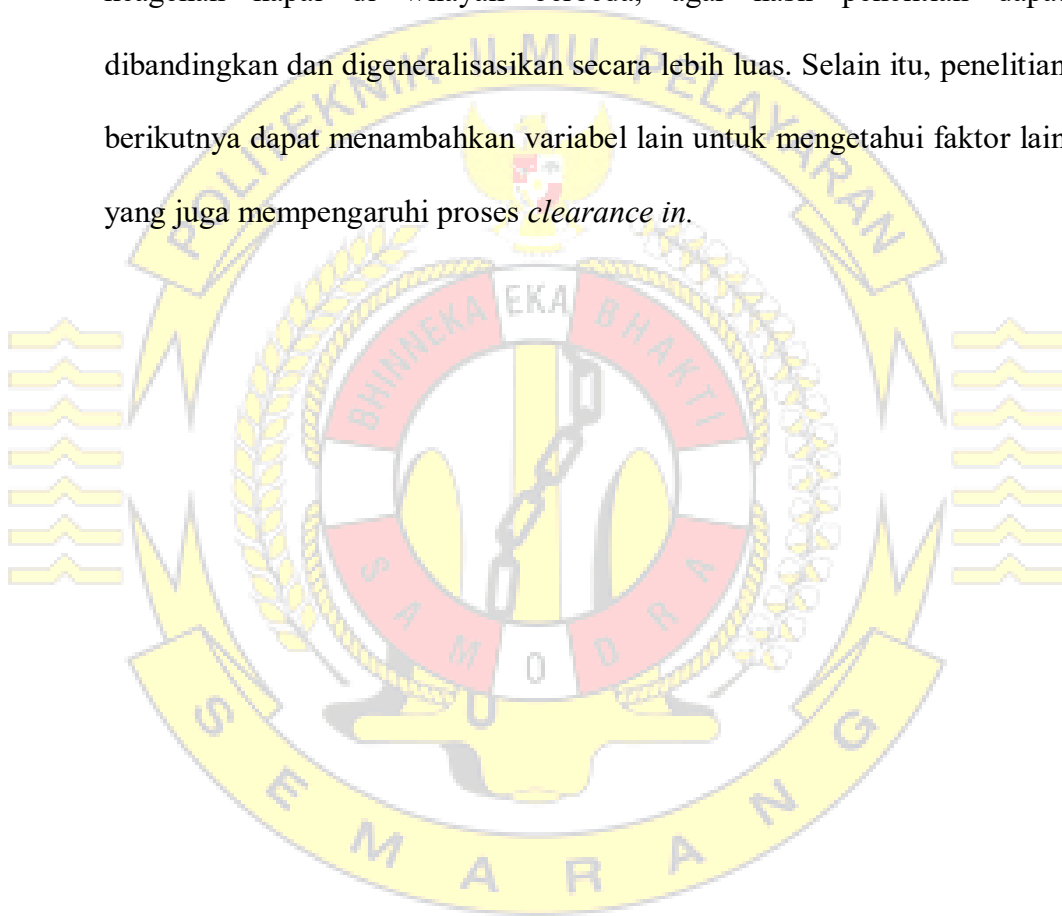
C. Saran

1. Bagi Perusahaan (PT IDT Trans Agency Cabang Satui)

Berdasarkan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa layanan agen berpengaruh signifikan terhadap proses *clearance in*, disarankan agar perusahaan terus meningkatkan kualitas layanan, khususnya pada aspek kecepatan pelayanan, ketepatan dan akurasi dokumen, serta koordinasi dan komunikasi dengan pihak terkait. Selain itu, peningkatan kompetensi sumber daya manusia melalui pelatihan berkelanjutan serta optimalisasi pemanfaatan teknologi informasi juga perlu dilakukan guna mendukung efisiensi waktu penyelesaian *clearance in* dan meminimalkan waktu tunggu kapal di anchorage. Dengan peningkatan kualitas layanan secara konsisten, perusahaan dapat menjaga reputasi serta meningkatkan kepercayaan perusahaan pelayaran terhadap jasa yang diberikan.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini masih memiliki keterbatasan pada jumlah responden dan lingkup penelitian yang hanya dilakukan pada satu perusahaan. Oleh karena itu, peneliti selanjutnya disarankan untuk memperluas jumlah sampel serta lokasi penelitian, misalnya dengan melibatkan beberapa perusahaan keagenan kapal di wilayah berbeda, agar hasil penelitian dapat dibandingkan dan digeneralisasikan secara lebih luas. Selain itu, penelitian berikutnya dapat menambahkan variabel lain untuk mengetahui faktor lain yang juga mempengaruhi proses *clearance in*.



DAFTAR PUSTAKA

- Afif, Z., Azhari, D. S., Kustati, M., & Sepriyanti, N. (2023). Penelitian Ilmiah (Kuantitatif) Beserta Paradigma, Pendekatan, Asumsi Dasar, Karakteristik, Metode Analisis Data Dan Outputnya. *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research*, 3(3), 682–693.
- Afriansyah, A., Baskoro, D., & Imanuel, C. (2021). Analisis Definisi Kapal (Penangkap) Ikan Dalam Perlindungan Awak Kapal Pada Konvensi STCW-F. *Masalah-Masalah Hukum*, 50(2), 209–221.
<https://doi.org/10.14710/mmh.50.2.2021.209-221>
- Agung Kwartama, Titis Ari Bowo, Lie Adek, & Roma Dormawaty. (2024). Peningkatan Sistem Inaportnet dan Kualitas Pelayanan Kapal Terhadap Kinerja pada Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta. *Ocean Engineering : Jurnal Ilmu Teknik Dan Teknologi Maritim*, 3(4), 33–57.
<https://doi.org/10.58192/ocean.v3i4.2755>
- Annas Amrullah, R., Imanto, F., Aini Rahkman, R., & Kata Kunci, A. (2024). Indonesian Research Journal on Education Environmentally Friendly Port Management Based on Optimum Role Model. *Indonesian Research Journal on Education*, 4. <https://irje.org/index.php/irje>
- Ardiansyah, Risnita, & Jailani, M. S. (2023). Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian Ilmiah Pendidikan Pada Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif. *Jurnal IHSAN : Jurnal Pendidikan Islam*, 1(2), 1–9.
<https://doi.org/10.61104/ihsan.v1i2.57>
- Asrulla, Risnita, Jailani, M. S., & Jeka, F. (2023). Populasi dan Sampling (Kuantitatif), Serta Pemilihan Informan Kunci (Kualitatif) dalam Pendekatan Praktis. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7(3), 26320–26332.
- Ayu, I., Putri, J., & Rahayu, T. (2022). Kualitas Pelayanan Jasa Keagenan Kapal Pada Perusahaan Pelayaran. *Jurnal 7 Samudra Politeknik Pelayaran Surabaya*, 7(1). www.worldbank.org
- Ayu, & Pratama. (2022). Prosedur Clearance In dan Clearance Out pada Kapal Asing di Pelabuhan Benoa Bali. *Jurnal Ilmu Maritim Nusantara*, 2(1).
- Cialdini, R. B. (2021). Influence: New and expanded: The psychology of persuasion. *New York: HarperCollins Publishers*.
- Dahri, M., & Yudianto, P. Y. Y. (2023). Peranan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) PT. Pelindo III Dalam Rangka Mewujudkan Green & Smart Operasioal Pelabuhan di Terminal Teluk Lamong Surabaya. *Jurnal 7 Samudra*, 8(1).
<https://doi.org/10.54992/7samudra.v8i1.143>

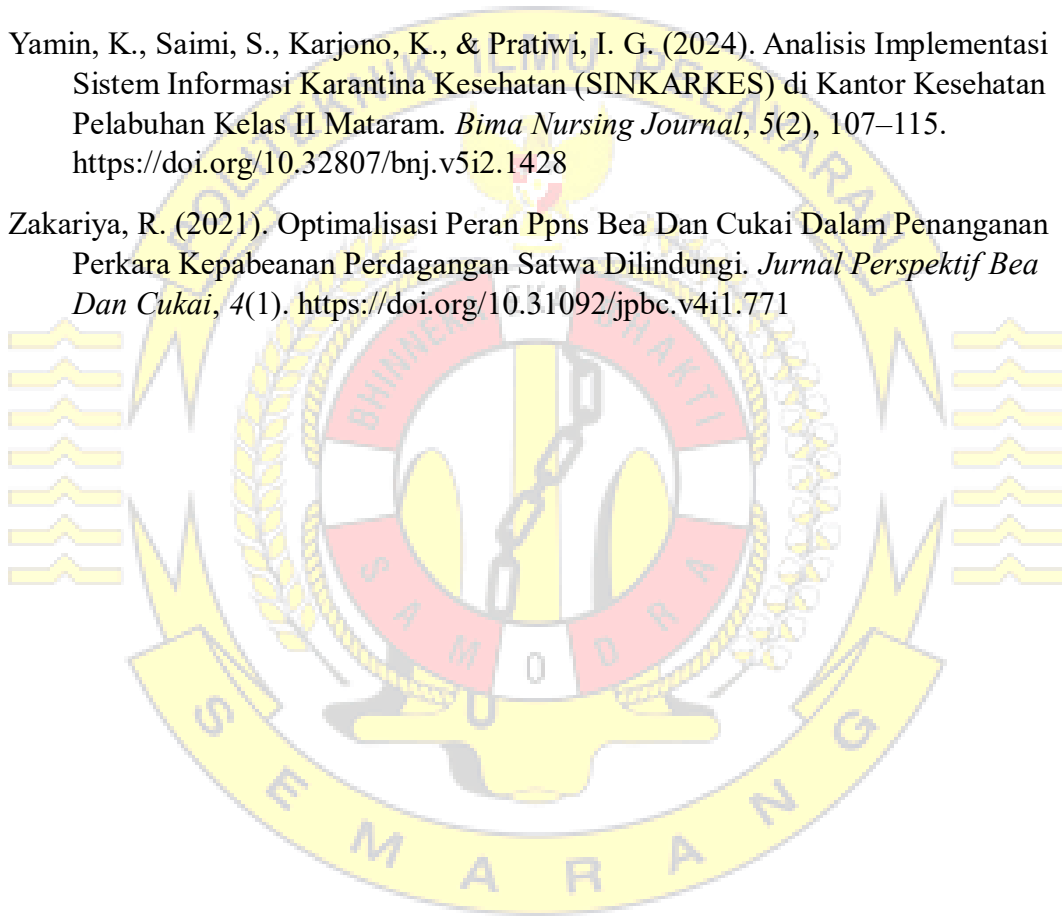
- Daniswari, A. M., Agustin, I. W., & Hariyani, S. (2023). Kinerja Operasional Pelabuhan Semayang Balikpapan. *Planning for Urban Region and Environment*, 12(3).
- Devia Fitriani, N., Nugraha, B., Alia, D., Junita Arisusanty, D., Studi Sarjana Terapan Transportasi Laut, P., Pelayaran Surabaya, P., Surabaya, K., & Jawa Timur, P. (2025). *Optimalisasi Pelayanan Jasa Keagenan Kapal dalam Menangani Clearance In dan Out terhadap Kegiatan Operasional*. 4(1).
- Efendi, J., & Kusnawan, A. (2022). Prosiding: Ekonomi dan Bisnis Pengaruh Daya Tarik Iklan Dan Kredibilitas Endorser Terhadap Minat Beli Konsumen (Studi Kasus Konsumen Brand X.Eight Pada Mahasiswa Universitas Buddhi Dharma Program Studi Manajemen). *Prosiding: Ekonomi Dan Bisnis*, 1(2).
- Erliyana, S., Oktaviana, E., Program, 1&2, Kpn -Politeknik, S., Akpelni, B., Pawiyatan, J., Ii, L., Duwur, B., & Mungkur -Semarang, G. (2021). Optimalisasi Pelayanan Dokumen Kedatangan Kapal Asing Saat Terjadinya COVID-19. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 22. <https://www.jbiomedkes.org/>,
- Fakhrurrozi. (2021). Kajian Yuridis Penegakan Hukum Pencemaran Minyak Akibat Dari Kecelakaan Kapal Berdasarkan Hukum Nasional. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 3(2).
- Forester, B. J., Khater, A. I. A., Afgani, M. W., & Isnaini, M. (2024). Penelitian Kuantitatif: Uji Reliabilitas. *Edu Society: Jurnal Pendidikan, Ilmu Sosial Dan Pengabdian Kepada Masyarakat*, 4(3), 1812–1820. <https://doi.org/10.56832/edu.v4i3.577>
- Gede Arjun Setiawan, I Nyoman Gede Sugiartha, & Luh Putu Suryani. (2024). Kewenangan direktorat jenderal bea dan cukai dalam menanggulangi tindak pidana pemalsuan pita cukai. *Jurnal Analogi Hukum*, 5(2), 156–161. <https://doi.org/10.22225/ah.5.2.2023.156-161>
- Hamdani, H., & Sa'diyah, H. (2025). Konsep Dasar Penyusunan Hipotesis dan Kajian Teori dalam Penelitian. *Journal of Linguistics and Social Studies*, 2(2), 64–73. <https://doi.org/10.52620/jls.v2i2.93>
- Hawari, S. M., Hadiprawoto, T. R., Iriyanty, I., Alversia, Y., & Adiyono, S. (2024). Smart Port Management in Digital Transformation: A Review for Future Research. *International Journal of Marine Engineering Innovation and Research*, 9(3), 442.
- Irwansyah, A. H., Dirhamsyah, D., & Rispianti, D. (2024). Procedure For Ship Arrival And Departure Document Management At PT. Seroja Jaya Agency Branch Kuala Tanjung. *Jurnal Publikasi Ilmu Manajemen*, 3(4), 108–115. <https://doi.org/10.55606/jupiman.v3i3.4615>

- Krisnayanti, I. A. G. S., Sapta, I. K. S., & Rihayana I Gede. (2022). Pengaruh Pengembangan Karir Dan Komitmen Organisasional Terhadap Kinerja Karyawan Pada Pt. Bank Central Asia, Tbk Kantor Cabang Denpasar. *Jurnal EMAS*, 3(10).
- Marudhar. (2021). Identifying Variables. *International Journal of Science and Research (IJSR)*, 8(3), 865–868. <https://doi.org/10.21275/ART20196166>
- Mawardi, K., Santoso, W., Weda, I., & Yulianto, Y. (2024). Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal Di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. *Ocean Engineering : Jurnal Ilmu Teknik Dan Teknologi Maritim*, 3(2), 92–108. <https://doi.org/10.58192/ocean.v3i2.2431>
- Mursalin, M., Heriyanto, M., & Yuliani, F. (2021). Kinerja Pelayanan Publik Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (Ksop) Kelas Iv Bagansiapiapi. *Pro Patria: Jurnal Pendidikan, Kewarganegaraan, Hukum, Sosial, Dan Politik*, 4(2), 232–249. <https://doi.org/10.47080/propatria.v4i2.1431>
- Mushofa, M., Hermina, D., & Huda, N. (2024). Memahami Populasi dan Sampel: Pilar Utama dalam Penelitian Kuantitatif. *Jurnal Syntax Admiration*, 5(12), 5937–5948. <https://doi.org/10.46799/jsa.v5i12.1992>
- Nair, N. S., & Ganapathy, S. (2023). An overview of correlation and regression methods in medical research – An ophthalmologic perspective. *Kerala Journal of Ophthalmology*, 35(1), 103–108. https://doi.org/10.4103/kjo.kjo_32_23
- Nur, M. A., & Saihu, M. (2024). Pengolahan Data. *Scientica: Jurnal Ilmiah Sain Dan Teknologi*, 2(11), 163–175.
- Nurchayyo, M. A., Hafizh,) ;, Muslim, A., Id, M. A. A., Keuangan, P., Stan, N., Madya, T., & Juanda, P. (2024). Analisis Komparasi Prosedur Kepabeanan Barang Penumpang Di Negara Indonesia, Tiongkok, India Dan Jepang. *Journal Perspektif Bea Dan Cukai*, 8(1).
- Nurhaswinda, Egistin, D. P., Rauza, M. Y., Ramadhan, R. H., Ramadani, S., & Wahyuni. (2025). Analisis regresi linier sederhana dan penerapannya. *JURNAL CAHAYA NUSANTARA*, 1(2), 3093–8113. <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 50 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, Pub. L. 50 (2021). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/284657/permenhub-no-50-tahun-2021>
- Robbins, S. P., & Judge, T. A. (2020). Organizational behavior. *New Jersey: Pearson Education, Inc.*, (18).

- Sa'adah, S. I., & Ikhsan, J. (2023). Validity and Reliability Test of the Learning Independence Questionnaire Instrument in Using Electronic Modules. *Jurnal Penelitian Pendidikan IPA*, 9(12), 11173–11180. <https://doi.org/10.29303/jppipa.v9i12.4466>
- Sahetapy, T. J. A., Peilouw, J. S. F., & Hanafi, I. H. (2023). Aspek Hukum Keimigrasian Terhadap Orang Asing Yang Berada Di Indonesia. *PAMALI: Pattimura Magister Law Review*, 3(1), 39. <https://doi.org/10.47268/pamali.v3i1.1069>
- Sarayar, F. O. O., Kumaat Roby J, & Maramis, M. Th. B. (2022). Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Kredit Pemilikan Rumah (KPR) Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan (FLPP) di Indonesia. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 22(7).
- Sari Siagian, B., & Meyniar Albina. (2025). Konsep, Jenis, dan Penyusunan Instrumen Penelitian dalam Pendidikan. *QAZI : Journal of Islamic Studies*, 2(1), 251–259. <https://doi.org/10.61104/qz.v2i1.285>
- Sari, W. D. (2024). Landasan Teori, Kerangka Berfikir, Dan Pengajuan Hipotesis Dalam Penelitian Kuantitatif. *Jurnal Statement*, 14.
- Simbolon, M. A. (2021). Immigration Supervision On Sea Transportation In The Immigration Examination Place Of Tanjung Perak Sea Port. In *Jurnal Ilmiah Kajian Keimigrasian Politeknik Imigrasi* (Vol. 4, Number 1).
- Sitompul, N., & Nawawi, Z. M. (2022). Peran Bea Cukai dalam Efektivitas Pelayanan Ekspor Impor (Studi pada KPPBC TMP C Teluk Nibung). *Jurnal Kolaboratif Sains*, 5(6), 290–296. <https://doi.org/10.56338/jks.v5i6.2376>
- Soedyfa, D. A. F., Rochmawati, L., & Sonhaji, I. (2021). Koefisien Korelasi (R) dan Koefisien Determinasi (R²). *Jurnal Penelitian Politeknik Penerbangan Surabaya Edisi XXX*, 5(4).
- Sofwatillah, Risnita, Jailani, M. S., & Saksitha, D. A. (2024). Teknik Analisis Data Kuantitatif Dan Kualitatif Dalam Penelitian Ilmiah. *Journal Genta Mulia*, 15(2).
- Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (Sutopo, Ed.; 2nd ed., Vol. 3). Alfabeta.
- Sumali, B., Lumban Batu, P. N., & Rasyid, M. (2021). Pengaruh Motivasi dan Keterampilan Kerja Terhadap Proses Clearance Kapal Di PT. Serasi Shipping Indonesia. *Meteor STIP Marunda*, 14(1), 121–130. <https://doi.org/10.36101/msm.v14i1.186>
- Syah, M. A., Amrullah, R. A., Agustina, E. N. S., & Nugraha, B. (2025). Implementasi Inaportnet Terhadap Pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan

- Berlayar Di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Selatpanjang. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 26(1), 58–65.
<https://doi.org/10.33556/jstm.v26i1.447>
- Syahputri, A. Z., Fallenia, F. Della, & Syafitri, R. (2023). Kerangka Berfikir Penelitian Kuantitatif. *Tarbiyah: Jurnal Ilmu Pendidikan Dan Pengajaran*, 2, 160–166.
<https://jurnal.diklinko.id/index.php/tarbiyah/https://jurnal.diklinko.id/index.php/tarbiyah/>
- Taherdoost, H. (2022). What are Different Research Approaches? Comprehensive Review of Qualitative, Quantitative, and Mixed Method Research, Their Applications, Types, and Limitations. *Journal of Management Science & Engineering Research*, 5(1), 53–63. <https://doi.org/10.30564/jmsr.v5i1.4538>
- Titis Ari Wibowo, & Agung Kwartama. (2025). Proses Clearance In dan Out Terhadap Kapal Cargo di Pelabuhan Weda Halmahera Tengah Diageni PT Pelayaran Bahtera Diserindo. *Ocean Engineering : Jurnal Ilmu Teknik Dan Teknologi Maritim*, 4(1), 01–10. <https://doi.org/10.58192/ocean.v4i1.3062>
- Turnip, R. M., & Dody Efrianto. (2025). Analisis Kualitas Pelayanan Perusahaan Keagenan Kapal Terhadap Kepuasan Pengguna Layanan Transportasi Laut Di Pelabuhan Teluk Adang Tanah Paser. *Jurnal Cakrawala Bahari*, 8(2), 174–182. <https://doi.org/10.70031/jkb.v8i2.217>
- Ulhaq, M. D., & Wahyuni, D. U. (2025). Pengaruh Lingkungan Kerja, Motivasi Kerja Dan Beban Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia (STIESIA) Surabaya. *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen*, 12.
- Undang-Undang (UU) Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pub. L. 17 (2008). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/39060>
- Veenstra, A., & Harmelink, R. (2021). On the quality of ship arrival predictions. *Maritime Economics and Logistics*, 23(4), 655–673.
<https://doi.org/10.1057/s41278-021-00187-6>
- Vikaliana, R., Pujiyanto, A., Mulyati, A., Fika, R., Ronaldo, R., Reza, H. K., Ngii, E., Dwikotjo, F., Suharni, & Ulfa, L. (2022). *Ragam Penelitian Dengan SPSS* (M. Surur, Ed.; 1st ed., Vol. 1). Tahta Media Group.
- Wahyudi, D., Idris, J., & Abidin, Z. (2023). Tren Dan Isu Penelitian Uji-T Dan Chi Kuadrat Dalam Bidang Pendidikan. *Linear: Journal of Mathematics Education*, 4(2), 182–196. <https://doi.org/10.32332/linear.v4i2.7987>
- Wau, Y., Pertempuran No, J., & Brayan Kota Medan, P. (2025). Proses Penanganan Clearance Out Karantina pada Sistem Single Submission Kapal

- MT. Jupiter Star. *Jurnal Transformasi Bisnis Digital*, 2(4), 1–11.
<https://doi.org/10.61132/jutrabidi.v2i4.635>
- Wibowo, T. A., & Kwartama, A. (2024). Peran Layanan Agen Kapal dalam Efisiensi Operasional Pelabuhan di Indonesia. *Jurnal Transportasi Dan Maritim*, 8(1).
- Wirza, E., Mashartanto, A. A., & Silen, A. P. (2025). Kesiapan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur Menghadapi Era Kapal Otonom (Maritime Autonomous Surface Ship/MASS). *Metta : Jurnal Ilmu Multidisiplin*, 5(2), 94–110.
<https://doi.org/10.37329/metta.v5i2.4077>
- Yamin, K., Saimi, S., Karjono, K., & Pratiwi, I. G. (2024). Analisis Implementasi Sistem Informasi Karantina Kesehatan (SINKARKES) di Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas II Mataram. *Bima Nursing Journal*, 5(2), 107–115.
<https://doi.org/10.32807/bnj.v5i2.1428>
- Zakariya, R. (2021). Optimalisasi Peran Ppns Bea Dan Cukai Dalam Penanganan Perkara Kepabeanan Perdagangan Satwa Dilindungi. *Jurnal Perspektif Bea Dan Cukai*, 4(1). <https://doi.org/10.31092/jpbc.v4i1.771>



Lampiran 1: *Monthly Report February 2025*

NO.	NAMA OF VESSEL	LOADING PORT				TOTAL CARGO LOADED / DISCH		SHIPPER	DESTINATION PORT	REMARKS
		TA	Clearance In	TD	Clearance Out	QUANTITY	COMMODITY			
1	MV. IMS JAKARTA	26-Jan-25 / 18.00	24 jam	01-Feb-25 / 12.06	12 jam	92,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	WEDA, ID	-
2	MV. PATRIA NAWASENA 1	23-Jan-25 / 09.40	24 jam	01-Feb-25 / 09.40	12 jam	55,000 MT	COAL	PT. PRIMA JAYA COALTRADE	PULAU OBI, ID	-
3	MV. BULK NUSANTARA	01-Feb-25 / 14.30	24 jam	01-Feb-25 / 17.48	12 jam	74,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
4	MV. SINAR KOMODO	29-Jan-25 / 03.18	24 jam	04-Feb-25 / 18.48	12 jam	83,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
5	MV. LUMOSO SURYA	29-Jan-25 / 12.15	24 jam	04-Feb-25 / 22.48	12 jam	35,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
6	MV. QUEEN LAND	02-Feb-25 / 09.30	24 jam	06-Feb-25 / 03.48	12 jam	63,350 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
7	MV. JIE LI	03-Feb-25 / 23.54	24 jam	08-Feb-25 / 01.00	12 jam	63,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
8	MV. PRIMA PIONEER	02-Feb-25 / 19.00	24 jam	08-Feb-25 / 11.52	12 jam	73,100 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
9	MV. PANCARAN GLORY	01-Feb-25 / 23.30	24 jam	09-Feb-25 / 12.23	12 jam	49,000 MT	COAL	PT. TANAH BUMBU RESOURCE	MOROSI, ID	-
10	MV. GH OSTRIA	30-Jan-25 / 08.09	24 jam	09-Feb-25 / 19.40	12 jam	164,300 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	INDIA	-
11	MV. MUMTAZ	03-Feb-25 / 08.20	24 jam	11-Feb-25 / 02.44	12 jam	58,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
12	MV. AP ARGOSY	03-Feb-25 / 08.20	24 jam	12-Feb-25 / 16.15	12 jam	76,100 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	SOUTH KOREA	-
13	MV. XIN TAI YUAN	03-Feb-25 / 00.30	24 jam	13-Feb-25 / 12.00	12 jam	67,800 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
14	MV. ERIKOSSA	06-Feb-25 / 16.30	24 jam	14-Feb-25 / 12.13	12 jam	73,257 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
15	MV. CM LAURENCIA	10-Feb-25 / 16.36	24 jam	15-Feb-25 / 12.09	12 jam	67,600 MT	COAL	PT. PRIMA JAYA COALTRADE	OBI ISLAND, ID	-
16	MV. HABCO PIONEER	10-Feb-25 / 19.36	24 jam	16-Feb-25 / 00.22	12 jam	29,150 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
17	MV. ANDHIKA SHAKILLA	10-Feb-25 / 03.30	24 jam	17-Feb-25 / 14.24	12 jam	49,200 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
18	MV. HABCO CARNA	11-Feb-25 / 14.12	24 jam	17-Feb-25 / 17.42	12 jam	53,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	MOROSI, ID	-
19	MV. HE YUAN	12-Feb-25 / 14.52	24 jam	17-Feb-25 / 18.18	12 jam	67,780 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	CHINA	-
20	MV. SINAR KUTA	10-Feb-25 / 13.00	24 jam	17-Feb-25 / 23.25	12 jam	83,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	WEDA, ID	-
21	MV. ATHERAS	11-Feb-25 / 00.01	24 jam	18-Feb-25 / 17.18	12 jam	70,975 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
22	MV. MALAKAND	12-Feb-25 / 19.48	24 jam	19-Feb-25 / 12.06	12 jam	74,300 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
23	MV. IMS JAKARTA	11-Feb-25 / 23.12	24 jam	20-Feb-25 / 03.00	12 jam	92,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
24	MV. BEST UNITY	12-Feb-25 / 22.18	24 jam	20-Feb-25 / 18.30	12 jam	66,666 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
25	MV. LUMOSO AMAN	10-Feb-25 / 13.30	24 jam	20-Feb-25 / 22.36	12 jam	53,200 MT	COAL	PT. PRIMA JAYA COALTRADE	OBI ISLAND, ID	-
26	MV. HABCO ANKAA	12-Feb-25 / 05.30	24 jam	22-Feb-25 / 10.48	12 jam	91,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
27	MV. LEO HONOR	11-Feb-25 / 20.00	24 jam	22-Feb-25 / 19.52	12 jam	156,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	INDIA	-
28	MV. RUI TIGER	18-Feb-25 / 22.00	24 jam	24-Feb-25 / 16.00	12 jam	67,700 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	CHINA	-
29	MV. NARA I	20-Feb-25 / 00.24	24 jam	26-Feb-25 / 19.48	12 jam	72,560 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
30	MV. SINAR KOMODO	18-Feb-25 / 21.30	24 jam	27-Feb-25 / 22.48	12 jam	83,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
31	MV. AOM JULIA	19-Feb-25 / 11.235	24 jam	28-Feb-25 / 01.24	12 jam	71,100 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-

Lampiran 2: Monthly Report March 2025

NO.	NAMA OF VESSEL	LOADING PORT				TOTAL CARGO LOADED / DISCH		SHIPPER	DESTINATION PORT	REMARKS
		TA	Clearance In	TD	Clearance Out	QUANTITY	COMMODITY			
1	MV. AGIOS IOANNIS	24-Feb-25 / 00.01	24 jam	04-Mar-25 / 01.26	12 jam	74,080 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	VIETNAM	-
2	MV. LUMOSO SURYA	23-Feb-25 / 18.20	24 jam	04-Mar-25 / 23.30	12 jam	46,900 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	MOROSI, ID	-
3	MV. SHEN AN YANG	25-Feb-25 / 12.12	24 jam	05-Mar-25 / 01.54	12 jam	74,700 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
4	MV. YM QUEST	24-Feb-25 / 10.50	24 jam	05-Mar-25 / 04.24	12 jam	75,643 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	INDIA	-
5	MV. HSL PERTH	22-Feb-25 / 09.06	24 jam	05-Mar-25 / 16.36	12 jam	63,840 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	INDIA	-
6	MV. HABCO CARINA	25-Feb-25 / 23.40	24 jam	06-Mar-25 / 07.12	12 jam	52,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	MOROSI, ID	-
7	MV. GOLDEN PERMAI	22-Feb-25 / 03.20	24 jam	06-Mar-25 / 13.00	12 jam	55,000 MT	COAL	PT. SUNGAI DANAU JAYA	BAHODOPI, ID	-
8	MV. LUMOSO PERMAI	01-Mar-25 / 00.30	24 jam	06-Mar-25 / 19.36	12 jam	35,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
9	MV. IMS JAKARTA	28-Feb-25 / 08.00	24 jam	07-Mar-25 / 13.18	12 jam	92,800 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	WEDA, ID	-
10	MV. XIN TAI RONG	26-Feb-25 / 10.30	24 jam	07-Mar-25 / 16.36	12 jam	70,650 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
11	MV. PANSTAR	01-Mar-25 / 10.00	24 jam	07-Mar-25 / 23.45	12 jam	74,300 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
12	MV. CM LAURENCIA	25-Feb-25 / 13.30	24 jam	08-Mar-25 / 09.30	12 jam	67,600 MT	COAL	PT. PRIMA JAYA COALTRADE	PULAU OBI, ID	-
13	MV. HUI TONG	01-Mar-25 / 10.00	24 jam	09-Mar-25 / 10.50	12 jam	77,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	SOUTH KOREA	-
14	MV. YU MING	02-Mar-25 / 01.30	24 jam	09-Mar-25 / 11.54	12 jam	42,250 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	PHILIPPINES	-
15	MV. IMS BALI	27-Feb-25 / 09.00	24 jam	09-Mar-25 / 14.36	12 jam	105,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
16	MV. HABCO PIONEER	05-Mar-25 / 09.00	24 jam	10-Mar-25 / 07.05	12 jam	26,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	PACITAN, ID	-
17	MV. QI HONG	01-Mar-25 / 04.08	24 jam	10-Mar-25 / 21.33	12 jam	54,500 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	CHINA	-
18	MV. MEI LAN HU	04-Mar-25 / 03.00	24 jam	10-Mar-25 / 22.54	12 jam	62,400 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
19	MV. ANDHIKA SHAKILLA	27-Feb-25 / 10.00	24 jam	11-Mar-25 / 03.34	12 jam	49,200 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
20	MV. SHEN HUA 812	04-Mar-25 / 15.58	24 jam	11-Mar-25 / 16.48	12 jam	64,100 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
21	MV. SHEN HUA 803	04-Mar-25 / 10.30	24 jam	12-Mar-25 / 11.54	12 jam	72,900 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
22	MV. SINAR KOMODO	08-Mar-25 / 03.30	24 jam	14-Mar-25 / 22.36	12 jam	82,100 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
23	MV. PRIMA PIONEER	09-Mar-25 / 05.18	24 jam	15-Mar-25 / 06.55	12 jam	73,100 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
24	MV. HAMMADA	05-Mar-25 / 23.42	24 jam	15-Mar-25 / 07.41	12 jam	91,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
25	MV. ELUAH	08-Mar-25 / 00.45	24 jam	15-Mar-25 / 16.36	12 jam	71,400 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
26	MV. MANALAGI ASTA	07-Mar-25 / 16.00	24 jam	16-Mar-25 / 20.25	12 jam	57,250 MT	COAL	PT. PRIMA JAYA COALTRADE	PULAU OBI, ID	-
27	MV. CHAO TIAN MEN	10-Mar-25 / 21.30	24 jam	16-Mar-25 / 23.40	12 jam	73,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
28	MV. VESTOS I	13-Mar-25 / 21.30	24 jam	17-Mar-25 / 14.48	12 jam	68,040 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
29	MV. CHANG XIN 66	17-Mar-25 / 15.00	24 jam	20-Mar-25 / 15.06	12 jam	74,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
30	MV. HABCO PIONEER	17-Mar-25 / 07.00	24 jam	20-Mar-25 / 16.48	12 jam	29,300 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
31	MV. GOLDEN PERMAI	15-Mar-25 / 17.30	24 jam	21-Mar-25 / 04.04	12 jam	55,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	WEDA, ID	-
32	MV. MANZANILLO	17-Mar-25 / 10.36	24 jam	21-Mar-25 / 16.24	12 jam	72,960 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	CHINA	-
33	MV. SINAR KINTAMANI	17-Mar-25 / 07.00	24 jam	21-Mar-25 / 19.50	12 jam	75,856 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
34	MV. HABCO CARINA	14-Mar-25 / 05.12	24 jam	22-Mar-25 / 19.36	12 jam	53,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	MOROSI, ID	-
35	MV. KAYSAN	15-Mar-25 / 20.00	24 jam	23-Mar-25 / 16.56	12 jam	52,500 MT	COAL	TANAH BUMBU RESOURCE	MOROSI, ID	-
36	MV. DOLPHIN 76	19-Mar-25 / 08.00	24 jam	23-Mar-25 / 17.15	12 jam	67,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
37	MV. CM LAURENCIA	17-Mar-25 / 01.30	24 jam	24-Mar-25 / 22.10	12 jam	68,000 MT	COAL	PT. PRIMA JAYA COALTRADE	PULAU OBI, ID	-
38	MV. AE MARS	19-Mar-25 / 21.30	24 jam	25-Mar-25 / 07.48	12 jam	44,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	PHILIPPINES	-
39	MV. JIAN XIANG	22-Mar-25 / 19.00	24 jam	25-Mar-25 / 23.10	12 jam	63,250 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
40	MV. MAJESTIC LAKSONO	15-Mar-25 / 06.30	24 jam	26-Mar-25 / 03.30	12 jam	50,000 MT	COAL	MAHAKARYA SENTRA ENER	MOROSI, ID	-
41	MV. MEGALOHARI	22-Mar-25 / 14.00	24 jam	26-Mar-25 / 03.42	12 jam	70,614 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
42	MV. GUAN LAN HU	21-Mar-25 / 20.00	24 jam	27-Mar-25 / 00.06	12 jam	71,700 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
43	MV. PAN GLORY	21-Mar-25 / 12.18	24 jam	27-Mar-25 / 23.40	12 jam	55,700 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	WEDA, ID	-
44	MV. ANDHIKA SHAKILLA	22-Mar-25 / 06.10	24 jam	28-Mar-25 / 19.25	12 jam	49,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
45	MV. ZHONG TUO FU XING	28-Mar-25 / 07.15	24 jam	01-Apr-25 / 05.10	12 jam	72,850 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	CHINA	-
46	MV. ODETTE	21-Mar-25 / 15.24	24 jam	01-Apr-25 / 07.05	12 jam	55,500 MT	COAL	PT. PRIMA JAYA COALTRADE	PULAU OBI, ID	-

Lampiran 3: Monthly Report April 2025

NO.	NAMA OF VESSEL	LOADING PORT				TOTAL CARGO LOADED / DISCH		SHIPPER	DESTINATION PORT	REMARKS
		TA	Clearance In	TD	Clearance Out	QUANTITY	COMMODITY			
1	MV. SINAR KUTA	22-Mar-25 / 11.30	24 jam	01-Apr-25 / 22.18	12 jam	83,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
2	MV. SINAR KOMODO	25-Mar-25 / 08.00	24 jam	02-Apr-25 / 08.15	12 jam	82,700 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
3	MV. SHEN HUA 805	30-Mar-25 / 14.25	24 jam	03-Apr-25 / 02.48	12 jam	72,950 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
4	MV. SHEN HUA 806	30-Mar-25 / 19.30	24 jam	03-Apr-25 / 03.06	12 jam	68,300 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
5	MV. HABCO POLARIS	31-Mar-25 / 00.06	24 jam	03-Apr-25 / 16.00	12 jam	26,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	PACITAN, ID	-
6	MV. MARINA	03-Apr-25 / 09.00	24 jam	06-Apr-25 / 11.18	12 jam	81,244 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	VIETNAM	-
7	MV. SPIRIT OF HO-PING	30-Mar-25 / 08.50	24 jam	06-Apr-25 / 15.54	12 jam	75,920 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	INDIA	-
8	MV. HANCO ANKAA	03-Apr-25 / 13.54	24 jam	07-Apr-25 / 11.55	12 jam	90,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
9	MV. XIN HAI TONG 35	01-Apr-25 / 20.36	24 jam	08-Apr-25 / 17.18	12 jam	54,700 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	CHINA	-
10	MV. ANDHIKA SHAKILLA	07-Apr-25 / 06.10	24 jam	10-Apr-25 / 14.30	12 jam	49,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
11	MV. HABCO PIONEER	04-Apr-25 / 11.30	24 jam	10-Apr-25 / 16.24	12 jam	26,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	PACITAN, ID	-
12	MV. ASPASIA LUCK	05-Apr-25 / 16.48	24 jam	11-Apr-25 / 12.36	12 jam	71,412 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	INDIA	-
13	MV. LUMOSO PERMAI	08-Apr-25 / 03.30	24 jam	12-Apr-25 / 01.18	12 jam	35,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
14	MV. IVESTOS 4	12-Apr-25 / 11.06	24 jam	14-Apr-25 / 02.30	12 jam	65,600 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
15	MV. CHANG YANG JIN SHA	11-Apr-25 / 22.20	24 jam	16-Apr-25 / 02.54	12 jam	67,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
16	MV. MUNIF	12-Apr-25 / 11.12	24 jam	16-Apr-25 / 18.06	12 jam	53,500 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	MOROSI, ID	-
17	MV. SHEN AN YANG	13-Apr-25 / 04.06	24 jam	16-Apr-25 / 20.12	12 jam	67,350 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
18	MV. SINAR KOMODO	13-Apr-25 / 05.00	24 jam	17-Apr-25 / 17.00	12 jam	83,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
19	MV. PHOENIX	15-Apr-25 / 05.00	24 jam	19-Apr-25 / 17.48	12 jam	79,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	INDIA	-
20	MV. MANALAGI ASTI	06-Apr-25 / 05.30	24 jam	20-Apr-25 / 12.24	12 jam	58,000 MT	COAL	PT. PRIMA JAYA COALTRADE	PULAU OBI, ID	-
21	MV. MARILITA	15-Apr-25 / 16.15	24 jam	20-Apr-25 / 21.20	12 jam	78,750 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	INDIA	-
22	MV. DOLPHIN 75	18-Apr-25 / 17.00	24 jam	24-Apr-25 / 00.12	12 jam	-	-	PT. BERAU GELORA COAL	TANJUNG BARA, ID	-
23	MV. JIAN MING	19-Apr-25 / 23.26	24 jam	26-Apr-25 / 02.00	12 jam	71,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
24	MV. ELONA	20-Apr-25 / 07.18	24 jam	26-Apr-25 / 02.26	12 jam	78,750 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	INDIA	-
25	MV. LUMOSO BERKAT	18-Apr-25 / 08.20	24 jam	27-Apr-25 / 11.12	12 jam	53,650 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	MOROSI, ID	-
26	MV. GUO LIAN HAI 818	24-Apr-25 / 11.25	24 jam	27-Apr-25 / 18.10	12 jam	45,100 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	PHILIPPINES	-
27	MV. PRIMA PIONEER	24-Apr-25 / 11.42	24 jam	29-Apr-25 / 06.51	12 jam	73,050 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
28	MV. IMS BALI	24-Apr-25 / 19.00	24 jam	30-Apr-25 / 14.12	12 jam	106,900 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	WEDA, ID	-

Lampiran 4: *Monthly Report May 2025*

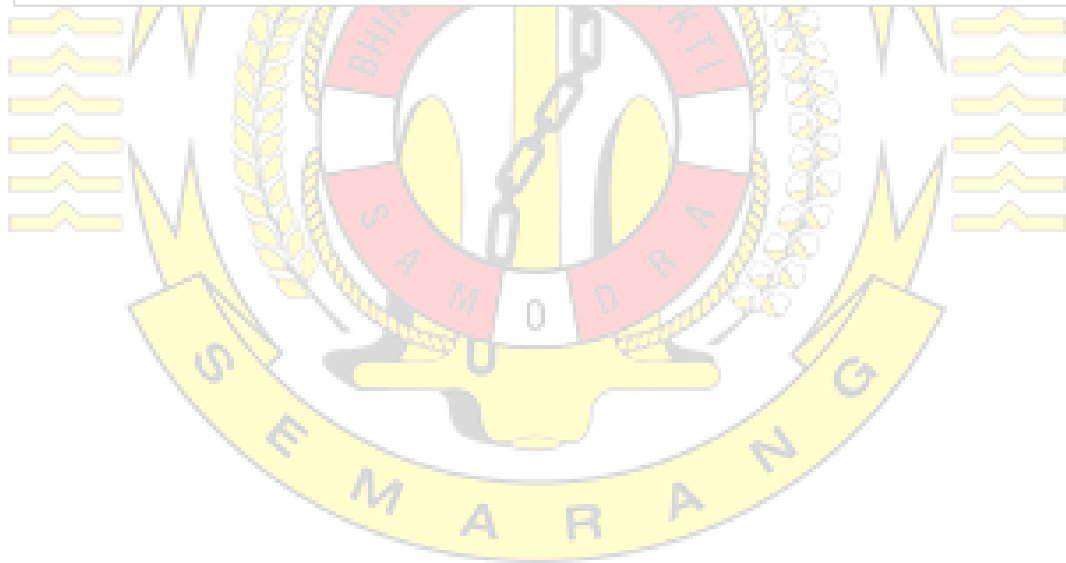
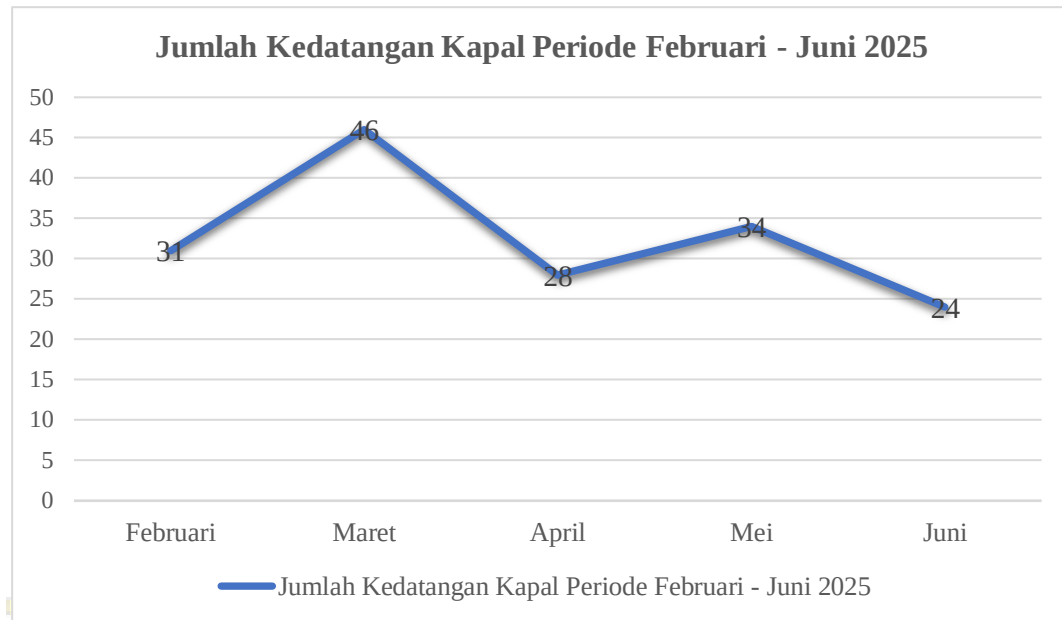
NO.	NAMA OF VESSEL	LOADING PORT				TOTAL CARGO LOADED / DISCH		SHIPPER	DESTINATION PORT	REMARKS
		TA	Clearance In	TD	Clearance Out	QUANTITY	COMMODITY			
1	MV. ANDHIKA SHAKILLA	19-Apr-25 / 10.00	24 jam	01-May-25 / 13.45	12 jam	49,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
2	MV. HABCO PIONEER	20-Apr-25 / 13.30	24 jam	01-May-25 / 20.00	12 jam	26,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	PACITAN, ID	-
3	MV. AGIOS IOANNIS	24-Apr-25 / 20.00	24 jam	02-May-25 / 20.21	12 jam	63,000 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	CHINA	-
4	MV. HABCO POLARIS	27-Apr-25 / 08.30	24 jam	02-May-25 / 23.15	12 jam	31,300 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
5	MV. WORLD VIRTUE	29-Apr-25 / 06.48	24 jam	03-May-25 / 00.12	12 jam	49,830 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	SOUTH KOREA	-
6	MV. PEACE	30-Apr-25 / 06.30	24 jam	03-May-25 / 13.18	12 jam	62,800 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
7	MV. ODETTE	10-Apr-25 / 07.42	24 jam	04-May-25 / 01.18	12 jam	55,000 MT	COAL	PT. PRIMA JAYA COALTRADE	PULAU OBI, ID	-
8	MV. IMS JAKARTA	28-Apr-25 / 06.36	24 jam	05-May-25 / 13.36	12 jam	92,600 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	WEDA, ID	-
9	MV. ATLANTIC AFFINITY	28-Apr-25 / 17.00	24 jam	05-May-25 / 17.36	12 jam	78,750 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	INDIA	-
10	MV. THE LIVING	30-Apr-25 / 15.30	24 jam	06-May-25 / 18.42	12 jam	72,600 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
11	MV. PATRIA NAWASENA 2	01-May-25 / 22.30	24 jam	06-May-25 / 20.10	12 jam	52,000 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	MOROSI, ID	-
12	MV. MUHASYIR	02-May-25 / 13.54	24 jam	08-May-25 / 17.06	12 jam	81,400 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	WEDA, ID	-
13	MV. LUMOSO SURYA	01-May-25 / 07.42	48 jam	08-May-25 / 18.06	12 jam	35,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
14	MV. JIAN XIANG	07-May-25 / 00.55	24 jam	10-May-25 / 22.12	12 jam	71,950 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
15	MV. CM LAURENCIA	06-May-25 / 07.30	24 jam	12-May-25 / 23.30	12 jam	67,500 MT	COAL	PT. PRIMA JAYA COALTRADE	PULAU OBI, ID	-
16	MV. ANDHIKA SHAKILLA	09-May-25 / 04.00	24 jam	13-May-25 / 11.06	12 jam	49,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
17	MV. GEOSAND	11-May-25 / 03.30	24 jam	15-May-25 / 02.15	12 jam	49,110 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	INDIA	-
18	MV. NAN XIN 27	13-May-25 / 10.30	24 jam	16-May-25 / 00.20	12 jam	72,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
19	MV. SAN GEORGE	13-May-25 / 06.00	24 jam	16-May-25 / 02.48	12 jam	76,600 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	INDIA	-
20	MV. SHEN HUA 811	15-May-25 / 10.00	24 jam	18-May-25 / 11.18	12 jam	73,806 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
21	MV. ODETTE	12-May-25 / 20.00	24 jam	19-May-25 / 05.32	12 jam	55,500 MT	COAL	PT. PRIMA JAYA COALTRADE	PULAU OBI, ID	-
22	MV. IMS BALI	12-May-25 / 20.35	24 jam	19-May-25 / 16.48	12 jam	106,800 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
23	MV. PROTEFS	15-May-25 / 15.48	24 jam	19-May-25 / 21.06	12 jam	66,400 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
24	MV. HABCO CARINA	11-May-25 / 23.00	24 jam	20-May-25 / 03.33	12 jam	53,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	MOROSI, ID	-
25	MV. ANDHIKA ALISHA	19-May-25 / 14.18	24 jam	20-May-25 / 03.33	12 jam	74,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	WEDA, ID	-
26	MV. LATIFAH BARUNA	12-May-25 / 06.18	24 jam	21-May-25 / 19.25	12 jam	52,500 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	PANGKALAN SUSU, ID	-
27	MV. IMS JAKARTA	16-May-25 / 13.48	24 jam	23-May-25 / 09.00	12 jam	93,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	WEDA, ID	-
28	MV. ANDHIKA SHAKILLA	20-May-25 / 18.12	24 jam	25-May-25 / 11.05	12 jam	49,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
29	MV. HABCO ANKAA	24-May-25 / 04.00	24 jam	27-May-25 / 12.38	12 jam	91,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	WEDA, ID	-
30	MV. DONGHAE STAR	26-May-25 / 00.01	24 jam	29-May-25 / 00.12	12 jam	77,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
31	MV. XI YUAN	26-May-25 / 02.10	24 jam	29-May-25 / 07.00	12 jam	73,863 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
32	MV. YU XIAO 8	26-May-25 / 09.00	24 jam	29-May-25 / 07.18	12 jam	70,400 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
33	MV. CLARA B	26-May-25 / 04.30	24 jam	29-May-25 / 07.54	12 jam	71,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
34	MV. CM LAURENCIA	25-May-25 / 06.25	24 jam	29-May-25 / 19.54	12 jam	67,500 MT	COAL	PT. PRIMA JAYA COALTRADE	PULAU OBI, ID	-

Lampiran 5: *Monthly Report June 2025*

NO.	NAMA OF VESSEL	LOADING PORT				TOTAL CARGO LOADED / DISCH		SHIPPER	DESTINATION PORT	REMARKS
		TA	Clearance In	TD	Clearance Out	QUANTITV	COMMODITV			
1	MV. LUMOSO SURYA	25-May-25 / 23.30	24 jam	02-Jun-25 / 11.36	12 jam	35,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
2	MV. ZEN MERIT	29-May-25 / 21.30	24 jam	03-Jun-25 / 00.20	12 jam	71,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
3	MV. OCEANA	01-Jun-25 / 02.52	24 jam	03-Jun-25 / 21.48	12 jam	78,750 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	INDIA	-
4	MV. DOLPHIN 76	02-Jun-25 / 00.01	24 jam	05-Jun-25 / 11.30	12 jam	72,350 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
5	MV. IMS BALI	28-May-25 / 21.30	24 jam	06-Jun-25 / 03.18	12 jam	105,350 MT	COAL	PT. SUNGAI DANAU JAYA	BAHODOPI, ID	-
6	MV. SINAR KINTAMANI	02-Jun-25 / 15.00	24 jam	06-Jun-25 / 04.05	12 jam	75,700 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	WEDA, ID	-
7	MV. CHANG YANG JIN LONG	03-Jun-25 / 10.34	24 jam	07-Jun-25 / 08.12	12 jam	72,160 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
8	MV. LILY OCEAN	03-Jun-25 / 16.50	24 jam	07-Jun-25 / 18.42	12 jam	51,600 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
9	MV. HABCO PIONEER	07-Jun-25 / 19.48	24 jam	10-Jun-25 / 19.00	12 jam	26,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	PACITAN, ID	-
10	MV. CARAVOS LIBERTY	07-Jun-25 / 07.24	24 jam	11-Jun-25 / 12.06	12 jam	51,515 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	INDIA	-
11	MV. ELIM DOLCE	08-Jun-25 / 18.11	24 jam	11-Jun-25 / 23.48	12 jam	71,450 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
12	MV. HAMMADA	12-Jun-25 / 02.30	24 jam	15-Jun-25 / 11.30	12 jam	91,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	WEDA, ID	-
13	MV. YUE DIAN 82	07-Jun-25 / 07.18	24 jam	15-Jun-25 / 21.18	12 jam	69,650 MT	COAL	MAHAKARYA SENTRA ENER	CHINA	-
14	MV. SINAR KUTA	12-Jun-25 / 18.18	24 jam	16-Jun-25 / 11.23	12 jam	83,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
15	MV. SINAR KINTAMANI	15-Jun-25 / 05.00	24 jam	18-Jun-25 / 02.02	12 jam	75,700 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
16	MV. ANDHIKA SHAKILLA	17-Jun-25 / 13.30	24 jam	21-Jun-25 / 16.30	12 jam	50,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CILACAP, ID	-
17	MV. HABCO PIONEER	20-Jun-25 / 16.30	24 jam	22-Jun-25 / 21.30	12 jam	26,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	PACITAN, ID	-
18	MV. PRIMA SENTOSA	12-Jun-25 / 16.10	24 jam	23-Jun-25 / 02.06	12 jam	52,500 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	PANGKALAN SUSU, ID	-
19	MV. OCEANIC STAR	21-Jun-25 / 21.40	24 jam	26-Jun-25 / 00.36	12 jam	67,150 MT	COAL	PT. JHONLIN GROUP	CHINA	-
20	MV. WAN MING FU QIANG	24-Jun-25 / 10.00	24 jam	26-Jun-25 / 17.00	12 jam	73,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
21	MV. AMANAH SULAWESI AMC	20-Jun-25 / 19.54	24 jam	27-Jun-25 / 19.06	12 jam	56,100 MT	COAL	PT. PRIMA JAYA COALTRAD	WEDA, ID	-
22	MV. EMERALD INDAH	24-Jun-25 / 12.24	24 jam	27-Jun-25 / 21.06	12 jam	75,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	BAHODOPI, ID	-
23	MV. NS XIAMEN	25-Jun-25 / 23.30	24 jam	28-Jun-25 / 10.06	12 jam	63,300 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA	-
24	MV. PRINCESS GRACE	27-Jun-25 / 22.42	24 jam	30-Jun-25 / 16.12	12 jam	72,470 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	SOUTH KOREA	-



**Lampiran 6: Diagram Kedatangan Kapal di PT. IDT Trans Agency Cabang
Satui Periode Februari – Juni 2025**



Lampiran 7: Kuesioner Penelitian

12.04

KUESIONER PENELITIAN

PENGARUH LAYANAN AGEN TERHADAP PROSES *CLEARANCE IN* DI BUNATI ANCHORAGE

Assalamualaikum wr.wb.,

Dengan hormat, berkenan dengan penyelesaian penyusunan skripsi yang berjudul "Pengaruh Layanan Agen terhadap Proses *Clearance In* di Bunati Anchorage" dari Program studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang:

Nama : David Alfianto Hardani

NIT : 592211318388

Memohon ketersediaan Bapak/Ibu, Saudara/i untuk mengisi kuesioner penelitian ini dan saya mengharapkan pengerjaan yang jujur saat memberikan informasi dalam pernyataan-pernyataan yang tersedia, karena semua jawaban dan data Bapak/Ibu, Saudara/i yang diberikan terjamin kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian.

12.05

semua jawaban dan data Bapak/Ibu, Saudara/i yang diberikan terjamin kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian.

Atas ketersediaan Bapak/Ibu, saudara/i untuk mengisi kuesioner penelitian ini saya ucapkan terimakasih karena telah ikut berkontribusi dalam penelitian ini.

Wassalamu'alaikum wr.wb.

davidalfianto09@gmail.com [Switch accounts](#)

Not shared

* Indicates required question

Nama *

Your answer

Usia *

☐ <25

☐ 26-30

☐ 31-40

☐ 41-50

☐ >50

docs.google.com

19.25

Jenis Kelamin *

☐ Laki - laki

☐ Perempuan

Jabatan *

☐ Nahkoda

☐ C/O

☐ 2/O

☐ 3/O

☐ C/E

☐ 2/E

☐ 3/E

☐ 4/E

☐ Electrician

☐ Bosun

☐ AB

☐ OS

☐ Fitter

☐ Cook

☐ Messman

docs.google.com

12.05

PANDUAN PENGISIAN

Mengisi data diri sesuai dengan identitas responden

1. Saudara cukup menandai dengan opsi yang sudah tersedia pada pilihan jawaban sesuai dengan pendapat anda. Setiap pernyataan hanya membutuhkan satu jawaban dengan keterangan sebagai berikut:

5 = Sangat setuju (SS)

4 = Setuju (S)

3 = Kurang setuju (KS)

2 = Tidak Setuju (TS)

1 = Sangat Tidak Setuju (STS)

PERNYATAAN LAYANAN AGEN (X)

Agan kapal memberikan pelayanan dengan cepat sejak kapal tiba di Bunati Anchorage.

Sangat Tidak Setuju

1 ☐

2 ☐

3 ☐

docs.google.com

12.06

Agen kapal memberikan pelayanan dengan cepat sejak kapal tiba di Bunati Anchorage.

Sangat Tidak Setuju

- 1 ☐
- 2 ☐
- 3 ☐
- 4 ☐
- 5 ☐

Sangat Setuju

Proses administrasi yang ditangani agen kapal diselesaikan sesuai waktu yang direncanakan.

Sangat Tidak Setuju

- 1 ☐
- 2 ☐
- 3 ☐
- 4 ☐
- 5 ☐

Sangat Setuju

docs.google.com

12.07

Petugas agen kapal memiliki pengetahuan yang memadai tentang prosedur clearance in.

Sangat Tidak Setuju

- 1 ☐
- 2 ☐
- 3 ☐
- 4 ☐
- 5 ☐

Sangat Setuju

Petugas agen kapal mampu menangani permasalahan kedatangan kapal secara profesional.

Sangat Tidak Setuju

- 1 ☐
- 2 ☐
- 3 ☐
- 4 ☐
- 5 ☐

Sangat Setuju

docs.google.com

12.07

Agen kapal berkomunikasi dengan baik kepada pihak kapal mengenai proses clearance in.

Sangat Tidak Setuju

- 1 ☐
- 2 ☐
- 3 ☐
- 4 ☐
- 5 ☐

Sangat Setuju

Agen kapal melakukan koordinasi yang efektif dengan instansi pelabuhan terkait clearance in.

Sangat Tidak Setuju

- 1 ☐
- 2 ☐
- 3 ☐
- 4 ☐
- 5 ☐

Sangat Setuju

docs.google.com

12.06

Agen kapal menyiapkan dokumen kedatangan kapal secara tepat dan sesuai ketentuan.

Sangat Tidak Setuju

- 1 ☐
- 2 ☐
- 3 ☐
- 4 ☐
- 5 ☐

Sangat Setuju

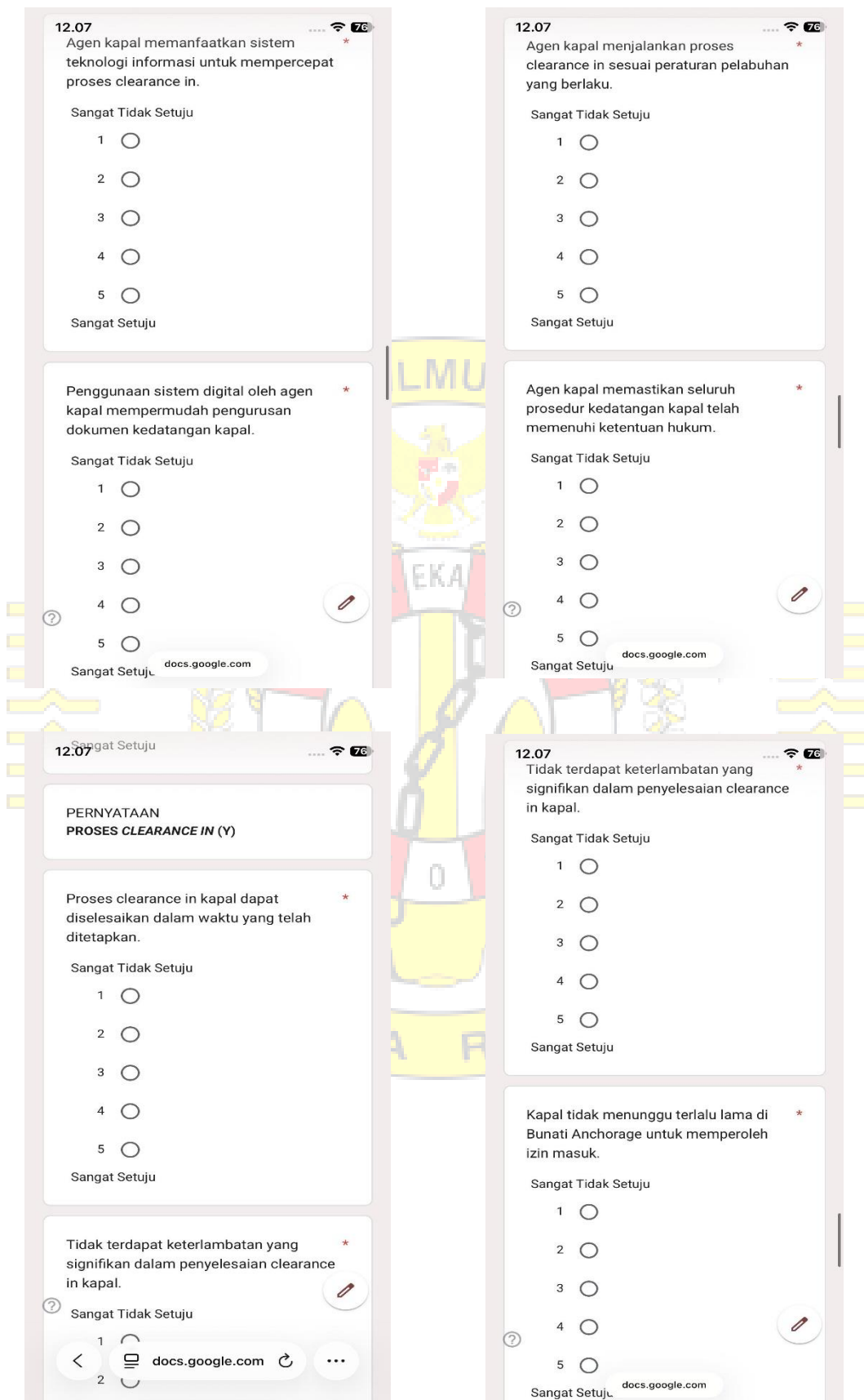
Dokumen yang diajukan agen kapal jarang mengalami kesalahan atau kekurangan.

Sangat Tidak Setuju

- 1 ☐
- 2 ☐
- 3 ☐
- 4 ☐
- 5 ☐

Sangat Setuju

docs.google.com



12.07

Agen kapal memanfaatkan sistem teknologi informasi untuk mempercepat proses clearance in.

Sangat Tidak Setuju

1 ☐

2 ☐

3 ☐

4 ☐

5 ☐

Sangat Setuju

Penggunaan sistem digital oleh agen kapal mempermudah pengurusan dokumen kedatangan kapal.

Sangat Tidak Setuju

1 ☐

2 ☐

3 ☐

4 ☐

5 ☐

Sangat Setuju

12.07

PERNYATAAN PROSES CLEARANCE IN (Y)

Proses clearance in kapal dapat diselesaikan dalam waktu yang telah ditetapkan.

Sangat Tidak Setuju

1 ☐

2 ☐

3 ☐

4 ☐

5 ☐

Sangat Setuju

Tidak terdapat keterlambatan yang signifikan dalam penyelesaian clearance in kapal.

Sangat Tidak Setuju

1 ☐

2 ☐

12.07

Agen kapal menjalankan proses clearance in sesuai peraturan pelabuhan yang berlaku.

Sangat Tidak Setuju

1 ☐

2 ☐

3 ☐

4 ☐

5 ☐

Sangat Setuju

Agen kapal memastikan seluruh prosedur kedatangan kapal telah memenuhi ketentuan hukum.

Sangat Tidak Setuju

1 ☐

2 ☐

3 ☐

4 ☐

5 ☐

Sangat Setuju

12.07

Tidak terdapat keterlambatan yang signifikan dalam penyelesaian clearance in kapal.

Sangat Tidak Setuju

1 ☐

2 ☐

3 ☐

4 ☐

5 ☐

Sangat Setuju

Kapal tidak menunggu terlalu lama di Bunati Anchorage untuk memperoleh izin masuk.

Sangat Tidak Setuju

1 ☐

2 ☐

3 ☐

4 ☐

5 ☐

Sangat Setuju

12.07

Waktu tunggu kapal di anchorage sesuai *
dengan jadwal yang telah
direncanakan.

Sangat Tidak Setuju

1 ☐

2 ☐

3 ☐

4 ☐

5 ☐

Sangat Setuju

Dokumen kapal pada saat kedatangan
telah lengkap untuk proses clearance
in. *

Sangat Tidak Setuju

1 ☐

2 ☐

3 ☐

4 ☐

5 ☐

Sangat Setuju

12.08

4 ☐

5 ☐

Sangat Setuju

Kelengkapan dokumen kapal
mendukung kelancaran proses
clearance in. *

Sangat Tidak Setuju

1 ☐

2 ☐

3 ☐

4 ☐

5 ☐

Sangat Setuju

Back

Submit

Clear form

Never submit passwords through Google Forms.

This content is neither created nor endorsed by Google

[Contact form owner](#) - [Terms of Service](#) - [Privacy Policy](#)

?

Does this form look suspicious? [Report](#)

<

docs.google.com

↻

⋮

Lampiran 8: Tabulasi Data

No. Resp.	LAYANAN AGEN (X)													TOTAL
	Kecepatan pelayanan		Ketepatan dan akurasi dokumen		Koordinasi dan komunikasi		Kualitas sumber daya manusia		Pemanfaatan teknologi informasi		Kepatuhan terhadap regulasi			
	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12		
1	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	4	50	
2	3	3	4	4	3	4	4	3	4	4	3	4	44	
3	5	5	5	4	5	5	5	4	5	5	4	5	57	
4	4	4	3	3	4	4	3	4	3	4	4	4	43	
5	5	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	40	
6	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	5	4	51	
7	5	4	4	4	5	5	4	5	4	5	4	5	54	
8	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	38	
9	4	5	4	4	4	4	5	4	5	4	5	4	53	
10	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	47	
11	4	5	4	4	5	5	4	4	5	4	4	5	54	
12	3	4	3	3	4	4	3	3	4	3	4	4	42	
13	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	57	
14	4	3	4	3	3	4	4	3	4	4	3	4	44	
15	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	36	
16	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	48	
17	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	60	
18	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	4	44	
19	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	54	
20	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	48	

No. Resp.	PROSES CLEARANCE IN (Y)						
	Waktu penyelesaian clearance in		Waktu tunggu di anghorage		Kelengkapan dokumen pada kedatangan		TOTAL
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	
1	4	4	4	4	5	4	25
2	3	4	4	3	4	4	22
3	5	5	5	4	5	5	29
4	4	3	3	3	4	4	21
5	3	3	3	3	3	4	19
6	4	4	4	4	4	4	24
7	5	4	5	4	5	4	27
8	3	3	3	3	3	3	18
9	4	5	4	5	5	4	27
10	4	4	4	4	4	4	24
11	5	4	5	5	4	5	27
12	3	4	3	3	4	4	21
13	5	5	4	5	5	5	29
14	4	3	4	4	3	4	22
15	3	3	3	3	3	3	18
16	4	4	4	4	4	4	24
17	5	5	5	5	5	5	30
18	3	4	3	4	4	4	22
19	4	5	4	5	5	4	27
20	4	4	4	4	4	4	24

Lampiran 9: Data r_{tabel}

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

Lampiran 10: Hasil Uji Validitas Variabel X dan Y, SPSS 25

		Correlations												
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	TOTAL_X
X1	Pearson Correlation	1	.505*	.549*	.830**	.762**	.633**	.906**	.545*	.904**	.666**	.762**	.480*	.871**
	Sig. (2-tailed)		.023	.012	.000	.000	.003	.000	.013	.000	.001	.000	.032	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X2	Pearson Correlation	.505*	1	.453*	.730**	.589**	.707**	.521*	.951**	.559*	.573*	.589**	.906**	.826**
	Sig. (2-tailed)	.023		.045	.000	.006	.000	.018	.000	.010	.008	.006	.000	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X3	Pearson Correlation	.549*	.453*	1	.413	.454*	.824**	.543*	.491*	.633**	.638**	.454*	.538*	.709**
	Sig. (2-tailed)	.012	.045		.070	.045	.000	.013	.028	.003	.002	.045	.014	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X4	Pearson Correlation	.830**	.730**	.413	1	.753**	.553*	.857**	.675**	.714**	.698**	.753**	.620**	.881**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.070		.000	.011	.000	.001	.000	.001	.000	.004	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X5	Pearson Correlation	.762**	.589**	.454*	.753**	1	.429	.713**	.598**	.791**	.360	1.000**	.480*	.799**
	Sig. (2-tailed)	.000	.006	.045	.000		.059	.000	.005	.000	.119	.000	.032	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X6	Pearson Correlation	.633**	.707**	.824**	.553*	.429	1	.569**	.737**	.678**	.782**	.429	.778**	.830**
	Sig. (2-tailed)	.003	.000	.000	.011	.059		.009	.000	.001	.000	.059	.000	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X7	Pearson Correlation	.906**	.521*	.543*	.857**	.713**	.569**	1	.463*	.816**	.777**	.713**	.401	.848**
	Sig. (2-tailed)	.000	.018	.013	.000	.000	.009		.040	.000	.000	.000	.079	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X8	Pearson Correlation	.545*	.951**	.491*	.675**	.598**	.737**	.463*	1	.591**	.510*	.598**	.946**	.825**
	Sig. (2-tailed)	.013	.000	.028	.001	.005	.000	.040		.006	.022	.005	.000	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X9	Pearson Correlation	.904**	.559*	.633**	.714**	.791**	.678**	.816**	.591**	1	.534*	.791**	.506*	.863**
	Sig. (2-tailed)	.000	.010	.003	.000	.000	.001	.000	.006		.015	.000	.023	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X10	Pearson Correlation	.666**	.573**	.638**	.698**	.360	.782**	.777**	.510*	.534*	1	.360	.552*	.771**
	Sig. (2-tailed)	.001	.008	.002	.001	.119	.000	.000	.022	.015		.119	.012	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X11	Pearson Correlation	.762**	.589**	.454*	.753**	1.000**	.429	.713**	.598**	.791**	.360	1	.480*	.799**
	Sig. (2-tailed)	.000	.006	.045	.000	.000	.059	.000	.005	.000	.119		.032	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X12	Pearson Correlation	.480*	.906**	.538*	.620**	.480*	.778**	.401	.946**	.506*	.552*	.480*	1	.785**
	Sig. (2-tailed)	.032	.000	.014	.004	.032	.000	.079	.000	.023	.012	.032		.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
TOTAL_X	Pearson Correlation	.871**	.826**	.709**	.881**	.799**	.830**	.848**	.825**	.863**	.771**	.799**	.785**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

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

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

		Correlations						
		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	TOTAL_Y
Y1	Pearson Correlation	1	.573**	.877**	.611**	.811**	.492*	.879**
	Sig. (2-tailed)		.008	.000	.004	.000	.027	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20
Y2	Pearson Correlation	.573**	1	.521*	.951**	.589**	.707**	.876**
	Sig. (2-tailed)	.008		.018	.000	.006	.000	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20
Y3	Pearson Correlation	.877**	.521*	1	.463*	.713**	.463*	.813**
	Sig. (2-tailed)	.000	.018		.040	.000	.040	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20
Y4	Pearson Correlation	.611**	.951**	.463*	1	.598**	.630**	.858**
	Sig. (2-tailed)	.004	.000	.040		.005	.003	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20
Y5	Pearson Correlation	.811**	.589**	.713**	.598**	1	.310	.801**
	Sig. (2-tailed)	.000	.006	.000	.005		.184	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20
Y6	Pearson Correlation	.492*	.707**	.463*	.630**	.310	1	.733**
	Sig. (2-tailed)	.027	.000	.040	.003	.184		.000
	N	20	20	20	20	20	20	20
TOTAL_Y	Pearson Correlation	.879**	.876**	.813**	.858**	.801**	.733**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	20	20	20	20	20	20	20

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

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

Lampiran 11: Hasil Uji Asumsi Klasik, SPSS 25

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		20
Normal Parameters ^{a, b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.48320548
Most Extreme Differences	Absolute	.182
	Positive	.108
	Negative	-.182
Test Statistic		.182
Asymp. Sig. (2-tailed)		.082 ^c

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
TOTAL_Y * Nilai X baru	Between Groups	(Combined)	239.517	4	59.879	85.678	.000
		Linearity	238.235	1	238.235	340.877	.000
		Deviation from Linearity	1.281	3	.427	.611	.618
	Within Groups		10.483	15	.699		
	Total		250.000	19			

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.742	.547	1.358	.191
	TOTAL_X	-.008	.011	-.170	.474

a. Dependent Variable: Abs_RES

Lampiran 12: Hasil Uji Regresi Linier Sederhana, SPSS

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.991 ^a	.982	.981	.496

a. Predictors: (Constant), TOTAL_X

b. Dependent Variable: TOTAL_Y

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-1.619	.819		-1.977	.064
	TOTAL_X	.532	.017	.991	31.565	.000

a. Dependent Variable: TOTAL_Y



Lampiran 13: Data Pengisian Kuesioner

NEW KUESIONER PENELITIAN PENGARUH LAYANAN AGEN TERHADAP PROSES CLEARANCE IN DI BUNATI ANC... ☆ 📁 ☁

File Edit View Insert Format Data Tools Extensions Help

100% 123 Roboto 10 B I A

A2 03/02/2026 13:34:47

	A	B	C	D	E	F	G
	Form Responses						
1	Timestamp	Nama	Usia	Jenis Kelamin	Jabatan	Pendidikan Terakhir	Agan kapal memberikan pelayanan de
2	03/02/2026 13:34:47		31-40	Laki - laki	Nahkoda	S1	
3	03/02/2026 19:56:34		31-40	Laki - laki	C/E	S1	
4	03/02/2026 20:05:13		31-40	Laki - laki	2/O	S1	
5	03/02/2026 20:19:03		31-40	Laki - laki	C/O	S1	
6	03/02/2026 20:38:35		<25	Laki - laki	AB	SMA	
7	03/02/2026 20:54:00		31-40	Laki - laki	Fitter	SMA	
8	04/02/2026 14:10:04		26-30	Laki - laki	Electrician	S1	
9	04/02/2026 14:13:05		<25	Laki - laki	AB	SMA	
10	04/02/2026 14:19:20		26-30	Laki - laki	Cook	S1	
11	04/02/2026 14:37:47		31-40	Laki - laki	2/E	S1	
12	04/02/2026 14:58:59		<25	Laki - laki	AB	S1	
13	04/02/2026 15:02:59		26-30	Laki - laki	4/E	S1	
14	04/02/2026 16:01:31		26-30	Laki - laki	OS	SMA	
15	04/02/2026 17:22:41		<25	Laki - laki	3/O	S1	
16	04/02/2026 17:53:22		26-30	Laki - laki	Fitter	S1	
17	04/02/2026 19:16:03		26-30	Laki - laki	Bosun	SMA	
18	04/02/2026 19:40:01		<25	Laki - laki	Engine Cadet	SMA	
19	04/02/2026 20:22:06		26-30	Laki - laki	Meesman	SMA	
20	04/02/2026 22:59:18		<25	Laki - laki	Deck Cadet	SMA	
21	04/02/2026 23:01:28		26-30	Laki - laki	3/E	S1	
22							

+ ≡ Form responses 1



Lampiran 14 Foto Pada Saat Melakukan Penelitian

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : David Alfianto Hardani
2. Tempat, Tanggal Lahir : Temanggung, 12 Desember 2002
3. Alamat : Perumahan Aza Griya Blok J-25, RT 05 / RW 09,
Walitelon Utara, Temanggung, Jawa Tengah
4. Agama : Islam
5. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : H. Hardani Lupiyanto Adi (Alm)
 - b. Ibu : Eswin Susanti
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri 1 Kedu (2009 – 2015)
 - b. SMP Negeri 2 Temanggung (2015 – 2018)
 - c. SMA Negeri 1 Temanggung (2018 – 2021)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2022 – 2026)
7. Pengalaman Praktek Darat (Prada)
 - a. Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, DJPL, Kemenhub
 Alamat : Gedung Karya lt. 19, Jalan Medan Merdeka Barat
 No. 8, Gambir, Jakarta Pusat, DKI Jakarta 10110.
 Masa Praktek : 1 Agustus 2024 – 31 Januari 2025
 - b. PT IDT Trans Agency Cabang Satui
 Alamat : Jalan Karya Desa No. 89, RT.11, Makmur Mulia,
 Satui, Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan.
 Masa Praktek : 7 Februari 2025 – 13 Juli 2025