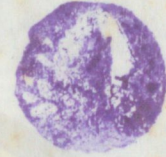


**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
PENERIMAAN PREMI ASURANSI PENGANGKUTAN LAUT
(STUDI KASUS PADA PT. JASINDO JAMBI TAHUN 1999-2003)**

SKRIPSI



**UPT Perpustakaan
UNIVERSITAS JEMBER**

Diajukan sebagai salah satu syarat guna memperoleh
gelar Sarjana Ekonomi pada Fakultas Ekonomi
Universitas Jember



Hadiah
Pembelian
25 JAN 2005
SDF

368.22
KAR
a

Oleh :

DIANA AHADINI KARTIKASARI
000810101215

**FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS JEMBER
2004**

JUDUL SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN PREMI ASURANSI PENGANGKUTAN LAUT (STUDI KASUS PADA PT. JASINDO JAMBI TAHUN 1999-2003)

Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

N a m a : DIANA AHADINI KARTIKASARI

N. I. M. : 000810101215

J u r u s a n : EKONOMI PEMBANGUNAN

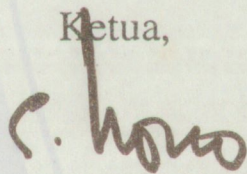
telah dipertahankan di depan Panitia Penguji pada tanggal :

02 OKTOBER 2004

dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai kelengkapan guna memperoleh gelar S a r j a n a dalam Ilmu Ekonomi pada Fakultas Ekonomi Universitas Jember.

Susunan Panitia Penguji

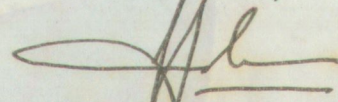
Ketua,



Drs. SOEYONO, MM.

NIP. 131 386 653

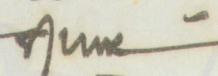
Sekretaris,



Drs. M. ADENAN, MM.

NIP. 131 996 155

Anggota,



Drs. BADJURI, ME.

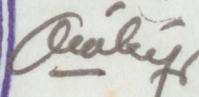
NIP. 131 386 652

Mengetahui/Menyetujui

Universitas Jember

Fakultas Ekonomi

Dekan,



Drs. LIAKIP, SU

NIP. 130 531 976

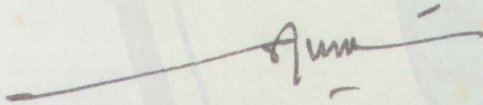


TANDA PERSETUJUAN

Judul Skripsi : ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG
MEMPENGARUHI PENERIMAAN PREMI
ASURANSI PENGANGKUTAN ASURANSI
PENGANGKUTAN LAUT (STUDI KASUS
PADA PT. JASINDO JAMBI TAHUN 1999-
2003)

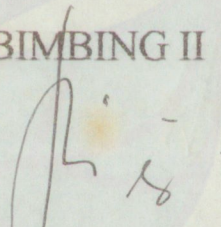
Nama : Diana Ahadini Kartikasari
Nomor Induk Mahasiswa : 000810101215
Jurusan : Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan
Konsentrasi : Ekonomi Moneter dan Perbankan

PEMBIMBING I



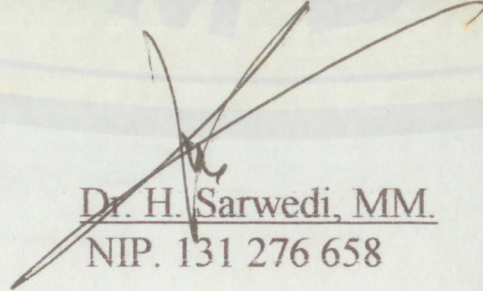
Drs. Badjuri, ME.
NIP. 131 386 652

PEMBIMBING II



Dra. Sebastiana Viphindrartin, M Kes.
NIP. 131 832 296

KETUA JURUSAN IESP



Dr. H. Sarwedi, MM.
NIP. 131 276 658

Disetujui pada : September 2004

PERSEMBAHAN

Karya ini kupersembahkan untuk :

- *Ibunda Siti Nur'aini*
- *Ayahanda Drs. Hadi*
- *Alm. Nenek tercinta Siti Taslimah*
- *Kakek Abdul Kadir Siswandi dan Nenek Siti Supadmi*
- *Almamater tercinta*

MOTTO

“ Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan dan hanya kepada Allah SWT hendaknya kamu berharap “

(QS. Al Insyirah 6 dan 8)

“ Orang yang baik adalah orang yang banyak manfaatnya bagi orang lain dan seseorang yang sukses adalah ketika berbuat sesuatu bukan ketika menghasilkan sesuatu “

(K.H. Abdullah Gymnastiar)

ABSTRAKSI

Penelitian yang berjudul “ Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Premi Asuransi Pengangkutan Laut (Studi Kasus Pada PT. JASINDO Jambi Tahun 1999-2003)” bertujuan untuk mengetahui besarnya pengaruh nilai ekspor propinsi Jambi, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap penerimaan premi asuransi pengangkutan pada PT. JASINDO wilayah kerja Propinsi Daerah Tingkat I Jambi.

Penelitian ini adalah penelitian yang bersifat *ex post facto* yang berarti data yang digunakan untuk mengetahui besarnya pengaruh yang terjadi antar variabel terikat dengan variabel bebas adalah data yang diperoleh setelah kejadian yang diamati telah berlangsung. Unit penelitiannya adalah nilai ekspor, nilai barang angkut antar pulau Propinsi Jambi, jumlah pemegang polis dan penerimaan premi pada PT. JASINDO Wilayah Kerja Propinsi Jambi. Sedangkan data observasi sebanyak 60. Data perbulan ini diperoleh dengan metode studi literatur dari laporan berbagai pihak yang telah dipublikasikan. Metode analisis data mempergunakan analisis regresi berganda dan sebagai alat uji digunakan uji statistik dan uji ekonometrik (multikolinearitas, heterokedastisitas, autokorelasi).

Berdasarkan perhitungan diperoleh hasil secara parsial probabilitas t_{hitung} nilai ekspor (0,037), nilai barang angkut antar pulau (0,000) dan jumlah pemegang polis (0,040) masing-masing lebih kecil dari α (0,05). Berarti secara parsial nilai ekspor, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis berpengaruh secara signifikan terhadap penerimaan premi asuransi pengangkutan pada PT. JASINDO Jambi tahun 1999-2003. Sedangkan secara serentak nilai ekspor, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis berpengaruh secara nyata dan signifikan terhadap penerimaan premi asuransi pengangkutan pada PT. JASINDO Jambi, hal ini ditunjukkan dengan probabilitas F_{hitung} lebih kecil dari α ($0,000 < 0,05$). Pengaruh nilai ekspor, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap penerimaan premi pengangkutan secara bersama-sama sebesar 47,2% dan sisanya sebesar 52,8% dipengaruhi oleh faktor lain. Adanya kebijakan moneter yang mendukung perkembangan usaha asuransi akan memperluas pasar asuransi di Indonesia. Hal ini perlu dicermati para pelaku usaha asuransi untuk mengoptimalkan peluang yang ada.

Kata kunci : nilai ekspor, nilai barang angkut antar pulau, jumlah pemegang polis dan penerimaan premi asuransi pengangkutan.

KATA PENGANTAR

Penulis memanjatkan puji syukur kehadirat Tuhan Ynag Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayahNya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Skripsi yang berjudul “ ANALISA FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENERIMAAN PREMI ASURANSI PENGANGKUTAN LAUT (STUDI KASUS PADA PT. JASINDO JAMBI TAHUN 1999-2003) “ ini disusun guna memenuhi kelengkapan syarat dalam menyelesaikan pendidikan Program Sarjana Jurusan Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan pada Fakultas Ekonomi Universitas Jember. Dalam proses penulisan skripsi ini penulis banyak mendapat bantuan baik dalam perolehan data, petunjuk dalam penulisan dan bantuan moril dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini, penulis haturkan rasa terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak Drs. Badjuri, ME selaku dosen pembimbing I dan dosen pembimbing akademik dan ibu Dra. Sebastiana Viphindartin, M Kes selaku dosen pembimbing II yang telah berkenan membimbing penulisan skripsi ini di tengah-tengah kesibukan beliau yang lain.
2. Bapak H. Liakip, SU , selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Jember beserta staf pengajar dan karyawan yang telah membantu kelancaran studi penulis.
3. Bapak Kepala Kantor PT. Asuransi jasa Indonesia Propinsi Jambi, Syarif Husein, SH. Beserta staf dan karyawan yang telah berkenan membantu penulis dalam melaksanakan penelitian.
4. Bapak Ahmad Kusyairi, SH. yang telah berkenan membantu penulis dalam mendapatkan literatur tentang penelitian.
5. Ibu Febriana, Spd beserta keluarga yang telah memberikan waktu dan tempat selama penulis melaksanakan penelitian di Propinsi Jambi.
6. Isnaeni Indriati, Bimantoyo Nedi Purnanto, Nur Nadila Azmatunnisa, give me soul and inspirates that never die

7. Ibu Tining Dewi, Ir. Arief Hidayat, Ir. Ina Kuryati, Ir. Mohammad Yassir, Msi, dan Ir. Nurul Hasanah yang selalu memberikan dorongan semangat pada penulis.
8. Teman-teman IESP '00; Henny, Nur, Nia, Ana, Didin, Crew Bara 18; Marita, Mbak Yenni, Reni, Mbak Mahar, Retno, Devi, Febri, Farah, Mita, Anggit, Nova, Arni, dan Tita yang sudi berbagi tawa dan cerita bersama penulis.
9. Para punggawa AsPut, Dudung, mas Guntur, mas Prist, mas Yus, mas Nizar, mas Tatang dan mas Basofi untuk terimakasih yang tak terhingga, teman-teman IMAPAS serta bagi semua pihak yang telah membantu terselesaikannya penulisan skripsi ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, baik yang menyangkut aspek materi maupun penulisannya. Hal ini dikarenakan keterbatasan pengetahuan dan penalaran yang terdapat pada diri penulis. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran demi kesempurnaan karya ini. Mudah-mudahan karya ilmiah tertulis (Skripsi) ini berguna bagi khalayak yang membutuhkan.

Jember, September 2004

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	ii
Halaman Persembahan	iii
Halaman Motto	iv
Abstraksi	v
Kata Pengantar	vi
Daftar Isi	viii
Daftar Tabel	x
Daftar Lampiran	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Perumusan masalah	3
1.3 Tujuan dan Manfaat	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
1.1 Tinjauan Hasil Penelitian Sebelumnya	5
1.2 Landasan Teori	5
1.3 Hipotesis	24
BAB III METODE PENELITIAN	25
1.1 Rancangan Penelitian	25
1.2 Metode Analisis Data	26
1.3 Definisi Operasional	31
BAB IV ANANLISIS DAN PEMBAHASAN	32
1.1 Obyek Penelitian	32
1.2 Hasil Analisis Data	34
1.3 Pembahasan	41
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	44
5.1 Kesimpulan	43
5.2 Saran	43

DAFTAR PUSTAKA	45
LAMPIRAN	47

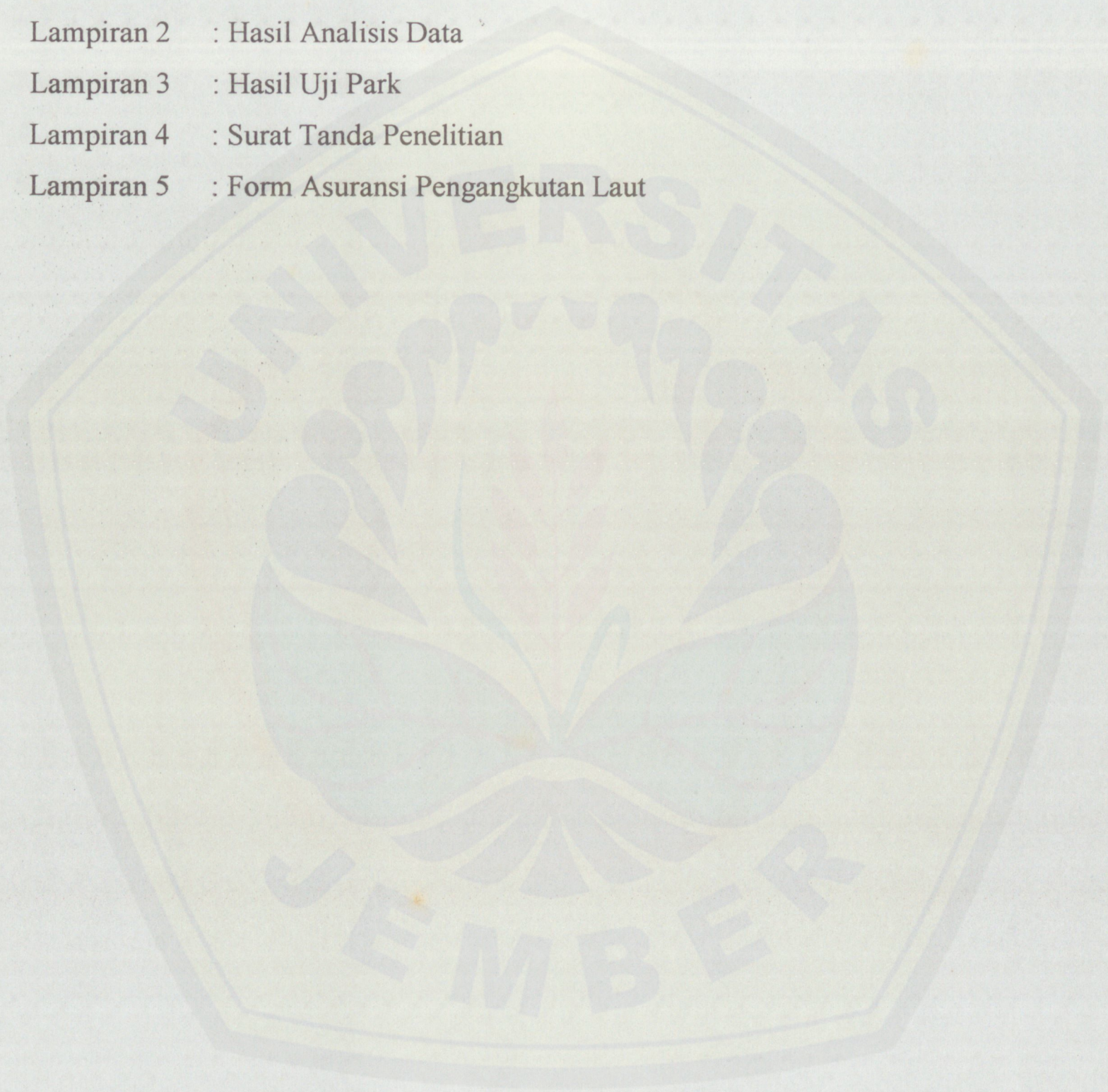


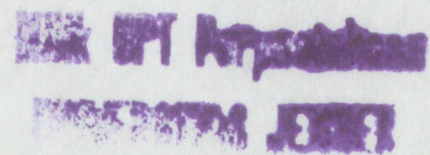
DAFTAR TABEL

- Tabel 1 : Nilai Ekspor Propinsi Jambi Tahun 1999-2003
- Tabel 2 : Nilai Barang Angkut Antar Pulau Propinsi Jambi Tahun 1999-2003
- Tabel 3 : Jumlah Pemegang Polis Asuransi Pengangkutan Laut
- Tabel 4 : Penerimaan Premi Asuransi Pengangkutan Laut
- Tabel 5 : Rekapitulasi Hasil Analisis Fungsi Regresi
- Tabel 6 : Hasil Uji-t Terhadap Penerimaan Premi
- Tabel 7 : Collinearity Statitic Terhadap Penerimaan Premi
- Tabel 8 : Hasil Uji Park

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Data Hasil Penelitian
- Lampiran 2 : Hasil Analisis Data
- Lampiran 3 : Hasil Uji Park
- Lampiran 4 : Surat Tanda Penelitian
- Lampiran 5 : Form Asuransi Pengangkutan Laut





I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pembangunan pada hakikatnya merupakan proses perubahan yang terus menerus ke arah yang lebih maju dan perbaikan menuju pada tujuan yang ingin di capai. Tujuan pembangunan nasional Indonesia yaitu untuk mewujudkan suatu masyarakat yang adil dan makmur yang merata material dan spiritual yang berdasarkan Pancasila di dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang merata, berdaulat, bersatu dan berkedaulatan rakyat dalam suasana kehidupan bangsa yang aman, tentram dan damai (Deppen RI, 1998:201).

Keberhasilan yang dicapai dalam pelaksanaan pembangunan dimungkinkan dengan tersedianya pembiayaan pembangunan. Sumber dana yang dapat digunakan untuk pembangunan tersebut berasal dari dalam negeri dan luar negeri. Dana dari dalam negeri bersumber dari tabungan masyarakat dan tabungan pembangunan, sedangkan dana dari luar negeri berupa pinjaman, bantuan dan hasil devisa negara dari perdagangan luar negeri.

Perkembangan perekonomian yang semakin meningkat menghendaki perlunya upaya-upaya untuk memobilisasi dan memanfaatkan dana masyarakat secara optimal. Sebagai salah satu lembaga keuangan diluar bank, industri asuransi yang bergerak di bidang pelayanan jasa pertanggungan, mempunyai peranan yang penting dalam menghimpun dan memobilisasi dana masyarakat. Selain sebagai lembaga penyedia jasa proteksi kepada masyarakat atau institusi. Dana yang dihimpun dari masyarakat dalam bentuk premi, sebagian diinvestasikan dalam bentuk deposito, tanah, dan surat berharga.

Dalam rangka mendorong industri asuransi untuk berkembang secara optimal, pemerintah telah mengeluarkan serangkaian kebijaksanaan deregulasi dan debirokratisasi di sektor keuangan. Langkah kongkrit tersebut tertuang dalam Undang-Undang Nomor 2 tahun 1992 tentang usaha asuransi. Selama 5 tahun terakhir (1998-2003) asset perusahaan asuransi di Indonesia

mengalami perkembangan yang cukup menggembirakan, kecuali untuk penyelenggaraan program asuransi sosial dan Jamsostek. Sedangkan untuk asuransi jiwa dan asuransi kerugian mengalami peningkatan.

Sampai dengan tahun 2003, terdapat 60 perusahaan asuransi jiwa dan 105 perusahaan asuransi kerugian 4 perusahaan reasuransi, 2 perusahaan penyelenggara program asuransi sosial dan Jamsostek dan 3 perusahaan penyelenggara program asuransi untuk PNS dan TNI/POLRI di Indonesia. Pada usaha asuransi kerugian ada tiga produk yang merupakan penyumbang pemasukan terbesar, yaitu asuransi harta-benda (36,7%), asuransi kebakaran (27,11%), dan asuransi pengangkutan (25,6%), sisanya untuk jenis produk asuransi kerugian yang lain.

Asuransi pengangkutan merupakan salah satu dari produk asuransi kerugian tertua di dunia yang memiliki peranan yang cukup besar dalam proses distribusi barang baik itu antar kota/propinsi, antar pulau maupun antar negara, melauai darat, laut dan udara. Terutama untuk pengangkutan laut/samudra yang erat kaitannya dengan kegiatan perdagangan luar negeri. Sebagian besar dari kegiatan perdagangan internasional proses pengiriman barang menggunakan jasa transportasi laut. Dalam pelaksanaan pengiriman barang tersebut resiko terjadinya kerusakan/kehilangan barang sangat merugikan eksportir dan importir.

Pada saat barang sudah sampai dengan utuh ke tangan pembeli kadangkala penjual tidak langsung menerima pembayaran atau bahkan tidak menerima pembayaran sama sekali, hal ini dapat terjadi karena penipuan dari pihak pembeli atau kebangkrutan pihak pembeli atau dapat pula karena perang yang pecah secara tiba-tiba. Maka dari itu untuk mengurangi/menanggulangi kerugian yang terjadi diperlukan jasa asuransi agar baik eksportir maupun importir tidak mengalami kerugian yang sangat besar, juga untuk menjaga agar devisa negara yang digunakan untuk mengimpor barang-barang tersebut tidak hilang percuma.

PT Asuransi Jasa Indonesia (JASINDO) merupakan satu-satunya Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang asuransi kerugian umum. Saat ini Asuransi Jasindo memiliki jaringan pelayanan yang terdiri dari 71 Kantor Cabang di seluruh wilayah Indonesia dan 1 kantor di luar negeri, yakni di Labuan Malaysia. PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Jambi adalah salah satu kantor cabang Asuransi JASINDO yang melayani masyarakat Propinsi Jambi dibidang asuransi kerugian. Produk Asuransi kerugian yang dipasarkan terdiri dari asuransi kebakaran, asuransi rangka kapal, asuransi pengangkutan, asuransi penerbangan, asuransi rekayasa (*engineering Insurance*), asuransi kendaraan bermotor, asuransi oil and gas, asuransi aneka, asuransi kecelakaan diri, asuransi keuangan, asuransi syariah Jasindo takaful, jasindo graha, jasindo oto, jasindo lintasan, jasindo pelangi, dan jasindo anak sekolah.

Salah satu produk PT. Asuransi Jasa Indonesia Jambi adalah asuransi pengangkutan barang melalui laut (*Marine Cargo Insurance*). Asuransi pengangkutan laut ini tidak hanya melayani pengangkutan barang antar pulau dalam negeri namun juga pengangkutan barang pada perdagangan internasional, khususnya kegiatan ekspor. Propinsi Jambi merupakan propinsi yang terkenal dengan kekayaan alamnya yang berupa hasil hutan dan perkebunan yang memberikan kontribusi yang cukup besar bagi kegiatan ekspor dalam rangka menambah pendapatan. Dalam kurun waktu lima tahun terakhir, jumlah penerimaan premi pengangkutan laut pada PT. Jasindo Jambi mengalami peningkatan yang cukup berarti.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka dapat dirumuskan masalah yang dikaji adalah sebagai berikut :

1. Seberapa besar pengaruh nilai ekspor propinsi Jambi, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap penerimaan premi asuransi pengangkutan laut (*Marine Cargo*

Insurance) pada PT. Asuransi Jasa Indonesia Kantor Cabang Propinsi Jambi tahun 1999-2003 ?

2. Seberapa besar pengaruh masing-masing nilai ekspor Propinsi Jambi, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap penerimaan premi asuransi pengangkutan laut (*Marine Cargo Insurance*) pada PT. Asuransi Jasa Indonesia Kantor Cabang Propinsi Jambi tahun 1999-2003 ?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui

1. Besarnya pengaruh nilai ekspor Propinsi Jambi, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap penerimaan premi asuransi pengangkutan (*Marine Cargo Insurance*) pada PT. Asuransi Jasa Indonesia Kantor Cabang Jambi tahun 1999-2003 secara bersama-sama.
2. Besarnya pengaruh masing-masing nilai ekspor Propinsi Jambi, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap penerimaan premi asuransi pengangkutan (*Marine Cargo Insurance*) secara parsial pada PT. Asuransi Jasa Indonesia Kantor Cabang Jambi tahun 1999-2003.

1.3.2 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat :

1. Memberikan masukan dalam pengambilan kebijaksanaan kepada PT. JASINDO di propinsi Jambi sehubungan dengan penyelenggaraan polis asuransi pengangkutan (*Marine Cargo Insurance*).
2. Memberikan bahan rujukan kepada para penelitian berikutnya sehubungan dengan polis asuransi (*Marine Cargo Insurance*).



II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Hasil Penelitian Sebelumnya

Margi Rahayu (1995) dalam penelitiannya tentang “ Faktor-faktor yang Mempengaruhi Premi Asuransi Dana Bahagia Pada Asuransi Jiwa Bersama Bumi Putera 1912 Rayon Muda Bondowoso” menjelaskan bahwa pemegang polis dan uang pertanggungan terbukti berpengaruh terhadap penerimaan premi asuransi dana bahagia pada Asuransi Jiwa Bersama Bumi Putera 1912 Rayon Muda Bondowoso. Penerimaan premi asuransi dana bahagia pada AJB Bumi Putera 1912 Rayon Muda Bondowoso persemester selama tahun 1990-1994 mengalami peningkatan.

Berdasarkan pada perhitungan regresi linier berganda, faktor pemegang polis memiliki koefisien yang lebih besar dibanding faktor uang pertanggungan. Hal ini menunjukkan bahwa jumlah pemegang polis merupakan faktor yang paling besar pengaruhnya terhadap peningkatan penerimaan premi. Oleh karena itu usaha untuk meningkatkan premi asuransi dana bahagia yang paling utama adalah meningkatkan jumlah pemegang polis. Untuk meningkatkan jumlah pemegang polis diperlukan agen yang berkualitas, dimana agen tersebut mampu mempengaruhi masyarakat untuk menjadi pemegang polis asuransi dana bahagia dan daya tarik berupa pembagian hadiah dan fasilitas kepada para pemegang polis asuransi dana bahagia sehingga akan semakin banyak masyarakat yang berminat menjadi nasabah asuransi dana bahagia.

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Pengertian Asuransi

Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang pasal 246:

Asuransi atau pertanggungan adalah salah satu perjanjian dengan mana seseorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung dengan menerima suatu premi untuk memberikan penggantian kepadanya karena

suatu kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin terjadi karena suatu peristiwa tak tentu.

Sedangkan dalam UU No 2 tahun 1992 tentang usaha perasuransian, pengertian asuransi di Indonesia tertuang pada pasal 1 ayat 1:

Asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung karena kerugian kerusakan atau kehilangan keuangan yang tidak diharapkan atau tanggungjawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung yang timbul dari suatu peristiwa yang tak pasti atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggung.

Selanjutnya Pasal 21 UU No. 2/1992 menjelaskan bidang usaha perasuransian sebagai berikut :

Usaha Asuransi yaitu usaha jasa keuangan yang dengan menghimpun dana masyarakat melalui pengumpulan premi asuransi, memberikan perlindungan kepada anggota masyarakat pemakai jasa asuransi terhadap kemungkinan timbulnya kerugian karena suatu peristiwa yang tidak pasti atau terhadap hidup atau meninggalnya seseorang.

Dari definisi di atas terlihat bahwa asuransi merupakan upaya di bidang ekonomi untuk membatasi resiko dan memberikan kepastian ekonomi atas ketidak pastian yang mungkin terjadi di kemudian hari. Resiko ketidakpastian itu di limpahkan atau dibagikan kepada pihak lain yang menanggung bahwa pihak yang bersangkutan tidak akan mengalami rugi yang berarti karena terjadinya peristiwa yang ditanggung tersebut.

Industri asuransi, baik asuransi kerugian maupun asuransi jiwa, memiliki prinsip-prinsip yang menjadi pedoman bagi seluruh penyelenggaraan kegiatan perasuransian dimanapun berada. Pada umumnya ada 6 prinsip-prinsip dasar asuransi :

1. *Insurable Interest* (Prinsip kepentingan yang dipertanggung)

Seseorang dikatakan memiliki kepentingan atas obyek yang diasuransikan, apabila dia menderita kerugian keuangan seandainya

terjadi musibah yang menimbulkan kerugian atau kerusakan atas obyek tersebut. Kepentingan keuangan ini memungkinkan orang tersebut untuk mengasuransikan harta benda atau kepentingannya. Apabila terjadi musibah atas obyek yang di asuransikan dan terbukti bahwa orang tersebut tidak memiliki kepentingan keuangan atas obyek tersebut, maka orang tersebut tidak berhak menerima ganti rugi.

2. *Utmost Good Faith* (Prinsip Kejujuran Sempurna)

Yang dimaksudkan adalah bahwa orang tersebut berkewajiban memberitahukan se jelas-jelasnya dan teliti mengenai segala fakta-fakta penting yang berkaitan dengan obyek yang diasuransikan. Prinsip inipun menjelaskan risiko-risiko yang dijamin maupun yang dikecualikan, segala persyaratan dan kondisi pertanggung jawaban secara jelas dan teliti. Kewajiban untuk memberikan fakta-fakta penting tersebut berlaku :

- Sejak perjanjian mengenai perjanjian asuransi dibicarakan sampai kontrak asuransi selesai dibuat, yaitu pada saat perusahaan asuransi menyetujui kontrak tersebut.
- Pada saat perpanjangan kontrak asuransi
- Pada saat terjadi perubahan pada kontrak asuransi dan mengenai hal-hal yang ada kaitannya dengan perubahan-perubahan itu.

3. *Indemnity* (Prinsip indemnititas)

Apabila obyek yang di asuransikan terkena musibah sehingga menimbulkan kerugian maka perusahaan asuransi akan memberi ganti rugi untuk mengembalikan posisi keuangan klien setelah terjadi kerugian menjadi sama dengan sesaat sebelum terjadi kerugian. Dengan demikian klien tidak berhak memperoleh ganti rugi lebih besar daripada kerugian yang diderita.

4. *Subrogation* (Prinsip Suborgasi)

Prinsip suborgasi datur dalam pasal 284 Undang-Undang Hukum Dagang, yang berbunyi :

“ Apabila seorang penanggung telah membayar ganti rugi sepenuhnya kepada tertanggung, maka penanggung akan menggantikan kedudukan tertanggung dalam segala hal untuk menuntut pihak ketiga yang telah menimbulkan kerugian pada tertanggung.”

Dengan kata lain apabila klien mengalami kerugian akibat kelalaian atau kesalahan pihak ketiga, maka perusahaan asuransi setelah memberikan ganti rugi akan menggantikan kedudukan klien dalam mengajukan tuntutan kepada pihak ketiga tersebut.

5. *Contribution* (Prinsip Kontribusi)

Klien dapat mengasuransikan harta benda yang sama pada beberapa perusahaan asuransi. Namun bila terjadi kerugian atas obyek yang telah diasuransikan, maka secara otomatis berlaku prinsip kontribusi.

Prinsip kontribusi berarti bahwa apabila perusahaan asuransi A telah membayar penuh ganti rugi yang menjadi hak klien, maka perusahaan asuransi A berhak menuntut perusahaan-perusahaan lain yang terlibat suatu pertanggungan (secara bersama-sama menutupi asuransi harta benda milik klien) untuk membayar bagian kerugian masing-masing yang besarnya sebanding dengan jumlah pertanggungan yang ditutupinya.

6. *Proximate Causa* (Prinsip Kausa Proksimal)

Apabila kepentingan yang diasuransikan mengalami musibah atau kecelakaan, maka pertama-tama perusahaan akan mencari sebab-sebab yang aktif dan efisien yang menggerakkan suatu peristiwa tanpa terputus yang sehingga pada akhirnya terjadilah suatu musibah atau kecelakaan tersebut. Suatu prinsip yang digunakan untuk mencari penyebab kerugian yang efektif dan efisien adalah “ *Unbroken Chain of Events*”, yaitu suatu rangkaian mata rantai peristiwa yang tidak terputus. Sebagai contoh, kasus klaim kecelakaan diri berikut ini :

- Seseorang mengendarai kendaraan di jalan tol dengan kecepatan tinggi sehingga mobil tidak terkendali dan terbalik. Korban luka parah dan di bawa ke rumah sakit, tidak lama kemudian korban meninggal dunia.

Dari peristiwa tersebut, diketahui bahwa kausa proksimalnya adalah korban mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi sehingga mobil tidak terkendali dan terbalik. Melalui kausa proksimal akan dapat diketahui apakah penyebab terjadinya musibah atau kecelakaan tersebut dijamin dalam kondisi polis asuransi ataukah tidak.

2.2.2 Risiko

Ketidakpastian yang senantiasa dihadapi oleh setiap orang, dan yang akan mengakibatkan kerugian dikenal sebagai risiko. Dalam hubungan ini risiko didefinisikan sebagai penyimpangan negatif dari hasil yang diinginkan akan terjadi. Oleh karena penyimpangan negatif (*adverse deviation*) merupakan kerugian, maka risiko itu juga merupakan kemungkinan terjadinya kerugian. Risiko itu merupakan sesuatu yang objektif, bersifat eksternal dan selalu ada meskipun individu yang terekspos kemungkinan kerugian itu tidak menyadarinya. Misalkan : terhentinya penghasilan akibat kematian merupakan risiko yang selalu merugikan dalam setiap kehidupan, walaupun kerugian itu sering tidak dihargai oleh setiap orang (Sentanoe Kertonegoro, 1991:9).

Adanya unsur ketidakpastian ini bisa mendatangkan kerugian dalam asuransi, Ketidakpastian tersebut dibagi atas (Abbas Salim, 1993:4):

1. Ketidakpastian ekonomi (*economic uncertainty*), yaitu kejadian yang timbul sebagai akibat dari perubahan sikap konsumen, perubahan selera atau minat konsumen atau terjadinya perubahan pada harga, teknologi, atau didapatnya penemuan baru dan lain sebagainya.
2. Ketidakpastian yang disebabkan oleh alam (*uncertainty by nature*) misal kebakaran, badai, topan banjir dan lain-lain.

3. Ketidakpastian yang disebabkan oleh perilaku manusia (*human Uncertainty*), umpamanya peperangan, pencurian, perampokan dan pembunuhan.

Diantara ketidakpastian di atas yang bisa dipertanggungjawabkan adalah ketidakpastian alam dan manusia, sedangkan yang pertama tidak bisa diasuransikan karena bersifat spekulatif dan sulit untuk diukur keparahannya (*saverity*).

Menurut Sentanoe Kertonegoro (1991:9) risiko dibedakan antara risiko murni yaitu situasi yang menyangkut kemungkinan rugi atau tidak rugi, dan risiko spekulatif yaitu situasi dimana terdapat kemungkinan rugi dan juga kemungkinan untung. Perjudian merupakan risiko spekulatif karena justru diciptakan oleh pelakunya berhubung ada kemungkinan (dan keinginan) untuk mendapatkan keuntungan. Dalam hal ini hanya risiko murni yang dapat diasuransikan.

Risiko selalu ada dan manusia tidak bisa melarikan diri dari adanya risiko, sehingga orang harus mencari cara-cara untuk mengatasinya. Oleh karena risiko dan ketidakpastian menimbulkan kecemasan, maka manusia rasional akan melakukan tindakan untuk mengatasinya. Pada dasarnya , penanganan risiko bisa dilakukan dengan lima cara, yaitu :

1. Menghindari risiko

Risiko dapat dihindari bila orang tidak mau menerima risiko barang sedikitpun atau sebentarpun karena setiap kegiatan dan usaha yang selalu mengandung risiko, maka menghindari risiko berarti tidak berbuat apapun sehingga menghambat kemajuan bagi individu serta masyarakat.

2. Risiko ditanggung sendiri

Risiko dapat ditanggung sendiri untuk konsekuensi kerugian yang relatif kecil, tetapi untuk akibat kerugian yang besar perlu ditanggulangi. Jadi setiap orang harus menentukan risiko mana yang harus dilakukan tindakan.

3. Mengurangi risiko

Risiko dapat dikurangi dengan berbagai tindakan pencegahan, seperti keselamatan, kesehatan, peringatan penjagaan. Namun risiko tidak dapat dihilangkan sehingga tetap perlu ditangani.

4. Mengalihkan risiko

Risiko dapat dialihkan dari pihak satu kepada pihak lain yang bersedia menanggung risiko, asuransi merupakan alat untuk mengalihkan risiko.

5. Membagi risiko

Risiko bisa dibagi dengan mengumpulkannya dari para anggota suatu kelompok, sehingga akibatnya secara individual berada dalam batas kemampuan untuk menanggung. Asuransi juga merupakan alat mengumpulkan dan membagi risiko dari antara sejumlah besar individu (Herman Darmawi, 2000:17).

2.2.3 Asuransi dan Kebijakan Moneter

Kebijakan moneter adalah suatu kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah yang berstrategi dasar pada jumlah uang yang beredar. Kebijakan moneter merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi kegiatan ekonomi. Banyak faktor lain yang juga dapat mempengaruhi kegiatan ekonomi, namun faktor ini diluar kontrol pemerintah. Kebijakan moneter merupakan faktor yang dapat dikontrol oleh pemerintah, sehingga dengan demikian dapat dipakai untuk mencapai sasaran pembangunan ekonomi (Nopirin, 1990 : 51).

Pemerintah telah mengeluarkan beberapa kebijaksanaan (deregulasi) yang mendukung perkembangan perusahaan asuransi di Indonesia. Kebijakan tersebut antara lain:

a. Kebijakan 20 Desember 1988

Dalam rangka penyediaan alternatif sumber pembiayaan pembangunan untuk mendukung produksi maka ditingkatkan peran serta masyarakat dalam menanamkan modalnya terutama pada BLKBB

(Lembaga Keuangan Bukan Bank). Langkah yang ditempuh antara lain perluasan kesempatan pendirian perusahaan baru dan penyempurnaan terhadap ketentuan yang berlaku baik mengenai asuransi kerugian, asuransi jiwa, reasuransi, broker asuransi, adjuster asuransi dan usaha aktuarial. Ketentuan tersebut meliputi :

- 1) Penyederhanaan tata cara perijinan pendirian asuransi yang dapat didirikan oleh swasta dalam bentuk perseroan terbatas,
- 2) Ketentuan batas tingkat solvabilitas agar dapat menjamin kesehatan perusahaan asuransi,
- 3) Ketentuan tentang modal disetor yang diturunkan jumlahnya,
- 4) Ketentuan tentang polis asuransi jiwa yang diberikan keleluasaan untuk memasarkan polis asuransi jiwa dengan menggunakan mata uang rupiah atau mata uang asing sesuai dengan permintaan masyarakat dan ketentuan kemudahan pembukaan kantor LKBB.

Disamping itu paket kebijaksanaan ini dikeluarkan oleh pemerintah dengan alasan karena industri perasuransian mempunyai peranan penting dalam perekonomian. Peranannya dengan memberi perlindungan terhadap kerugian atau risiko-risiko perorangan dan perusahaan sebagai pelaku ekonomi. Risiko tersebut baik berupa risiko kehilangan sumberpendapatan karena kematian maupun kerugian jasmani, penyakit, kerusakan harta benda, pencurian, kecelakaan industri, kecelakaan kapal-kapal laut, dan lain-lain.

b. Undang-Undang No 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian

Undang-undang ini dikeluarkan untuk lebih menguatkan posisi perusahaan asuransi yang sebelumnya hanya diatur dengan SK Menteri Keuangan. Usaha perasuransian yang sehat merupakan salah satu upaya menanggulangi risiko yang dihadapi masyarakat sekaligus merupakan salah satu lembaga penghimpun dana masyarakat.

Dalam rangka meningkatkan peranan usaha perasuransian perlu diberikan kesempatan yang lebih luas bagi pihak-pihak yang ingin berusaha di bidang perasuransian dengan tidak mengabaikan prinsip usaha

yang sehat dan bertanggungjawab yang sekailigus dapat mendorong kegiatan perekonomian, sehingga penting sekali pengaturannya dituangkan dalam undang-undang yang mempunyai dasar hukum yang kuat.

2.2.4 Pengangkutan Laut

Tidak terdapat peraturan mengenai pengapalan dalam mata rantai ekspor yang ada hubungan secara langsung dengan eksportir. Namun hal ini menjadi penting bagi eksportir yang menjual dengan term C & F atau CIF. Hal ini akan sangat penting terutama jika diperlukan alat angkut khusus, misalnya kontainer yang berventilasi atau yang memiliki pendingin. Untuk memperlancar pengurusan barang eksportir agar menggunakan jasa agen pengapalan dan ekspedisi.

Peraturan-peraturan untuk memperlancar arus perdagangan dimuat dalam INPRES No. 4 tahun 1985, termasuk perbaikan-perbaikan dibidang angkutan barang, dalam bentuk:

- Biaya pelabuhan
- Tarif angkutan antar cargo
- Prosedur penanganan cargo
- Agen perkapalan
- Operasi pelabuhan

Dalam rangka melayani ekspor komoditas, ada 4 pelabuhan utama yang menangani perdagangan internasional antara lain : Tanjung Priok, Tanjung Perak, Ujung Pandang dan Belawan. Badan Pelaksana Bursa Komoditi (BAPEBTI) telah membentuk bagian khusus yang berhubungan dengan pengadaan ruang kapal. Kegiatan penyedia informasi muatan dan ruang kapal yang diselenggarakan oleh BAPEBTI meliputi bidang bidang angkutan laut dalam negeri (antar pulau) dan angkutan laut luar negeri yaitu informasi yang dibutuhkan oleh pihak penyedia dan pemakai jasa angkutan laut.

Informasi yang dibutuhkan oleh pihak penyedia jasa angkutan laut meliputi: nama pemesan ruang kapal, jenis dan jumlah komoditi, jadual

pengapalan yang direncanakan, jenis kemasan barang, asal dan tujuan pengapalan. Sedangkan informasi yang dibutuhkan pihak pemakai jasa angkutan laut antara lain : nama perusahaan pelayaran, trayek dan jadwal pelayaran, jenis/type/ ukuran dan kecepatan kapal, posisi kapal terakhir, ruang kapal yang tersedia dan tarip yang ditawarkan. Disamping melakukan kegiatan tersebut diatas BAPEBTI menyediakan sarana untuk pelaksanaan transaksi muatan dan ruang kapal (DEPPERINDAG,2004,4).

2.2.5 Asuransi Pengangkutan laut

Asuransi pengangkutan laut merupakan jenis pertanggungan yang tertua dalam industri asuransi kerugian. Dalam polis asuransi pengangkutan laut / *marine insurance*, penganggung atau perusahaan asuransi akan menjamin kerugian yang dialami tertanggung akibat terjadinya kehilangan atau kerusakan pada saat pelayaran. Polis asuransi pengangkutan meliputi tiga bidang pokok sebagai berikut :

1. *Marine Hull Policy*, dimana yang dipertanggung adalah alat pengangkut yaitu kapal dengan semua perlengkapannya termasuk mesin.
2. *Marine Cargo Policy*, polis ini memeberikan jaminan atau pertanggungan atas barang-barang yang dikirim melalui kapal. Di samping pertanggungan atas barang-barang,biaya pengangkutan dan keuntungan yang diharapkan dapat pula dimasukkan sebagai obyek pertanggungan.
3. *Freight*, yang paling penting dalam polis ini adalah *bill of loading freight* yaitu terjadinya kerugian/kehilangan muatan berarti kerugian pembayaran uang tambang (Dahlan Siamat,1998:386).

Asuransi pengangkutan laut atau *marine insurance* menurut pelayarannya dapat digolongkan kedalam dua cabang , yaitu :

1. Pelayaran Samudra / *ocean marine*

Pelayaran samudra/*ocean marine* mencakup wilayah pelayaran yang mengarungi samudra atau lautan besar ke seluruh penjuru dunia. Polis

pelayaran samudra biasanya memberikan penutupan terhadap kapal dan kargo yang berlayar di permukaan laut atau samudra. Asuransi pelayaran samudra ini erat kaitannya dengan kegiatan perdagangan internasional (ekspor-impor).

2. Pelayaran Nusantara / *inland marine*

Definisi pelayaran nusantara atau *inland marine* dalam asuransi pengangkutan atau *marine insurance* pada dasarnya dapat dibagi sebagai berikut :

- a. pelayaran antar pulau atau *domestic shipment*
- b. pelayaran dalam sungai
- c. pelayaran pantai, yaitu pelayaran menyelusuri wilayah pantai

Ketentuan dan persyaratan pertanggungan dicantumkan dalam klausula yang melengkapi polis asuransi pengangkutan, berdasarkan klausula Inggris baru 1 Januari 1982 :

1. *Institute Cargo Clauses A*

Jaminan yang diberikan pada tertanggung :

- kebakaran atau peledakan
- kapal kandas, tenggelam atau terbalik
- sepanjang pengangkutan di darat, alat angkut terbalik sewaktu barang dikirim ke tempat tujuan akhir yang disebutkan dalam polis
- bertabrakan dengan kapal lain, benda lain selain air
- bahaya-bahaya pembongkaran muatan di pelabuhan darurat
- gempa bumi, letusan gunung berapi, petir
- penyelamatan umum (*general average*)
- pembuangan muatan ke laut (*Jettison*)
- air laut memasuki palka, peti kemas dan tempat-tempat penimbunan barang di kapal akibat *perils of the sea*
- jatuhnya barang ke laut atau ke darat secara total loss atau perkoli yang hilang ketika bongkar muat di pelabuhan
- tanggung gugat untuk biaya penyelamatan (*Salvage charges*)

2. *Institute Cargo Clauses B*

Jaminan yang diberikan kepada tertanggung :

- kebakaran dan ledakan
- kapal kandas, tenggelam atau terbalik
- sepanjang pengangkutan di darat yakni sebelum dan sesudah bongkar muat, jika alat pengangkutnya terbalik
- tabrakan kapal dengan benda lain selain air
- bahaya-bahaya pembongkaran barang di suatu pelabuhan darurat
- tindakan penyelamatan umum (*general average*)
- pembuangan barang ke laut (*jettison*)
- tanggung gugat untuk biaya penyelamatan
- dalam hal kapal tabrakan dengan kapal lain (*both to blame collision clause*)

3. *Institute Cargo Clauses C*

Jaminan yang diberikan kepada tertanggung :

- kebakaran atau peledakan
- sepanjang pengangkutan di darat yakni sebelum dan sesudah bongkar muat, jika alat pengangkutnya terbalik
- bertabrakan dengan benda lain selain air
- pembongkaran muatan di pelabuhan darurat
- tindakan penyelamatan umum (*general average*)
- pembuangan muatan ke laut (*jettison*)
- tanggung gugat untuk biaya penyelamatan

Selain ketiga jaminan tersebut diatas ada *Institute War Clauses* yang memberikan jaminan atas risiko perang, *Institute Strike Clauses* memberikan jaminan atas risiko pemogokan, dan *Institute Mysterious Damage Clauses* yang memberikan jaminan atas niat jahat seseorang atau sekelompok orang. Jaminan yang diberikan dalam asuransi pengangkutan barang tergantung dari persetujuan antara penanggung dan tertanggung klausula mana atau klausula-klausula apa saja yang akan diberlakukan dalam pertanggungan tersebut.

Risiko yang dapat ditanggung berkaitan dengan bahaya atau *peril* laut dapat dibedakan sebagai berikut :

a. *Perils of the sea*

Yaitu bahaya yang berkaitan dengan sifat dari laut itu sendiri yang kejadiannya berlangsung secara tak terduga atau kebetulan. Misalnya, kapal yang kandas, tabrakan kaerna cuaca yang buruk.

b. *Perils on the sea*

Yaitu bahaya yang terjadi dilautan, misalnya kebakaran, hilangnya atau terlemparnya barang ke laut akibat disapu oleh ombak atau *washing overboard*

c. *Extraneous risks*

Yaitu bahaya yang terjadi di luar kedua peril tersebut di atas misalnya, pencurian dan barang yang tidak sampai di tempat tujuan karena hilang dan sebagainya. Atau dalam *marine insurance* kejadian ini disebut *theft pilferage delivery*. *Extraneous risks* juga meliputi kebocoran (*leakage and breakage*) atau *fresh water damage* (FWD) (Dahlan Siamat,1998:388).

2.2.6 Peranan Asuransi Dalam Perdagangan Internasional

Perdagangan luar negeri merupakan usaha yang penuh risiko. Barang-barang melalui laut, darat maupun udara kepada pembeli atau importir yang belum dikenal sepenuhnya bonafiditas maupun integritas pimpinannya. Dalam pelaksanaan pengiriman itu barang-barang bisa rusak, karena terhimpit, kehujanan, kepanasan, pengerasan, jatuh, tertimpa badai, basah, berkarat, meleleh, mencair meragi dan sebagainya. Pendeknya barang bisa rusak selama dalam perjalanan karena sifat barang itu sendiri, maupun karena pengaruh alam. Selain itu barang juga dapat hilang maupun susut karena ulah manusia, misalnya karena pencurian, pencolengan, penggelapan dan lain-lain ulah manusia yang kurang bertanggungjawab (Amir M.S, 1991:147)

Selain risiko atas barang masih ada risiko lain, yaitu risiko atas pembayaran. Sekalipun Barang sudah selamat sampai di tempat tujuan tidak selalu eksportir memperoleh pembayaran. Hal ini terjadi misalnya karena kebetulan pada saat barang telah diterima, pembeli mengalami kebangkrutan, ataupun karena importir memang seorang penipu yang tidak jarang ada dalam dunia perdagangan internasional, ataupun karena putusanya hubungan diplomatik. Risiko-risiko semacam ini akan sangat berat apabila hanya ditanggung oleh importir maupun eksportir. Disinilah letak pentingnya peranan perusahaan asuransi dan pemerintah dalam mengambil alih risiko semacam ini dalam perdagangan internasional (Amir M.S, 1991:148).

Risiko yang dapat ditanggung oleh perusahaan asuransi dapat kita lihat pada kutipan naskah polis asuransi dari Lloyd tertanggal 12 januari 1779, serta juga yang terdapat dalam *Marine Insurance Act* 1906 sebagai berikut :

“ Sehubungan dengan segala bahaya dan bencana di dalam mana kami, para penanggung, bersedia menanggungnya selama pelayaran ini adalah bencana yang disebabkan oleh : bencana laut, kapal perang, kebakaran, musuh, penyamun, pencuri, pembuang muatan, bencana berhubungan dengan surat-surat pengesahan perampasan, penahanan di laut, tawanan, pembalasan dan pensitaan oleh raja-raja, pangeran, rakyat dari negara apa saja, pemberontakan oleh nahkoda dan para pelaut, serta bencana-bencana lainnya. Kerugian dan kemalangan-kemalangan yang akan menimbulkan kerusakan, hal-hal yang merugikan serta yang akan merusakkan barang-barang dan muatan serta kapal seluruhnya maupun sebagian.”

Pihak-pihak yang bersangkutan dengan perjanjian asuransi dapat disebutkan antaranya sebagai berikut :

- Perusahaan asuransi : Penanggung (*The Insurer*)
- Pengirim/pemilik barang : Tertanggung (*The Insured*)
- Barang-barang muatan : Yang dipertanggungkan (*Subject matter*)
- Ahli Penaksir : *Average adjuster*
- Bukti perjanjian asuransi : Polis asuransi (Amir M.S, 1991:153)

PT. Asuransi Jasa Indonesia dalam polis asuransi pengangkutan khususnya untuk pengangkutan antar negara berdasarkan pada tiga macam cara jual beli yang umumnya digunakan pada perdagangan internasional :

1. Jual beli berdasarkan FOB (*Free On Board*)

Dalam jual beli berdasarkan syarat FOB, penjual barang yakni eksportir di luar negeri berkewajiban menyerahkan barang yang diperjualbelikan di atas kapal yang telah ditentukan oleh pembeli/yang telah disepakati bersama di pelabuhan pemuatan. Setelah barang ada di atas kapal, maka tanggungjawab sepenuhnya atas barang tersebut berada di tangan pembeli. Disamping harus menyediakan kapal dan membayar ongkos pengangkutan pembeli juga harus mengurus asuransinya.

2. Jual beli berdasarkan C & F (*Cost & Freight*)

Jual beli berdasarkan C&F mewajibkan penjual barang mengurus pengangkutan barang tersebut sampai di pelabuhan tujuan. Tanggungjawab penjual berakhir setelah barang sampai di pelabuhan tujuan, dalam hal ini kewajiban pembeli hanya mengurus asuransinya saja., dan ini dapat diserahkan pada perusahaan asuransi di negaranya sendiri. Hal ini memberikan keuntungan pada negara, karena dengan demikian tidak ada devisa negara yang digunakan untuk membayar premi.

3. Jual beli berdasarkan CIF (*Cost, Insurance and Freight*)

Ini adalah cara yang paling mudah bagi pembeli/importir, karena baik urusan pengangkutan barang maupun asuransinya menjadi kewajiban penjual/ eksportir. Harga beli yang harus dibayar oleh pembeli kepada penjual tentu saja yang paling tinggi, karena ongkos pengangkutan, premi yang sudah dibayar pada perusahaan pelayaran dan perusahaan asuransi ditambahkan kepada harga jual (cost barang tersebut). Dalam jual beli berdasarkan CIF asuransi umumnya ditutup pada perusahaan asuransi di luar negeri (negara tempat penjual).

Dan melengkapi dokumen-dokumen yang diperlukan dalam melakukan perdagangan luar negeri :

1. *Invoice*, dokumen semacam faktur yang berisi deskripsi dari barang yang dijual, berikut harganya, serta biaya-biaya lain (*freight*), premi asuransi dan sebagainya.
2. *Packing list*, dokumen yang berisikan perincian pengepakan dari barang yang dijual, kedua dokumen ini dikeluarkan oleh penjual/eksportir,
3. B/L (*Bill of Loading/konosemen*), adalah surat angkut yang dikeluarkan oleh perusahaan perkapalan yang berisi keterangan jumlah barang yang diangkut dan keadaannya pada waktu dinaikkan keatas kapal, jika barang dalam keadaan baik, maka dalam B/L tidak ada keterangan apapun (*Clean B/L*). B/L yang berisi keterangan tentang cacat barang yang dikapalkan dinamakan "*Dirty B/L*". Di dalam B/L juga dicantumkan apakah ongkos angkut sudah atau belum dibayar (JASINDO, 1988:65).

Peranan asuransi dalam perdagangan luar negeri dapat dilihat dalam tatalaksana manual ekspor dari departemen perdagangan dan perindustrian (DEPPERINDAG, 2004: 2) :

Dalam menutup suatu kontrak penjualan komoditi, beberapa persyaratan dan kondisi perlu terlebih dahulu disetujui. Hal ini perlu dipertimbangkan dengan hati-hati oleh eksportir, karena sekali kontrak telah disetujui, akan mengikat secara hukum. Beberapa kelengkapan berikut ini merupakan informasi penting yang sebaiknya dimasukkan kedalam kontrak, yaitu :

- a. Deskripsi komoditi, termasuk spesifikasi standar/ teknis yang harus dipenuhi
- b. Jumlah yang dibeli
- c. Harga yang dikenakan yang dinyatakan dalam syarat-syarat penjualan yang disetujui, dan mata uang yang digunakan dalam transaksi.
- d. Syarat-syarat pembayaran
- e. Waktu penyerahan barang
- f. Prosedur hukum dan arbitrase jika terjadi perselisihan

- g. pengepakan
- h. Cara angkut
- i. Asuransi.

2.2.7 Perseroan Terbatas Asuransi Jasa Indonesia

Kegiatan asuransi di Indonesia dikenal melalui orang-orang Belanda sekitar tahun 1905. Pada saat itu telah berdiri perusahaan asuransi milik Belanda yang bergerak dalam bidang asuransi kerugian, yakni perusahaan asuransi laut (*Marine Insurance*) dan perusahaan asuransi kebakaran. Akan tetapi pendirian badan pertanggungguan itu tidak memperoleh dukungan dan persetujuan dari pemerintah Belanda pada waktu itu.

Dalam perkembangan selanjutnya, tepatnya pada bulan Februari 1912, pada kongres Perserikatan Guru Hindia Belanda di Yogyakarta, barulah disetujui untuk membentuk Badan Pertanggungguan secara resmi dengan nama "*Nederlands Asurantie*", kemudian diikuti oleh perusahaan-perusahaan asuransi milik Belanda yang lain seperti *NV. Assurantie Maatschappij De Nederlandern* dan *Bloom Vander* di Jakarta.

Perusahaan-perusahaan milik Belanda tersebut pada tahun 1957 dinasionalisasikan oleh pemerintah Indonesia. Diantara perusahaan asuransi yang diambil alih pemerintah Indonesia adalah perusahaan *Nederlands Assurantie* yang kemudian namanya diganti menjadi PN. Eka Nusa, kemudian digabungkan dengan PN. Asuransi Kritabhaya menjadi PN. Asuransi Kerugian Jasa Aneka. Pada tahun 1966 PN. Asuransi Kerugian Jasa Aneka digabung dengan PN. Jasa Samudra menjadi PN. Asuransi Bendasraya. Kemudian pada tanggal 2 Juni 1973 dengan keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 764, PN. Asuransi Kerugian Bendasraya di gabungkan dengan PT. Umum Internasional Underwriter (UIU) menjadi PT. Asuransi Kerugian Jasa Indonesia.

Pada tahun 1968 PN. Asuransi Kerugian Bendasraya melebarkan daerah operasinya di Propinsi Jambi, yang pada saat itu kantornya berada di jalan Sutan Thaha Jambi. Sesuai dengan Keputusan Menteri Keuangan RI

No. 764 tentang penggabungan PN. Asuransi Kerugian Bendasraya dengan PT. Umum International Underwriter (UIU) maka, PN. Asuransi Kerugian Bendasraya berubah nama menjadi PT. Asuransi Jasa Indonesia yang beroperasi di Jambi dengan alamat kantor di jalan Sutomo No 24 Jambi. Sejak tahun 1981 sampai saat ini PT. Asuransi Jasa Indonesia cabang Jambi beroperasi di jalan Slamet Riyadi No 77, Broni, Jambi.

Dari akte pendirian PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Jambi, dalam Berita Tambahan Negara RI tanggal 27 November 1973 Nomor 95 Pasal 3, menyatakan bahwa maksud dan tujuan Perseroan ini (PT. Asuransi Jasa Indonesia) adalah melakukan usaha-usaha di bidang perasuransian dalam arti kata yang seluas-luasnya dengan berlandaskan azas:

- Menerima pertanggungjawaban langsung dari segala macam asuransi, kecuali asuransi jiwa dan Asuransi sosial, dan mengasuransikan resiko-resiko asuransi yang melampaui kemampuan perseroan.
- Menerima pertanggungungan tidak langsung (Reasuransi / retrosesi dan koasuransi) dari perusahaaperusahaan asuransi /reassuransi di dalam negeri untuk segala macam asuransi kecuali asuransi jiwa dan asuransi sosial untuk ditahan sendiri oleh perusahaan.
- Memberi perantara dalam penutupan langsung dari segala macam asuransi, kecuali asuransi jiwa oleh perusahaan.

Sebagaimana yang tercantum dalam pendiriannya PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Jambi bertujuan untuk melayani kepentingan masyarakat luas yang memerlukan jasa pertanggungungan terhadap resiko-resiko kerugian atas barang-barang atau harta benda mereka sehingga dapat menimbulkan rasa aman bagi masyarakat itu sendiri. Sebagaimana diuraikan sebelumnya bahwa PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang Jambi bergerak dalam arti yang seluas-luasnya, kecuali asuransi jiwa dan asuransi sosial, maka lingkup usaha PT. Asuransi Jasa Indonesia Cabang jambi adalah memasarkan produk-produk asuransi kerugian. Adapun untuk produk-produk asuransi yang dipasarkan adalah sebagai berikut :

1. Asuransi Kebakaran (*Fire Insurance*)
2. Asuransi Pengangkutan (*Marine Cargo Insurance*)
3. Asuransi Rangka Kapal (*Hull and Machinery*)
4. Asuransi Rekayasa (*Engineering Insurance*)
5. Asuransi Penerbangan (*Aviation Insurance*)
6. Asuransi Kendaraan Bermotor
7. Asuransi Aneka (*Varia Insurance*)

Macam-macam asuransi aneka adalah:

- Asuransi kecelakaan diri
- Asuransi PA. Anak sekolah
- Asuransi kebongkaran
- Asuransi kaca
- Asuransi PA perjalanan lintasan
- Asuransi PA perjalanan pelangi
- Asuransi advertising
- Asuransi jasa titipan
- Asuransi PA. Pengunjung wisata
- Asuransi deposito
- Asuransi PA tenaga kerja Indonesia.

8. Jasindo Graha

Pertanggungjawaban atas kerugian/berkurangnya nilai finansial dari obyek di sektor perumahan akibat kebakaran, kebongkaran, kecelakaan diri, huru-hara termasuk tanggungjawab pihak ketiga.

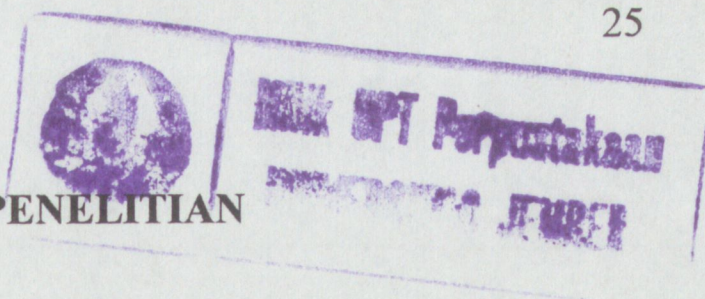
9. Jasindo Oto

Pertanggungjawaban atas kerugian/berkurangnya nilai finansial dari obyek kendaraan bermotor sebagian dan atau keseluruhan yang disebabkan oleh kecelakaan, kebakaran, pencurian, perbuatan jahat orang lain, kerusakan dan huru-hara, bencana alam, tanggungjawab terhadap pihak ketiga serta santunan terhadap pengemudi dan penumpang maksimum 3 orang.

Status PT. Asuransi Jasa Indonesia Propinsi Jambi adalah kantor cabang yang menangani secara langsung pelaksanaan pertanggungan kepada para pemegang polis. Daerah-daerah yang menjadi pemasaran produk PT. Asuransi jasa Indonesia Propinsi Jambi adalah seluruh kabupaten/ kota yang termasuk dalam wilayah Propinsi Jambi yaitu Kota Jambi, Kabupaten Kerinci, Bungo, Sarolangun, Tebo, Merangin, Batanghari, Muaro Jambi, Tanjab Barat dan Tanjab Timur.

2.3 Hipotesis

Berdasarkan tinjauan penelitian sebelumnya dan landasan teori yang diuraikan maka dapat disusun sebuah hipotesis bahwa perkembangan nilai ekspor propinsi Jambi, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap perkembangan penerimaan premi pengangkutan PT. Asuransi Jasa Indonesia kantor cabang Propinsi Jambi 1999-2003, baik secara parsial maupun secara bersama-sama.



III. METODE PENELITIAN

3.1 Rancangan penelitian

3.1.1 Daerah Penelitian

Penelitian ini dilakukan di PT. Asuransi Jasa Indonesia Kantor Cabang Propinsi Jambi yang berlokasi di Jalan Brigjen Slamet Riyadi Nomor 77B, Broni Jambi. Penentuan daerah penelitian tersebut ditetapkan dengan sengaja (*purposive sampling*) dengan pertimbangan bahwa :

PT. Asuransi Jasa Indonesia Kantor Cabang Propinsi Jambi merupakan salah satu dari sebagian kantor cabang-kantor cabang PT. Asuransi Jasa Indonesia di pulau Sumatera yang mengalami perkembangan penerimaan premi asuransi pengangkutan (*Marine Cargo*) yang cukup berarti.

3.1.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif yang bersifat *ex post facto*. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang dimaksudkan untuk mengukur secara cermat suatu fenomena tertentu secara sistematis, faktual dan akurat. *Ex post facto* artinya adalah data yang dikumpulkan setelah semua kejadian yang diamati telah berlangsung atau telah terjadi. Dengan demikian, penelitian deskriptif yang bersifat *ex post facto* adalah penelitian yang datanya diperoleh setelah kejadian yang diamati telah berlangsung untuk meneliti fenomena yang sedang diamati, dalam penelitian ini adalah faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan penerimaan premi asuransi pengangkutan pada PT. Asuransi Jasa Indonesia Kantor Cabang Jambi.

3.1.3 Metode Pengumpulan Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Data Primer, merupakan data yang langsung diperoleh dari perusahaan obyek penelitian yang bukan dari laporan lembaga lain, seperti surat kabar, jurnal ekonomi dan lain sebagainya, dan wawancara pegawai dan agen perusahaan yang merupakan praktisi langsung usaha asuransi.

2. Data Sekunder, merupakan data yang diperoleh dari pihak lain yang berhubungan langsung dengan masalah penelitian. Juga mempelajari, laporan majalah, surat kabar dan sebagainya yang mempunyai hubungan dengan masalah yang dibahas.

3.1.4 Unit Analisis

Unit Analisis dalam penelitian ini adalah nilai ekspor, nilai barang angkutan antar pulau dan jumlah pemegang polis sebagai variabel bebas dan penerimaan premi asuransi pengangkutan sebagai variabel terikat.

3.2 Metode Analisis Data

Metode analisa data merupakan metode yang berupa rumus-rumus yang dipakai untuk menganalisa data yang terhimpun. Adapun metode analisa data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

3.2.1 Analisis Regresi Berganda

Berhubungan dengan tujuan penelitian dalam menganalisa pengaruh nilai ekspor, nilai barang angkutan antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap penerimaan premi asuransi pengangkutan maka digunakan model regresi linier berganda dengan logaritma yang secara sistematis dalam persamaan berikut (J.Supranto, 1995:194) :

$$\text{Log } Y = b_0 + b_1 \log X_1 + b_2 \log X_2 + b_3 \log X_3$$

Yang diaplikasikan dalam penelitian ini dimana :

Y = penerimaan premi asuransi (rupiah/bulan)

X₁ = nilai ekspor propinsi Jambi (USD/bulan)

X₂ = nilai barang angkutan antar pulau propinsi Jambi
(rupiah/bulan)

X₃ = jumlah pemegang polis asuransi pengangkutan
(orang/bulan)

b₀ = nilai penerimaan premi asuransi minimum / terendah

b₁ = koefisien elastisitas nilai ekspor (X₁) terhadap penerimaan premi (Y)

b_2 = koefisien elastisitas nilai barang angkut antar pulau (X_2) terhadap penerimaan premi (Y)

b_3 = koefisien elastisitas jumlah pemegang polis (X_3) terhadap penerimaan premi (Y)

e = variabel pengganggu

3.2.2 Analisis Koefisien Determinasi

Perhitungan ini digunakan untuk mengetahui besarnya prosentase (%) pengaruh semua variabel independen terhadap variabel dependen dengan rumus (Soelistyo, 1982: 200) :

$$R^2 = \frac{b_1 \sum X_1 Y + b_2 \sum X_2 Y + b_3 \sum X_3 Y}{\sum Y^2}$$

Dimana :

R^2 = Koefisien determinasi

= Total nilai dari variabel bebas

Y = Nilai variabel terikat

Kriteria pengujian :

Koefisien determinasi dilambangkan dengan R^2 yang besarnya antara 0 sampai dengan 1. Apabila koefisien determinasi mendekati 1 berarti terdapat pengaruh yang kuat, sebaliknya apabila koefisien determinasi mendekati 0 berarti pengaruhnya lemah.

3.2.3 Uji – F

Statistik F, untuk menguji adanya pengaruh bersama variabel bebas yang dimasukkan kedalam model terhadap variabel terikat. Formulasi yang digunakan sebagai berikut (Soelistyo, 1982 : 213) :

$$F_{hitung} = \frac{R^2 / k}{(1 - R) / (N - k - 1)}$$

dimana :

R^2 = koefisien determinasi

k = banyak sampel

N = jumlah sample

Perumusan hipotesis :

$H_0 : b_1 = b_2 = b_3 = 0$, artinya secara bersama-sama variabel bebas nilai ekspor, nilai barang angkutan antar pulau dan jumlah pemegang polis tidak mempunyai pengaruh secara signifikan terhadap variabel terikat penerimaan polis pengangkutan.

$H_a : b_1 \neq b_2 \neq b_3 \neq 0$, artinya secara bersama-sama variabel bebas nilai ekspor, nilai barang angkutan antar pulau dan jumlah pemegang polis mempunyai pengaruh secara signifikan terhadap variabel terikat penerimaan polis pengangkutan.

Kriteria pengujian :

- Apabila probabilitas $F_{hitung} \leq \alpha$ dengan menggunakan tingkat keyakinan 95% ($\alpha = 0,05$) maka H_0 ditolak dan H_a diterima, sehingga terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel bebas nilai ekspor, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap variabel terikat penerimaan premi asuransi pengangkutan.
- Apabila probabilitas $F_{hitung} > \alpha$ dengan menggunakan tingkat keyakinan 95% ($\alpha = 0,05$) maka H_0 diterima dan H_a ditolak, sehingga tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel bebas nilai ekspor, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap variabel terikat penerimaan premi asuransi pengangkutan.

3.2.4 Uji Statistik t

Uji statistik t untuk menunjukkan apakah setiap variabel bebas mempengaruhi variabel terikat. Rumus statistik uji-t sebagai berikut (Soelistyo, 1982: 231) :

$$t_{hitung} = \frac{b_i}{s b_i}$$

Perumusan hipotesis :

$H_0 : b_1, b_2, b_3 = 0$, artinya tidak ada pengaruh yang signifikan antara masing-masing variabel bebas nilai ekspor, nilai barang angkut

antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap variabel terikat penerimaan premim asuransi pengangkutan.

$H_a : b_1, b_2, b_3 \neq 0$, artinya tidak ada pengaruh yang signifikan antara masing-masing variabel bebas nilai ekspor, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap variabel terikat penerimaan premim asuransi pengangkutan.

Kriteria pengujian :

- Apabila probabilitas $t_{hitung} \leq \alpha$, dengan tingkat keyakinan 95% ($\alpha = 0,05\%$), maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Berarti terdapat pengaruh yang signifikan antara masing-masing variabel bebas nilai ekspor, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap variabel terikat penerimaan premi asuransi pengangkutan.
- Apabila probabilitas $t_{hitung} > \alpha$, dengan tingkat keyakinan 95% ($\alpha = 0,05\%$), maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Berarti tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara masing-masing variabel bebas nilai ekspor, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap variabel terikat penerimaan premi asuransi pengangkutan.

3.2.5 Uji Ekonometri

3.2.5.1 Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas adalah suatu cara yang digunakan dalam menguji suatu model apakah terdapat hubungan linier yang sempurna atau hampir sempurna antara variabel-variabel bebas sehingga sulit untuk memisahkan pengaruh antara variabel-variabel bebas secara individu terhadap variabel terikat. Cara untuk mengetahui ada tidaknya multikolinearitas adalah dengan meregresikan setiap variabel bebas atas variabel bebas lainnya. Apabila koefisien korelasi variabel yang bersangkutan nilainya terletak diluar batas-batas penerimaan (*critical value*) maka koefisien korelasi bermakna dan terjadi multikolinearitas. Tapi jika sebaliknya, apabila koefisien korelasi variabel yang bersangkutan nilainya terletak didalam batas-batas penerimaan maka koefisien korelasi tidak bermakna dan tidak terjadi multikolinearitas (Gujarati, 1991: 172).

3.2.5.2 Uji Autokorelasi

Uji Autokorelasi merupakan pengujian ekonometrika yang digunakan untuk menguji suatu model apakah variabel pengganggu (rambang) masing-masing variabel bebas saling mempengaruhi, untuk mengetahui ada atau tidaknya autokorelasi digunakan uji Durbin-Watson.

Cara pengujian Durbin-Watson adalah dengan membandingkan nilai Durbin yang dihitung (d) dengan nilai batas (dl) yang ada pada tabel Durbin-Watson (Gujarati, 1993;217), selang kepercayaan dapat diberikan dengan melibatkan lima wilayah dengan menggunakan dl (batas bawah) dan du (batas atas) sebagai berikut :

Jika $dw < dl$	= menolak H_0 (ada korelasi positif)
Jika $dl > 4-du$	= menolak H_0 (ada korelasi negatif)
Jika $du < dw < 4-du$	= menerima H_0 (tidak ada korelasi)
Jika $dl < dw < du$	= pengujian tidak dapat disimpulkan
Jika $(4-du) < (4-dl)$	= pengujian tidak dapat disimpulkan.

3.2.5.3. Uji heterokedastisitas

Heteroskedastisitas adalah alat uji ekonometrik yang digunakan untuk menguji suatu model apakah variasi residual tidak sama untuk semua pengamatan. Salah satu cara untuk mengetahui heteroskedastisitas adalah dengan menggunakan uji-Park. Kriteria pengambilan keputusannya, yaitu apabila melalui hipotesis koefisien regresi dari variabel dari variabel bebas (X_i) ternyata signifikan secara statistik, berarti variabel bebas (X_i) berkorelasi dengan nilai residunya, maka dikatakan dalam data terjadi heteroskedastisitas. Tetapi apabila dari variabel bebas (X_i) ternyata tidak signifikan secara statistik, berarti variabel bebas (X_i) tidak berkorelasi dengan nilai residunya, maka dikatakan dalam data tidak terjadi heteroskedastisitas (Gujarati, 1993 :186).

3.3 Definisi Operasional dan Pengukurannya

Untuk memperjelas pemahaman terhadap masalah yang diteliti perlu diberikan beberapa definisi mengenai variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini ;

1. Penerimaan premi adalah uang yang diterima oleh perusahaan asuransi dari tertanggung/klien atas dasar perjanjian yang telah disepakati (polis). Premi tersebut dapat diterima secara bulanan, semesteran, tahunan sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati, dalam satuan rupiah.
2. Total nilai ekspor adalah jumlah keseluruhan nilai ekspor propinsi Jambi dalam kurun waktu tertentu (bulan) melalui empat pelabuhan utama dalam satuan dolar amerika.
3. Total nilai barang angkutan antar pulau adalah jumlah keseluruhan nilai barang yang diangkut antar pulau baik itu yang masuk atau keluar dari propinsi Jambi dalam kurun waktu tertentu (bulan) melalui empat pelabuhan utama dalam satuan rupiah.
4. Total jumlah pemegang polis adalah jumlah seluruh pemegang polis asuransi pengangkutan yang terdaftar pada PT. JASINDO Jambi dalam kurun waktu tertentu (bulan) dalam satuan orang.

Dengan asumsi :

- Faktor-faktor selain total nilai ekspor, total nilai angkutan barang antar pulau dan jumlah pemegang polis tidak mempengaruhi perkembangan penerimaan premi asuransi pengangkutan.
- Perekonomian dalam keadaan stabil
- Masyarakat sudah mampu/memiliki keinginan untuk menggunakan jasa asuransi

IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Obyek Penelitian

4.1.1 Profil Daerah Penelitian

Propinsi Jambi resmi menjadi propinsi tahun 1958 sesuai dengan Undang-Undang Nomor 61 tahun 1958 tanggal 25 Juni 1958 dengan luas wilayah 53.435,72 km² (2,7% luas Indonesia). Terdiri dari 9 kabupaten yaitu Kabupaten Kerinci, Sarolangun, Merangin, Bungo, Tebo, Batanghari, Merangin, Tanjab Barat, Tanjab Timur dan 1 kota yaitu Kota Jambi, 68 Kecamatan, 1.037 desa dan 104 kelurahan. Secara Geografis propinsi Jambi terletak antara 0⁰ 45¹-2⁰ 45¹ Lintang Selatan dan 101⁰ 10¹-104⁰55¹Bujur Timur.

Propinsi Jambi berbatasan dengan wilayah-wilayah :

Sebelah Utara : Propinsi Riau

Sebelah Selatan : Propinsi Sumatera Selatan

Sebelah Barat : Propinsi Sumatera Barat

Sebelah Timur : Selat Berhala yang berhubungan dengan Laut Cina Selatan

Maka Propinsi jambi termasuk dalam kawasan segitiga pertumbuhan Indonesia-Malaysia-Singapore (IMS-GT) melalui tiga sibajo (Singapore-Batam-Johor).

Keadaan penduduk Propinsi Jambi sebagian besar adalah suku bangsa melayu, selain itu ada suku Kubu (anak dalam), Kerinci, Batin, Pindah, Penghulu, Bajau dan pendatang dari Palembang, Jawa, Bugis dan Banjar. Jumlah penduduk Propinsi Jambi hasil sensus penduduk tahun 2003 adalah 2.568.598 jiwa yang terdiri dari laki-laki sebanyak 1.303.715 jiwa dan jumlah wanita sebanyak 1.264.883 jiwa.

Penduduk Propinsi Jambi sebagian besar bergerak dibidang pertanian (29,71%), industri pengolahan (20,69%), dan perdagangan (17,86%) sisanya tersebar pada bidang keuangan , pertambangan dan penggalian, bangunan, angkutan, jasa-jasa, listrik dan air bersih. Pada bidang pertanian yang memberikan kontribusi penting adalah sector perkebunan terutama

karet, kelapa sawit dan kelapa (*coconut*) serta kehutanan. Sedangkan pada bidang industri pengolahan, industri pengolahan karet (*Crumb Rubber*), industri pengolahan minyak kelapa sawit (*Crude Palm Oil*), industri pengolahan minyak kelapa (*Coconut Oil*), industri pengolahan kayu (*Log, Plywood*), serta industri pengolahan minyak dan gas alam cair. Produk industri pengolahan ini bukan saja sebagai pemenuhan kebutuhan dalam negeri namun juga merupakan komoditi ekspor Indonesia.

Nilai ekspor Propinsi Jambi dalam kurun waktu lima tahun pada umumnya mengalami peningkatan, kecuali pada tahun 2000 yang mengalami penurunan sebesar 4,29% seperti tersaji pada table 1 berikut :

Tabel 1: Nilai Ekspor Propinsi Jambi Tahun 1999-2003

T a h u n	Nilai Ekspor (USD)
1999	441.228
2000	422.269
2001	473.563
2002	505.799
2003	540.749

Sumber : PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Jambi

Sedangkan untuk perdagangan dalam negeri (antar pulau) terus mengalami peningkatan, hal ini terlihat dari meningkatnya barang yang di angkut keluar Propinsi Jambi melewati lima pelabuhan utama seperti pada table 2 berikut :

Tabel 2 : Nilai Barang Angkut Antar Pulau Propinsi Jambi

Tahun 1999-2003

T a h u n	Nilai Barang Angkut Antar Pulau
1999	Rp. 5.040.510.000
2000	Rp. 5.330.426.000
2001	Rp. 5.630.125.000
2002	Rp. 5.770.580.000
2003	Rp. 6.366.131.000

Sumber : P.T(Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Jambi

PT. Asuransi Jasa Indonesia dalam memasarkan produk asuransi pengangkutan dalam kurun waktu lima tahun terakhir mengalami perkembangan yang cukup berarti, hal ini dapat dilihat dari perkembangan jumlah pemegang polis :

Tabel 3 : Jumlah Pemegang Polis Asuransi Pengangkutan Laut

Tahun	Jumlah Pemegang Polis
1999	357
2000	360
2001	366
2002	375
2003	375

Sumber : PT. JASINDO Jambi

Sedangkan untuk perkembangan penerimaan premi asuransi pengangkutan laut dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4 : Penerimaan Premi Asuransi Pengangkutan Laut

Tahun	Penerimaan Premi (Rupiah)
1999	1.060.838.000
2000	1.143.404.000
2001	1.140.219.000
2002	1.139.118.000
2003	1.144.441.000

Sumber : PT. JASINDO Jambi

Pada tabel 4 menunjukkan bahwa pada tahun 2001 dan 2002 penerimaan premi sempat mengalami penurunan masing-masing sebesar 0,27% dan 0,09%, namun tahun 2003 kembali mengalami peningkatan sebesar 3,82%.

4.2 Hasil Analisa Data

4.2.1 Uji Pengaruh (*Multiple Linear Regression*)

Analisis fungsi Regresi dengan fungsi logaritma bertujuan untuk mengetahui pengaruh variabel-variabel independen (X_1 , X_2 dan X_3) terhadap variabel dependen (Y). Dalam penelitian ini teridentifikasi terdapat 3

variabel dependen (Y). Dalam penelitian ini teridentifikasi terdapat 3 variabel independen, yaitu X_1 (nilai ekspor propinsi Jambi), X_2 (nilai barang angkutan antar pulau) dan X_3 (jumlah pemegang polis). Sedangkan variabel dependennya, yaitu Y (penerimaan premi). Untuk mengetahui hasil analisis Regresi berganda dapat dilihat pada tabel 3 berikut ini:

Tabel 5 : Rekapitulasi Hasil Analisis Fungsi Regresi Berganda

Variabel Independen	Koefisien Regresi	t_{hitung}	$t_{tabel(\alpha/3,56)}$	$r_{parsial}$	Keputusan
Konstanta	4709,773	-	-	-	-
Nilai ekspor propinsi Jambi (X_1)	0,090	2,134	2,003	0,274	Signifikan
Nilai barang angkutan antar pulau (X_2)	0,302	4,535	2,003	0,518	Signifikan
Jumlah pemegang polis (X_3)	0,671	2,106	2,003	0,271	Signifikan
Variabel Dependen (Y) : penerimaan premi					
Adjusted R Square	: 0,472		Multiple R	: 0,672	
F_{Hitung}	: 15,333		Sig.	: 0.000	
$F_{tabel (\alpha: 3,56)}$: 2,769		α	: 5 %	

Sumber : Data diolah (Lampiran 2)

Berdasarkan hasil analisis pada tabel 3, maka dapat dijelaskan beberapa sebagaimana berikut :

1. Model Persamaan Fungsi Regresi dengan Logaritma

Model persamaan fungsi regresi berganda dengan logaritma yang terbentuk adalah :

$$Y = 4709,773 + 0,090 X_1 + 0,302 X_2 + 0,671 X_3$$

2. Koefisien Regresi

Yaitu angka yang menunjukkan besarnya pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen. Besarnya pengaruh masing-masing variabel tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut :

- Nilai konstanta 4709,773, menunjukkan pendapatan minimal pada saat nilai ekspor, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis sama dengan nol.
- Koefisien regresi $X_1 = 0,090$; bernilai positif berarti jika terjadi peningkatan pada variabel nilai ekspor propinsi Jambi 1%, maka akan menaikkan penerimaan premi sebesar 0,090%. Hal ini dilandasi

- dengan asumsi bahwa variabel lainnya, yaitu X_2 dan X_3 adalah konstan. Hasil ini dapat menegaskan bahwa dengan adanya kenaikan nilai ekspor propinsi Jambi akan diikuti pula oleh peningkatan penerimaan premi.
- c. Koefisien regresi $X_2 = 0,302$; bernilai positif berarti jika terjadi peningkatan pada variabel nilai barang angkutan antar pulau 1%, maka akan menaikkan penerimaan premi sebesar 0,302%. Hal ini dilandasi dengan asumsi bahwa variabel lainnya, yaitu X_1 dan X_3 adalah konstan. Hasil ini dapat menegaskan bahwa dengan adanya kenaikan nilai barang angkutan antar pulau akan diikuti pula oleh peningkatan penerimaan premi.
- d. Koefisien regresi $X_3 = 0,671$; bernilai positif berarti jika terjadi peningkatan pada variabel jumlah pemegang polis sebesar 1%, maka akan menaikkan penerimaan premi 0,671%. Hal ini dilandasi dengan asumsi bahwa variabel lainnya, yaitu X_1 dan X_2 adalah konstan. Hasil ini dapat menegaskan bahwa dengan adanya kenaikan jumlah pemegang polis akan diikuti pula oleh peningkatan penerimaan premi.

4.2.2 Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis digunakan untuk mengetahui tingkat signifikansi pengaruh variabel bebas (X_1 , X_2 dan X_3) terhadap variabel terikat (Y), baik secara keseluruhan maupun parsial. Pengujian secara keseluruhan dapat dilakukan dengan menggunakan uji-F, sedangkan secara parsial dapat dilakukan dengan menggunakan uji-t.

1. Uji Serempak (Uji F)

Hasil analisis (kolom Anova) diperoleh nilai F_{hitung} sebesar 15,333 dan untuk nilai F_{tabel} pada taraf kepercayaan 5% dengan $df_1 = 3$, serta df_2 yang diperoleh dari hitungan $n - k - 1 = 60 - 3 - 1 = 56$, yaitu sebesar 2,769. Hasil ini menerangkan bahwa nilai F_{hitung} lebih besar daripada nilai F_{tabel} atau dengan kata lain H_0 ditolak dan H_a diterima yang berarti menunjukkan bahwa secara serentak variabel nilai ekspor propinsi Jambi,

nilai barang angkutan antar pulau dan jumlah pemegang polis berpengaruh secara nyata dan signifikan terhadap penerimaan premi.

2. Uji Parsial (Uji-t)

Untuk mengetahui pengaruh masing-masing koefisien regresi variabel independen terhadap variabel dependen maka digunakan uji-t. Pengujian ini dilakukan dengan membandingkan nilai t hitung dengan nilai t tabel. Dari hasil analisis, yaitu dengan menggunakan program komputer SPSS 10 for Windows, maka dapat disajikan pada tabel 4 di bawah ini.

Tabel 6 : Hasil Uji-t Terhadap Penerimaan Premi

Faktor Independen	t_{hitung}	t_{tabel}	Sig.
Nilai ekspor propinsi Jambi (X_1)	2,134	2,003	0,037
Nilai barang angkutan antar pulau (X_2)	4,535	2,003	0,000
Jumlah pemegang polis (X_3)	2,106	2,003	0,040

Sumber : Data diolah (Lampiran 2)

Pengaruh masing-masing faktor independen (nilai ekspor propinsi Jambi, nilai barang angkutan antar pulau dan jumlah pemegang polis) terhadap faktor dependen (penerimaan premi) dapat dijelaskan pada penjelasan di bawah ini :

1. Pengaruh faktor nilai ekspor propinsi Jambi (X_1) terhadap penerimaan premi. Hasil Uji t diperoleh t_{hitung} sebesar 2,134 sedang t_{tabel} dengan tingkat kepercayaan sebesar 95% atau tingkat kesalahan 5% (0,05) diketahui nilainya sebesar 2,003. Kriteria pengujian adalah H_0 ditolak apabila $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} < -t_{tabel}$. Hasil perhitungan menunjukkan bahwa t hitung (2,134) > t tabel (2,003), signifikansi 0,037 di bawah 0,05 maka H_a diterima, berarti nilai ekspor propinsi Jambi secara parsial berpengaruh nyata dan signifikan terhadap penerimaan premi.
2. Pengaruh faktor nilai barang angkutan antar pulau (X_2) terhadap penerimaan premi. Hasil Uji t diperoleh t_{hitung} sebesar 4,535 sedang t_{tabel} dengan tingkat kepercayaan sebesar 95% atau tingkat kesalahan

5% (0,05) diketahui nilainya sebesar 2,003. Kriteria pengujian adalah H_0 ditolak apabila $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} < -t_{tabel}$. Hasil perhitungan menunjukkan bahwa t hitung (4,535) $>$ t tabel (2,003), signifikansi 0,000 di bawah 0,05 maka H_a diterima. Pada pengujian ini menggunakan uji dua arah sehingga t -hitung ada pada daerah penolakan H_0 (H_0 ditolak) dan (H_a diterima) berarti nilai barang angkutan antar pulau secara parsial berpengaruh nyata dan signifikan terhadap penerimaan premi.

3. Pengaruh faktor jumlah pemegang polis (X_3) terhadap penerimaan premi. Hasil Uji t diperoleh t_{hitung} sebesar 2,106 sedang t_{tabel} dengan tingkat kepercayaan sebesar 95% atau tingkat kesalahan 5% (uji dua sisi) diketahui nilainya sebesar 2,003. Kriteria pengujian adalah H_0 ditolak apabila $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} < -t_{tabel}$. Hasil perhitungan menunjukkan bahwa t hitung (2,106) $>$ t tabel (2,003), signifikansi 0,040 di bawah 0,05 maka H_a diterima. Pada pengujian ini menggunakan uji dua arah sehingga t -hitung ada pada daerah penolakan H_0 (H_0 ditolak) dan (H_a diterima) berarti nilai barang angkutan antar pulau secara parsial berpengaruh nyata dan signifikan terhadap penerimaan premi.

3. Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Kemudian untuk mengetahui signifikansi besarnya pengaruh variabel independen nilai ekspor propinsi Jambi, nilai barang angkutan antar pulau dan jumlah pemegang polis secara simultan terhadap variabel penerimaan premi dapat dilihat dari koefisien determinasi berganda (Adjusted R^2).

Hasil analisis menunjukkan besarnya nilai Adjusted R^2 adalah 0,472 hal ini menjelaskan bahwa secara bersama-sama besarnya kontribusi atau sumbangan yang diberikan oleh variabel nilai ekspor propinsi Jambi, nilai barang angkutan antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap variabel volume penjualan sebesar 47,2% dan sisanya 52,8% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain di luar faktor yang diteliti

4.2.2 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik digunakan untuk memperoleh model regresi linier berganda yang tepat dan memenuhi standar, yaitu penduga parameter koefisien regresi harus memenuhi syarat *Best Linier Unbiased Estimator (BLUE)*. Hasil koefisien yang bersifat BLUE harus memenuhi asumsi tidak ada multikolinearitas, asumsi heterokedastisitas, dan asumsi tidak ada autokorelasi. Untuk membuktikan asumsi tersebut terpenuhi, maka perlu dilakukan uji asumsi klasik sebagai berikut :

4.2.2.1 Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas berarti terjadi interkorelasi antara variabel independen yang menunjukkan adanya lebih dari satu hubungan linier yang signifikan. Apabila koefisien korelasi variabel yang bersangkutan nilainya terletak diluar batas-batas penerimaan (*critical value*) maka koefisien korelasi bermakna dan terjadi multikolinearitas. Tapi jika sebaliknya, apabila koefisien korelasi variabel yang bersangkutan nilainya terletak didalam batas-batas penerimaan maka koefisien korelasi tidak bermakna dan tidak terjadi multikolinearitas.

Berdasarkan hasil analisis Collinearity Statistic diketahui bahwa akan terjadi multikolinearitas jika besar VIF (*Variance Inflation Factor*) lebih besar dari 4 atau 5 dan sebaliknya. Pada tabel 5 dapat diketahui bahwa faktor independen dalam penelitian ini mempunyai nilai VIF kurang dari 4 atau 5 (Gujarati, 1991:299). Hal ini berarti faktor independen dalam penelitian ini bersifat non multikolinearitas atau tidak terjadi multikolinearitas.

Tabel 7 : Collinearity Statistic Terhadap Penerimaan Premi

Model 1	VIF	Keterangan
X ₁	1,038	VIF <4 atau 5 tidak ada multikolinearitas
X ₂	1,159	
X ₃	1,192	

Sumber : Data diolah (Lampiran 2)

4.2.2.2 Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedastisitas adalah alat uji ekonometrik yang digunakan untuk menguji suatu model apakah variasi residual tidak sama untuk semua pengamatan. Salah satu cara untuk mengetahui heteroskedastisitas adalah dengan menggunakan uji-Park. Kriteria pengambilan keputusannya, yaitu apabila melalui hipotesis koefisien regresi dari variabel dari variabel bebas (X_i) ternyata signifikan secara statistik, berarti variabel bebas (X_i) berkorelasi dengan nilai residunya, maka dikatakan dalam data terjadi heteroskedastisitas. Tetapi apabila dari variabel bebas (X_i) ternyata tidak significant secara statistik, berarti variabel bebas (X_i) tidak berkorelasi dengan nilai residunya, maka dikatakan dalam data tidak terjadi heteroskedastisitas. Hasil uji Park selengkapnya disajikan pada tabel 6 berikut ini.

Tabel 8 : Hasil Uji Park

Variabel	Koefisien	T_{hitung}	$T_{tabel 5\%}$	<i>Sig.</i>	Keterangan
Constant	0,0063	0,005	2,003	0,996	Tidak signifikan
Ln X_1	-0,0037	-0,012	2,003	0,991	Tidak signifikan
Ln X_2	0,000058	0,000	2,003	1,000	Tidak signifikan
Ln X_3	0,0029	0,001	2,003	0,995	Tidak signifikan

Sumber : Data diolah (Lampiran 3)

Tabel 6 menunjukkan bahwa koefisien regresi tidak signifikan pada taraf signifikansi 5%. nilai $t_{tabel} > t_{hitung}$, artinya koefisien regresi pada setiap variabel tidak signifikan. Hal ini juga bisa dilihat dari nilai *Sig.* yang lebih besar dari taraf signifikansi 5% (0,05). Berdasarkan uraian di atas asumsi heteroskedastisitas terpenuhi.

4.2.2.3 Uji Korelasi Diri (*Autocorelation*)

Autokorelasi berarti terjadi korelasi antar variabel Pengganggu (e_i) dengan faktor dependen. Pada pengujian ini, untuk mengetahui adanya autokorelasi digunakan uji *Durbin Watson*. Kriteria pengambilan keputusan untuk uji *Durbin Watson* adalah sebagai berikut :

1. Angka DW di bawah -2 berarti ada autokorelasi positif.
2. Angka DW di antara -2 sampai 2 berarti tidak ada autokorelasi.

3. Angka DW di atas 2 berarti ada autokorelasi negatif.

Berdasarkan hasil perhitungan di atas maka diketahui nilai DW sebesar 1,610. Jadi model regresi yang digunakan dalam penelitian ini tidak terjadi autokorelasi.

4.3 Pembahasan

Asuransi adalah salah satu alat untuk menangani risiko, yaitu sebagai alat pengalih risiko dan pembagi risiko sehingga risiko yang harus ditanggung tidak menimbulkan akibat kerugian yang terlalu besar bagi individu (Abbas Salim, 1985: 21). Disini orang akan bersedia membayar kerugian yang sedikit untuk masa sekarang, agar bisa menghadapi kerugian-kerugian yang lebih besar yang mungkin terjadi di masa yang akan datang.

Kebijaksanaan moneter merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi kegiatan ekonomi. Kebijakan moneter merupakan faktor yang dapat dikontrol oleh pemerintah sehingga dapat digunakan untuk mencapai sasaran pembangunan ekonomi. Salah satu kebijakan moneter yang penting untuk menciptakan stabilitas dalam pembangunan ekonomi adalah kebijakan pemerintah dibidang asuransi dengan dikeluarkannya paket deregulasi 20 Desember 1988.

Kebijakan tersebut mengatur sistem dan struktur premi diserahkan kebijaksanaan masing-masing perusahaan asuransi merupakan faktor yang dapat menjadikan industri asuransi untuk berkembang lebih pesat lagi disamping faktor-faktor pendukung lain seperti :

1. Masih potensialnya pasar asuransi, apabila dilihat dari perkembangan pendapatan nasional yang semakin meningkat;
2. Makin banyaknya calon agen atau agen yang telah dididik dan dilatih untuk menarik minat masyarakat untuk berasuransi, sehingga penerangan usaha dibidang asuransi dapat disebarluaskan pada masyarakat;
3. Makin banyaknya produk asuransi yang ditawarkan, sehingga dapat menjangkau keinginan masyarakat;

4. Adanya penyempurnaan paket deregulasi oleh pemerintah, sehingga diharapkan adanya iklim usaha dibidang asuransi yang lebih baik.

Hasil analisis menunjukkan bahwa nilai ekspor Propinsi Jambi, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis berpengaruh secara nyata terhadap nilai penerimaan asuransi pengangkutan. Semakin meningkat nilai ekspor, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis semakin meningkat nilai penerimaan asuransi pengangkutan. Faktor pemegang polis mempunyai pengaruh paling besar, sedangkan faktor nilai ekspor propinsi Jambi mempunyai pengaruh paling kecil terhadap penerimaan premi Asuransi pengangkutan. Hal ini sama dengan hasil penelitian Margi Rahayu (1995) dimana pemegang polis mempunyai koefisien yang lebih besar daripada faktor uang pertanggungan pada asuransi dana bahagia pada AJB Bumi Putera 1912 rayon Muda Bondowoso.

Pengaruh nilai ekspor, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap penerimaan premi asuransi pengangkutan secara bersama-sama sebesar 47,2% dan sisanya 52,8% dipengaruhi oleh faktor lain. Ini menunjukkan masih banyak faktor lain yang mempengaruhi penerimaan premi asuransi pengangkutan, seperti yang dijelaskan oleh Herman Darmawi (2002:114) yaitu jenis pengangkutan (antar negara atau antar pulau), syarat pertanggungan, jenis barang yang diangkut, jenis/alat pengangkut, cara pemuatan dan jangka waktu pertanggungan. Selain itu permintaan akan barang dan jasa dipengaruhi oleh faktor-faktor ekonomi seperti pendapatan, harga barang itu sendiri, harga barang lain, selera konsumen dan faktor non ekonomi seperti pertumbuhan penduduk, bencana alam, faktor sosial politik dan keamanan. Perubahan faktor permintaan dapat mempengaruhi kenaikan atau penurunan permintaan terhadap barang dan jasa (Ace Partadiredja, 1991: 21). Hal ini dapat dijadikan pertimbangan bagi para pelaku usaha asuransi dalam melaksanakan kegiatan usahanya, karena pasar asuransi di Indonesia masih sangat potensial.

V. KESIMPULAN DAN SARAN



5.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan analisis yang telah dilaksanakan sebelumnya, dapat dikemukakan beberapa simpulan sebagai berikut :

1. Nilai ekspor Propinsi Jambi, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis mempengaruhi penerimaan premi asuransi pengangkutan pada PT. JASINDO Jambi tahun 1999-2003 secara bersama-sama. Hal tersebut ditunjukkan pada probabilitas F_{hitung} (0,000) lebih kecil daripada α (0,05). Pengaruh nilai ekspor, nilai barang angkut antar pulau dan jumlah pemegang polis terhadap penerimaan premi asuransi pengangkutan secara bersama-sama sebesar 47,2% dan sisanya 52,8% dipengaruhi oleh faktor lain.
2. Nilai ekspor secara parsial berpengaruh secara nyata atau signifikan terhadap penerimaan premi asuransi pengangkutan laut PT. JASINDO Jambi tahun 1999-2003, karena probabilitas t_{hitung} (0,037) $<$ α (0,05). Dan nilai barang angkut antar pulau secara parsial berpengaruh secara nyata atau signifikan terhadap penerimaan premi asuransi pengangkutan laut PT. JASINDO Jambi tahun 1999-2003, karena probabilitas t_{hitung} (0,000) $<$ α (0,05). Serta Jumlah pemegang polis secara parsial berpengaruh secara nyata atau signifikan terhadap penerimaan premi asuransi pengangkutan laut PT. JASINDO Jambi tahun 1999-2003. Hal ini ditunjukkan pada probabilitas t_{hitung} (0,040) $<$ α (0,05).

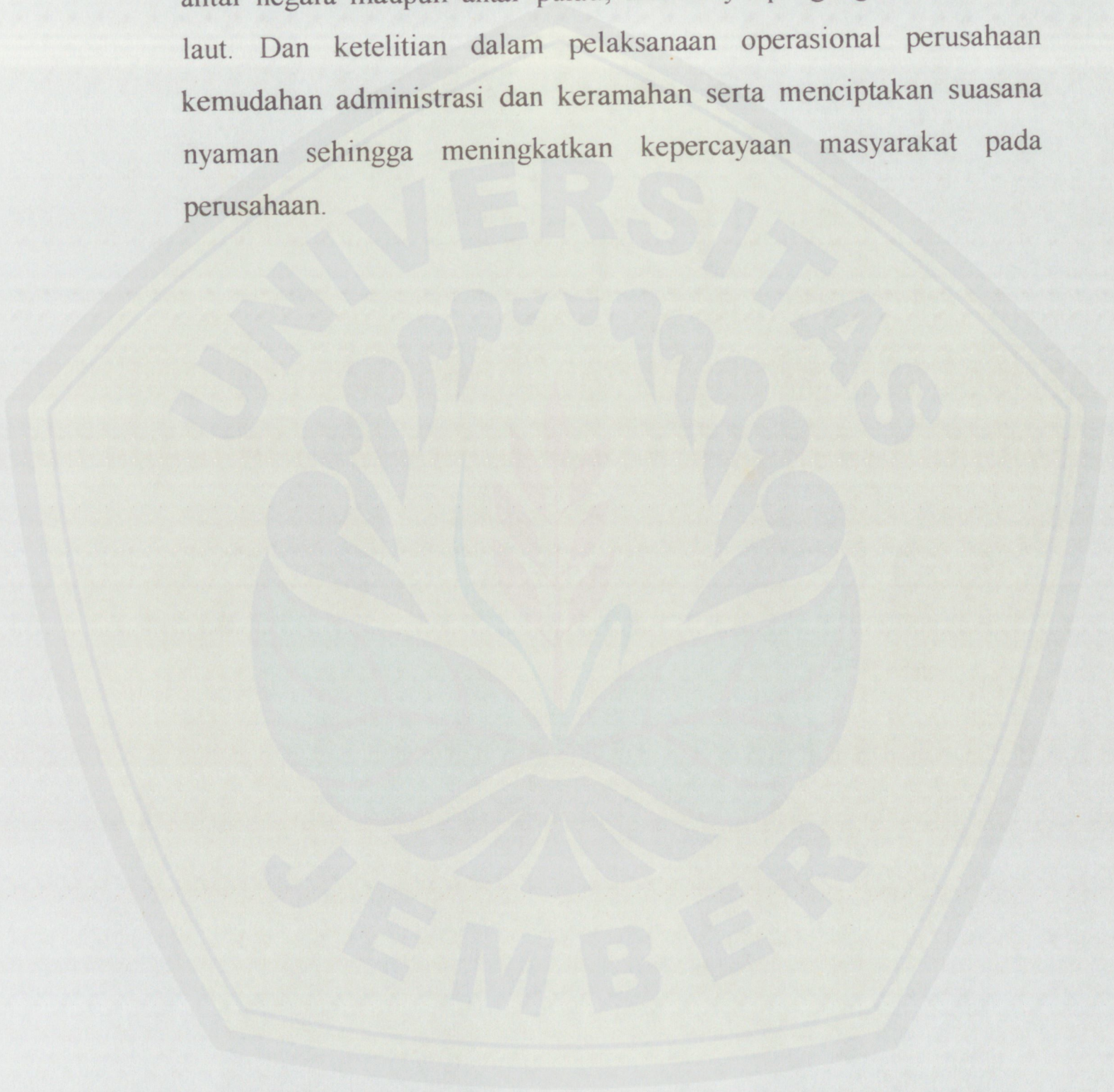
5.2 Saran

Saran yang dapat diberikan sehubungan dengan peningkatan penerimaan premi sebagai partisipasi dalam menggali dana masyarakat dan peningkatan jumlah nasabah adalah :

1. Usaha mencari nasabah asuransi perlu diintensifkan kepada para pengusaha lokal yang memperdagangkan produknya keluar negeri

atau keluar propinsi dengan meningkatkan pengetahuan mengenai asuransi pengangkutan melalui para agen.

2. Perlunya menjalin kerjasama yang lebih erat dengan perusahaan-perusahaan pengangkutan baik yang bergerak di bidang angkutan antar negara maupun antar pulau, khususnya pengangkutan melalui laut. Dan ketelitian dalam pelaksanaan operasional perusahaan kemudahan administrasi dan keramahan serta menciptakan suasana nyaman sehingga meningkatkan kepercayaan masyarakat pada perusahaan.



DAFTAR PUSTAKA

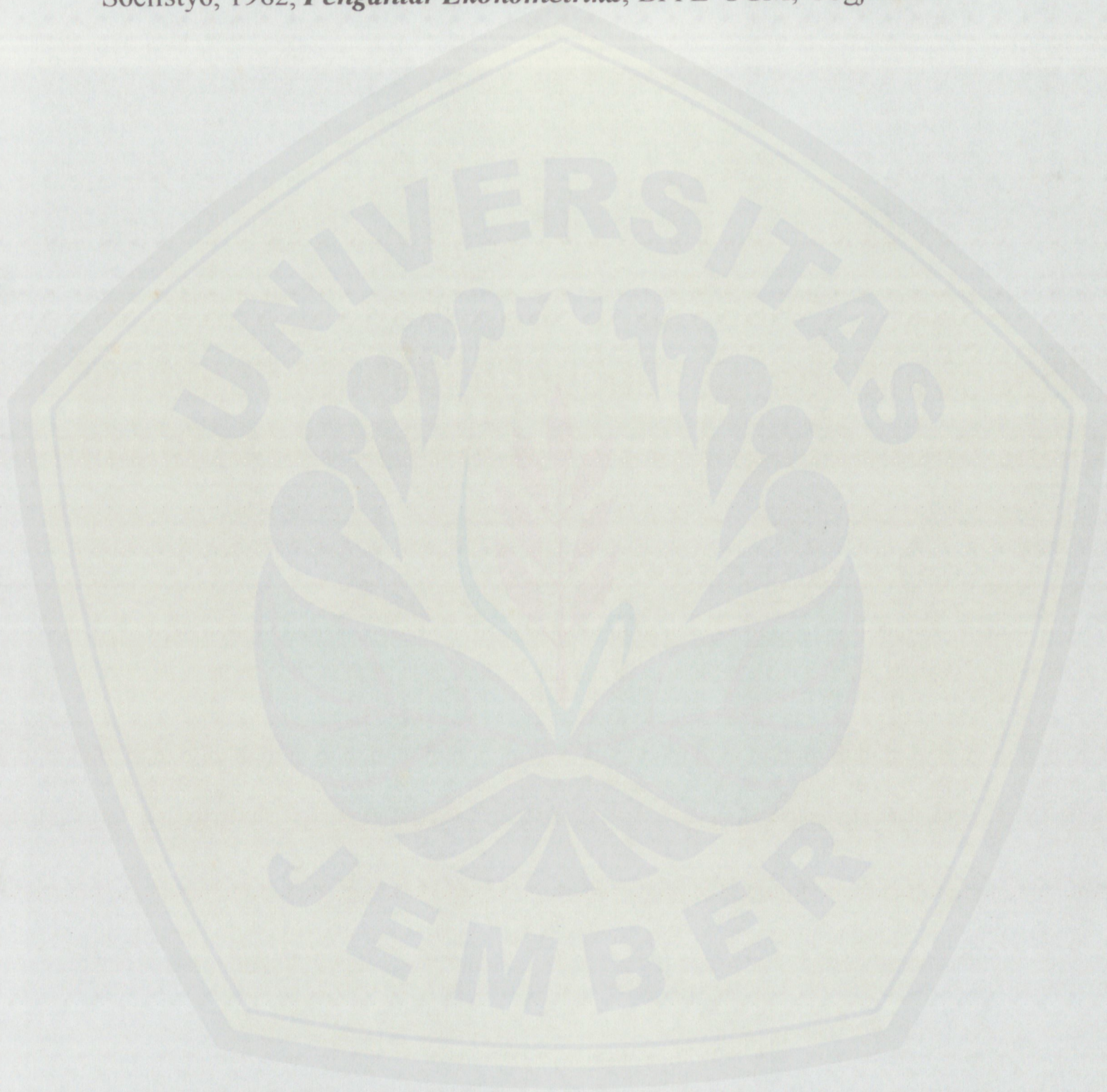
- Abbas Salim, 1985, *Dasar - Dasar Asuransi*, Tarsito, Bandung.
- Ace Partadiredja, 1991, *Metode Perhitungan Pendapatan nasional*, LP3ES, Jakarta.
- Amir M.S, 1991, *Ekspor - Impor Teori dan Penerapannya*, PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.
- Anonim, 1989, *Pengetahuan Dasar Asuransi Kerugian, Modul IV*, Sekretaris Perusahaan, PT. Asuransi Jasa Indonesia, Jakarta.
- , 2004 , *Tatalaksana Manual Ekspor Komoditas Hortikultura*, <http://www.dprin.go.id>
- Anto Dajan, 1984, *Pengantar Metode Statistik Jilid I dan II*, LP3ES, Jakarta.
- Badan Pusat Statistik, 2003, *Statistik Lembaga Keuangan 2003*, BPS, Jakarta.
- Dahlan Siamat, 1998, *Manajemen Bank Umum*, Intermedia, Jakarta
- Departemen Penerangan Republik Indonesia, 1993, *Garis-Garis Besar Halauan Negara 1993*, Departemen Penerangan Republik Indonesia, Jakarta.
- Djoko Prakoso, S.H, 2000, *Hukum Asuransi Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta.
- D. Gujarati, 1995, *Terjemahan: Ekonometrika Dasar*, Erlangga, Jakarta.
- Hasyim Ali A. , 1993, *Bidang Usaha Asuransi*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Hermawan Darmawi, 2002, *Manajemen Asuransi*, Bumi Aksara, Jakarta.
- J. Supranto, 1993, *Statistik Teori dan Aplikasi Edisi Kelima*, Erlangga, Jakarta.
- Margi Rahayu, 1995, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Premi Asuransi Dana Bahagia Pada Asuransi Jiwa Bersama Bumi Putera 1912 Rayon Muda Bondowoso*, Universitas Negeri Jember : Skripsi tidak dipublikasikan.
- Nopirin, 1985, *Ekonomi Moneter Buku I*, BPFE-UGM, Yogyakarta.

-----, 1987, *Ekonomi Moneter Buku II*, BPFE-UGM, Yogyakarta.

Paul A. Samuelson, 1989, *Pengantar Ekonomi II, Terjemahan Drs Jaka Warsana M.*, MSM, Jakarta.

Sadono Sukirno, 1985, *Ekonomi Pembangunan*, LPFE-UI, Jakarta.

Soelistyo, 1982, *Pengantar Ekonometrika*, BPFE-UGM, Yogyakarta.



Lampiran 1. Data Hasil Penelitian

No	Tahun	Bulan	Penerimaan Premi (Rp) (Y)	Nilai Ekspor Propinsi Jambi (U\$) (X1)	Nilai Barang Angkutan Antar Pulau (Rp) (X2)	Jumlah Pemegang Polis (Orang) (X3)
1	1999	Januari	53830000	13466000	313417000	28
2		Februari	67268000	31684000	268561000	27
3		Maret	66224000	36597000	336769000	28
4		April	67573000	40385000	412528000	31
5		Mei	80912000	57570000	296893000	27
6		Juni	77347000	33854000	551566000	29
7		Juli	129922000	68589000	374872000	32
8		Agustus	107487000	55768000	471495000	33
9		September	114508000	16341000	643621000	30
10		Oktober	84583000	21924000	483536000	28
11		November	106830000	24567000	620093000	31
12		Desember	104354000	40483000	267159000	33
13	2000	Januari	85691000	43850000	341527000	31
14		Februari	61666000	14236000	268963000	29
15		Maret	65941000	26317000	300091000	29
16		April	91271000	36087000	330126000	30
17		Mei	97875000	28418000	423815000	28
18		Juni	90625000	27310000	466728000	31
19		Juli	108603000	63846000	525471000	29
20		Agustus	99117000	56398000	469425000	29
21		September	102618000	27029000	597148000	33
22		Oktober	130171000	15879000	782082000	31
23		November	106858000	33572000	368341000	30
24		Desember	102968000	49327000	456709000	30
25	2001	Januari	88295000	24567000	445817000	32
26		Februari	85989000	26971000	388925000	29
27		Maret	87081000	32854000	373046000	32
28		April	90213000	47585000	466051000	28
29		Mei	88636000	55768000	335601000	31
30		Juni	94698000	61570000	355983000	28
31		Juli	95881000	68589000	526728000	30
32		Agustus	102279000	36597000	457226000	29
33		September	97409000	27924000	601257000	33
34		Oktober	105764000	16971000	541593000	31
35		November	105487000	40483000	544351000	31
36		Desember	98487000	33684000	593547000	32
37	2002	Januari	82808000	31629000	366459000	31
38		Februari	81077000	34487000	488051000	32
39		Maret	94187000	20875000	322957000	29
40		April	89876000	49541000	371493000	31
41		Mei	87871000	39426000	407163000	32
42		Juni	95556000	45213000	363091000	33
43		Juli	97706000	51002000	523286000	28
44		Agustus	98997000	32319000	471466000	31
45		September	101921000	65738000	551522000	32
46		Oktober	107196000	43315000	623712000	32
47		November	102286000	45112000	581251000	31
48		Desember	99637000	47142000	700129000	33
49	2003	Januari	86635000	41234000	430381000	32
50		Februari	76941000	39042000	350911000	31
51		Maret	89546000	32143000	395715000	30
52		April	87360000	34735000	541373000	29
53		Mei	92734000	37941000	490525000	29
54		Juni	97403000	51204000	458573000	32
55		Juli	115652000	47164000	503827000	33
56		Agustus	104589000	45263000	657993000	31
57		September	97864000	46223000	561392000	32
58		Oktober	95689000	50714000	741365000	31
59		November	101135000	63079000	652947000	32
60		Desember	98893000	52007000	581129000	33

Lampiran 2. Hasil Analisis Data

Regression

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
LOGY	7.9665	7.249E-02	60
LOGX1	7.5686	.1718	60
LOGX2	8.6561	.1162	60
LOGX3	1.4843	2.460E-02	60

Correlations

	LOGY	LOGX1	LOGX2	LOGX3
Pearson Correlation	LOGY 1.000	LOGX1 .303	LOGX2 .587	LOGX3 .447
	LOGX1 .303	LOGX1 1.000	LOGX2 .092	LOGX3 .189
	LOGX2 .587	LOGX2 .092	LOGX2 1.000	LOGX3 .370
	LOGX3 .447	LOGX3 .189	LOGX3 .370	LOGX3 1.000
Sig. (1-tailed)	LOGY .009	LOGX1 .009	LOGX2 .000	LOGX3 .000
	LOGX1 .009	LOGX1 .241	LOGX2 .241	LOGX3 .074
	LOGX2 .000	LOGX2 .241	LOGX2 .002	LOGX3 .002
	LOGX3 .000	LOGX3 .074	LOGX3 .002	LOGX3 .002
N	LOGY 60	LOGX1 60	LOGX2 60	LOGX3 60
	LOGX1 60	LOGX1 60	LOGX2 60	LOGX3 60
	LOGX2 60	LOGX2 60	LOGX2 60	LOGX3 60
	LOGX3 60	LOGX3 60	LOGX3 60	LOGX3 60

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	LOGX3, LOGX1 _a LOGX2		Enter

- a. All requested variables entered.
- b. Dependent Variable: LOGY

Model Summary^a

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				Durbin-Watson	
					R Square Change	F Change	df1	df2		Sig. F Change
1	.672 ^a	.451	.422	5.513E-02	.451	15.333	3	56	.000	1.610

- a. Predictors: (Constant), LOGX3, LOGX1, LOGX2
- b. Dependent Variable: LOGY

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	
1	Regression Residual Total	140 .170 .310	3 56 59	4.660E-02 3.039E-03	15.333	.000 ^a

- a. Predictors: (Constant), LOGX3, LOGX1, LOGX2
- b. Dependent Variable: LOGY

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients	Std. Error	Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations			Collinearity Statistics			
						B	Beta	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1 (Constant)	3.673	.634		5.791	.000							
LOGX1	9.078E-02	.043	.215	2.134	.037	.303	.274	.211	.964	1.038		
LOGX2	.302	.066	.483	4.535	.000	.587	.518	.449	.863	1.159		
LOGX3	.671	.319	.228	2.106	.040	.447	.271	.209	.839	1.192		

a. Dependent Variable: LOGY

Collinearity Diagnostics

Model	Dimension	Eigenvalue	Condition Index	Variance Proportions			
				(Constant)	LOGX1	LOGX2	LOGX3
1	1	3.999	1.000	.00	.00	.00	.00
	2	3.868E-04	101.688	.01	.93	.05	.06
	3	1.555E-04	160.379	.10	.00	.23	.93
	4	8.381E-05	218.443	.89	.06	.72	.00

a. Dependent Variable: LOGY

Lampiran 3. Hasil Uji Park

Regression

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Unstandardized Residual	-8.6E-16	5.370911E-02	60
LNLOGX1	2.0238	2.290E-02	60
LNLOGX2	2.1582	1.344E-02	60
LNLOGX3	.3948	1.663E-02	60

Correlations

Pearson Correlation	Unstandardized Residual	LNLOGX1	LNLOGX2	LNLOGX3
	Unstandardized Residual	1.000		
	LNLOGX1	-.001	1.000	
	LNLOGX2	.000	.094	1.000
	LNLOGX3	.001	.190	.371
Sig. (1-tailed)	Unstandardized Residual	.496	.499	.498
	LNLOGX1	.496	.238	.073
	LNLOGX2	.499	.238	.002
	LNLOGX3	.498	.002	.002
N	Unstandardized Residual	60	60	60
	LNLOGX1	60	60	60
	LNLOGX2	60	60	60
	LNLOGX3	60	60	60