

**KARYA ILMIAH TERAPAN**  
**ANALISIS FAKTOR KETERLAMBATAN**  
**PENYANDARAN KAPAL TERHADAP**  
**KINERJA JASA PENGIRIMAN**  
**BARANG DI PT.MERATUS LINE SURABAYA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk  
menyelesaikan

Program Pendidikan Diploma IV

**MISBAKHUL ULUM**

**NIT 07.19.038.1.12**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**  
**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

**TAHUN 2023**

**KARYA ILMIAH TERAPAN**  
**ANALISIS FAKTOR KETERLAMBATAN**  
**PENYANDARAN KAPAL TERHADAP**  
**KINERJA JASA PENGIRIMAN**  
**BARANG DI PT.MERATUS LINE SURABAYA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk  
menyelesaikan

Program Pendidikan Diploma IV

**MISBAKHUL ULUM**

**NIT 07.19.038.1.12**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**  
**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**  
**TAHUN 2023**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Misbakhul Ulum

N.I.T : 07.19.038.1.12

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

**ANALISIS FAKTOR KETERLAMBATAN PENYANDARAN  
KAPAL TERHADAP KINERJA JASA PENGIRIMAN BARANG  
DI PT.MERATUS LINE SURABAYA**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, 03 Februari 2023



**MISBAKHUL ULUM**

## ABSTRAKS

Penelitian karya ilmiah terapan ini di latar belakang oleh suatu penyebab keterlambatan oleh penyandaran kapal di PT.Meratus line surabaya.Tujuan penelitian karya ilmiah terapan ini ialah untuk mengetahui suatu penyebab keterlambatan penyandaran kapal yang tidak sesuai dengan jadwal yang telah dibuat oleh perusahaan,serta dampak apa saja yang akan terjadi jika kapal mengalami keterlambatan penyandaran dan upaya apa yang harus dilakukan untuk meminimalisir keterlambatan penyandaran kapal tersebut.

Metodologi dalam penelitian karya ilmiah terapan yang digunakan deskriptif berupa angka dengan pendekatan metode kuantitatif. Teknik pengumpulan data ini menggunakan sampel responden sampel ialah dengan mengumpulkan jumlah respon dari sebagian tenaga bongkar muat,crew kapal,pegawai kantor dan pengguna jasa. Teknik pengumpulan data penelitian ini pengisian kuisioner dengan skala likert yang telah disiapkan oleh penulis. Data yang telah terkumpul akan diolah dengan aplikasi SPSS (*Statiscal Program for Social Science*) versi 25.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diolah,didapatkan bahwa Uji hipotesis didapat Ttabel sebesar 2,024, dengan hasil pengujian faktor tenaga bongkar muat nilai sig sebesar 3,050 lebih besar dari Ttabel maka dapat dikatakan berpengaruh,nilai sig uji faktor cuaca alam -1,151 lebih kecil dari Ttabel maka faktor cuaca tidak berpengaruh terhadap jasa pengiriman barang, dan nilai sig dari faktor pengurusan dokumen kapal sebesar 3,832 lebih besar Ttabel maka berpengaruh untuk jasa pengiriman barang. Dari olahdata tersebut maka dapat menyimpulkan bahwa tenaga bongkar muat,pengurusan dokumen kapal berpengaruh terhadap jasa pengiriman barang.Bahwa dengan rata-rata uji deskriptif di dapat tenaga bongkar muat 42,05, Cuaca alam 41,58, pengurusan dokumen 33,23 dan jasa pengiriman barang 2,763 .Selain itu didapatkan nilai dari regresi linier berganda sebesar 0,323 dikatakan bahwa faktor tenaga bongkar muat berpengaruh terhadap jasa pengiriman barang,didapatkan nilai -0,121 untuk faktor cuaca alam maka dapat dikatakan cuaca alam tidak berpengaruh,dan nilai dari faktor pengurusan dokumen sebesar 0,595 maka dapat dikatan pengurusan dokumen berpengaruh terhadap jasa pengiriman barang di PT.Meratus line Surabaya.

**Kata kunci:** Penyandaran kapal, keterlambatan, kualitas jasa pengiriman

## ABSTRACT

*The background of this applied scientific research work is a cause of delay in a ship docking at PT. Meratus line Surabaya. The purpose of this applied scientific research work is to find out a cause of delays in ship docking that are not in accordance with the schedule made by the company, and what impact What will happen if the ship experiences a delay in docking and what efforts should be made to minimize the delay in docking the ship.*

*The methodology in applied scientific research is descriptive in the form of numbers with a quantitative method approach. This data collection technique uses a sample of respondents by collecting the number of responses from some loading and unloading personnel, ship crews, office employees and service users. The data collection technique for this research was filling out a questionnaire with a Likert scale that had been prepared by the author. The data that has been collected will be processed using the SPSS (Statistical Program for Social Science) application version 25.*

*Based on the results of the research that has been processed, it was found that the hypothesis test obtained T table of 2.024, with the results of testing the loading and unloading power factor a sig value of 3.050 greater than T table, it can be said that it has an effect, the sig value of the natural weather factor test is -1.151 smaller than T table, the factor the weather has no effect on freight forwarding services, and the sig value of the ship document processing factor is 3.832 greater than Ttable, so it has an effect on freight forwarding services. From this data processing, it can be concluded that loading and unloading personnel, ship document management have an effect on freight forwarding services. That with an average descriptive test, loading and unloading personnel are 42.05, natural weather is 41.58, document handling is 33.23 and shipping services goods 2.763. In addition, the value obtained from multiple linear regression of 0.323 is said that the loading and unloading force factor affects goods delivery services, a value of -0.121 is obtained for the natural weather factor, it can be said that natural weather has no effect, and the value of the document management factor is 0.595, so it can be said that document management has an effect on goods delivery services at PT. Meratus line Surabaya.*

**Keywords:** *ship docking, delays, marine operations, delivery service quality*

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **ANALISIS FAKTOR  
KETERLAMBATAN PENYANDARAN  
KAPAL TERHADAP KINERJA JASA  
PENGIRIMAN BARANG DI PT  
MERATUS LINE SURABAYA**

Nama Taruna : Misbakhul Ulum

NIT : 07.19.038.1.12

Program Studi : Diploma IV Transportasi

Laut. Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk  
diseminarkan.

Menyetujui, Surabaya

Pembimbing I



**FARIS NOFANDI, S.Si, T, M.Sc**  
PENATA Tk. 1 (III/d)  
NIP. 19841118 200812 1 003

Pembimbing II



**DIYAH PURWITASARI, S.Psi, MM**  
PENATA Tk.1 (III/d)  
NIP. 19831009 201012 2 001

Mengetahui,

Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut

Politeknik Pelayaran Surabaya



**FARIS NOFANDI, S.Si, T, M.Sc**  
PENATA Tk. 1 (III/d)  
NIP. 19841118 200812 1 003

**PENGESAHAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN  
ANALISIS FAKTOR KETERLAMBATAN  
PENYANDARAN KAPAL TERHADAP KINERJA JASA  
PENGIRIMAN BARANG DI PT.MERATUS LINE  
SURABAYA**

Disusun dan Diajukan Oleh:

MISBAKHUL ULUM

NIT. 07.19.038.1.12

Progam Diploma IV Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi pada tanggal 17 Juli 2023

Menyetujui,

Penguji I



**HENNA NURDIANSARI, ST.,M.T.,M.Sc**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198512112009122003

Penguji II



**DIYAH PURWITASARI, S.Psi, MM.**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198310092010122002

Penguji III



**FARIS NOFANDIS, Si.T., M.Sc.**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198411182008121003

Mengetahui,

Ketua Jurusan Transportasi Laut

Politeknik Pelayaran Surabaya



**FARIS NOFANDIS, Si.T., M.Sc.**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198411182008121003

## KATA PENGANTAR

Kami memajatkan puji syukur kehadirat Allah Yang Maha Kuasa, karena atas penelitian tentang analisis faktor keterlambatan penyandaran kapal terhadap kinerja jasa pengiriman barang di PT. Meratus Line dapat dilaksanakan.

Penelitian ini dilaksanakan karena ketertarikan peneliti pada masalah yang sering terlupakan dan tidak dianggap menjadi masalah, padahal justru faktor yang sering diabaikan inilah yang menjadi salah satu faktor penghambat terwujudnya performa yang baik dari suatu pelabuhan.

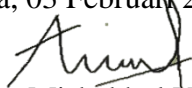
Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kuantitatif membuat gambaran secara obyektif dengan menggunakan angka berdasarkan pengumpulan data. Penelitian ini mendalami masalah faktor keterlambatan kapal di PT Meratus Line. Penelitian telah melakukan pengumpulan data kemudian melakukan interpretasi dan menyusun simpulan sehingga mendapatkan hasil sesuai tujuan penelitian.

Pada kesempatan ini disampaikan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu sehingga penelitian ini dapat dilaksanakan, antara lain kepada :

1. Kepada kedua orang tua.
2. Kepada Keluarga besar saya yang telah mengarahkan dan membimbing saya.
3. Kepada rekan angkatan dan rekan seperjuangan saya.
4. Kepada pegawai dan crew kapal PT. Meratus Line Surabaya
5. Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya Bapak Heru Widada, MM;
6. Pembimbing I Bapak Faris Nofandi S.Si.T., M.Sc.
7. Pembimbing II Ibu Diah Purwitasari, S.Psi, MM.

Demikian, semoga penelitian ini bermanfaat bagi pembaca dan dapat meningkatkan performa pelabuhan Indonesia.

Surabaya, 03 Februari 2023

  
Misbakhul Ulum



## DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL .....	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
PERSETUJUAN SEMINAR .....	vi
KATA PENGANTAR.....	viii
ABSTRAK .....	iv
<i>ABSTRACT</i> .....	v
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR .....	xi
DAFTAR LAMPIRAN .....	xiii
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang Penelitian.....	1
B. Rumusan Masalah.....	4
C. Tujuan Penelitian .....	5
D. Batasan Masalah .....	5
E. Manfaat Penelitian .....	6
BAB II LANDASAN TEORI .....	7
A. Review Penelitian Sebelumnya .....	7
B. Landasan Teori .....	9
C. Kerangka Penelitian.....	35
D. Hipotesis .....	36
BAB III METODE PENELITIAN.....	38

A. Jenis Penelitian .....	38
B. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	38
C. Definisi Koseptual Variabel dan Definisi Operasional .....	39
D. Intrumen Penelitian yang Digunakan .....	41
E. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data.....	41
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>52</b>
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	52
B. Hasil Peneltian .....	55
1. Deskripsi Variabel penelitian .....	55
2. Uji Hipotesis .....	63
3. Analisis Data.....	67
C. PEMBAHASAN .....	82
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>89</b>
A. Kesimpulan .....	89
B. Saran.....	91
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>93</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>96</b>

## DAFTAR TABEL

1.1 Data Keterlambatan kapal .....	3
2.1 Penelitian terdahulu .....	8
2.2 Penelitian terdahulu .....	9
3.1 Definisi Operasional.....	39
3.2 Skala Likert .....	40
4.1 Deskripsi karakteristik Tenaga bongkar muat.....	54
4.2 Deskripsi karakteristik Crew kapal .....	55
4.3 Deskripsi karakteristik Pegawai kantor.....	55
4.4 Deskripsi karakteristik Pengguna jasa.....	56
4.5 Uji deskriptif Tenaga bongkar muat.....	57
4.6 Uji deskriptif Cuaca alam.....	58
4.7 Uji deskriptif Pengurusan dokumen.....	59
4.8 Uji deskriptif Jasa pengiriman barang.....	59
4.9 Uji deskriptif Ringkasan variabel.....	60
4.10 Uji T .....	63
4.11 Uji F.....	65
4.12 Uji Validitas X1 .....	67
4.13 Uji Validitas X2 .....	68
4.14 Uji Validitas X3 .....	69
4.15 Uji Validitas Y .....	70
4.16 Uji Reabilitas X1 .....	71
4.17 Uji Reabilitas X2.....	71
4.18 Uji Reabilitas X3.....	72

4.19 Uji Reabilitas Y .....	73
4.20 Uji Normalitas .....	74
4.21 Uji Multikolinearitas .....	76
4.22 Uji Heterokedesilistas .....	77
4.23 Uji Regresi Linier Berganda.....	78
4.24 Uji Koefisien determasi .....	80

## DAFTAR GAMBAR

2.1 General Cargo Carrier .....	16
2.2 Bulk Cargo Carrier .....	16
2.3 Motor Tangker.....	17
2.4 Special Designed Ship.....	17
2.5 Container Vesseel.....	17
2.6 Passanger Vesseel .....	18
2.7 Cargo Passenger Vesseel.....	18
2.8 Kerangka pikir .....	35
4.1 Struktur Organisasi.....	52
4.2 Histrogam .....	68
4.3 Histrogram Regresi Linier Berganda .....	72
4.4 Diagram Grafik .....	72

## DAFTAR LAMPIRAN

1. Dokumentasi.....	96
2. Data Responden.....	97
3. Hasil Output Uji SPSS .....	101
4. Monitoring Inapornet .....	104
5. Rekap Kedatangan Kapal Perbulan.....	105
6. Angket Pertanyaan Variabel.....	106
7. Google form variabel.....	110

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Penelitian**

Sebagai negara maritim, Indonesia memiliki wilayah laut yang sangat luas. Luas perairan Indonesia lebih besar dari luas daratannya. Transportasi adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu. Angkutan orang atau barang bukanlah tujuan akhir, sehingga permintaan jasa angkutan dapat dikatakan sebagai permintaan turunan yang timbul dari permintaan barang atau jasa lainnya. Oleh karena itu, jika faktor pendukung sudah ada, maka perlu adanya angkutan baru. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, tetapi ditutupi oleh kepentingan transportasi lainnya menurut Morlok (1984).

Indonesia memiliki layanan transportasi laut sejak zaman kuno, masyarakat Indonesia menggunakan transportasi laut untuk memastikan kelancaran operasi pengiriman barang dalam dan luar negeri. Sumber daya Pengiriman barang dianggap efisien bila kapal memiliki daya angkut yang besar dan harga yang cukup terjangkau. Angkutan laut juga bisa memuat barang dalam jumlah banyak dibandingkan dengan moda transportasi lain seperti transportasi udara dan darat. Di latar belakang ini, ada banyak layanan pengiriman laut masyarakat telah mencintai jasa pengiriman dengan kapal laut dari dulu hingga sekarang.

Transportasi laut adalah cara yang tepat untuk mengangkut barang dari tempat ke tempat lain, dengan menggunakan perusahaan jasa pengiriman barang menggunakan kapal. Kapal adalah kendaraan transportasi penumpang

dan barang seperti kapal container dan kapal penumpang. Kapal merupakan alat transportasi laut yang cukup besar yang bisa memuat barang dan manusia . menurut Suyono (2007:121).

Pelabuhan ialah suatu daerah perairan yang telah terlindungi dari gelombang, serta telah dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga, crane-crane, gudang laut (transito). Dermaga merupakan suatu tempat kapal sandar yang dapat digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar dan muat barang. Dermaga ini dilengkapi juga dengan jalan kereta api dan jalan raya Triatmodjo (2010:3). Crane-crane merupakan tempat untuk membongkar atau memuat peti kemas dari kapal ke truk. Sedangkan gudang laut (transito) merupakan tempat barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan. Pelabuhan tanjung perak Surabaya merupakan salah satu dari 7 cabang provinsi yang dikelola manajemennya oleh PT.Pelindo III (Persero). PT.Pelindo III merupakan suatu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang memiliki kantor pusat di jalan Perak Timur No.610 Surabaya.

PT. Meratus line adalah suatu perusahaan pelayaran Shipping line dan shipowner yang berada di wilayah lingkungan PT. Pelindo III (Persero) cabang Surabaya. PT. Meratus line memiliki kendala yaitu keterlambatan penyandaran kapal. Faktor keterlambatan penyandaran kapal saat berada di Pelabuhan tanjung perak saya ambil contoh pada kapal MV. MERATUS PANGKALPINANG. Pada tanggal 03 Februari 2022, di sekitar perairan Laut Kendari mengalami cuaca buruk ombak dan badai sehingga berdampak langsung untuk kedatangan kapal



atau *Estimasi Time Arrival* (ETA). Kapal MV. MERATUS BARITO juga mengalami mengalami keterlambatan dari pelabuhan sorong menuju Dermaga PT. Pelindo III rencana akan datang pada tanggal 13 Januari 2022. Akibat dari keterlambatan tersebut yaitu terjadinya pengunduran jadwal dan dermaga sandar kapal. Karena faktor permasalahan sehingga waktu kedatangan kapal atau *Estimasi Time Arrival* (ETA) kapal mengalami pengunduran jadwal. Oleh sebab itu, dilakukan perubahan waktu dan tempat sandar kapal dengan permohonan Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) dalam sistem Inapornet dan sisitem anjungan PT Pelindo III Surabaya.

Peran bidang marine operasional penting untuk menunjang kelancaran proses penyandaran kapal tersebut. Adapun beberapa permasalahan yang terjadi saat penulis melakukan praktek darat di PT. Meratus Line dari tanggal 03 Januari 2022 sampai dengan 29 Juli 2022. Dapat dilihat pada tabel 1.1 dibawah ini :

Table 1.1 Data keterlambatan beberapa kapal di PT. Meratus Line.

Nama Kapal	LOA	GRT	Flag	Draft	Kapal Tiba		Realisasi	
					Tanggal	Jam	Tanggal	Jam
MV. Meratus Pangkal Pinang	117 M	5536	INA	7 M	03-02-2022	05.00	05-02-2022	16.30
MV. Meratus Barito	107 M	3580	INA	5 M	09-03-2022	10.00	10-03-2022	12.00
MV. Meratus Benoa	107 M	3668	INA	5 M	15-03-2022	04.00	16-03-2022	09.00

MV. Meratus Medan	162 M	13.853	INA	9 M	15-02-2022	05.00	16-02-2022	03.00
MV. Meratus Sabang	105 M	3106	INA	5 M	11-02-2022	05.00	13-02-2022	03.00

Sumber data: PT. Meratus line head office Surabaya

Seorang peneliti melakukan pengamatan penyebab keterlambatan penyandaran kapal PT. Meratus line di pelabuhan tanjung perak Surabaya. Keterlambatan penyandaran kapal disebabkan oleh beberapa masalah yaitu tenaga bongkar muat yang kurang cepat dalam bekerja, kapal mengalami kerusakan, cuaca buruk dan kurang cepatnya pelayanan yang diberikan badan usaha pelabuhan. Penulis sangat tertarik untuk meneliti masalah tersebut dengan membuat penelitian lebih dalam dan penulis memutuskan untuk mengambil judul. “Analisis Faktor Keterlambatan Penyandaran Kapal Terhadap Jasa Pengiriman Barang di PT. Meratus Line Surabaya “.

## **B. Rumusan Masalah**

Marine Operasional PT. Meratus Line Bertanggung jawab untuk mengatur kegiatan kapal diwaktu sandar agar menciptakan proses kelancaran dan ketepatan waktu yang telah di rencanakan untuk kapal sandar. Maka dari itu dikatakan Marine Operasional memegang peranan sangat penting dalam proses penyandaran kapal, sehingga penulis dapat merumuskan beberapa permasalahan yang ada di karya ilmiah terapan sebagai berikut :

1. Apa saja faktor yang mengambat untuk proses penyandaran kapal PT. Meratus line di pelabuhan Tanjung Perak?
2. Apa saja dampak yang akan terjadi jika kapal mengalami

keterlambatan penyandaran kapal PT. Meratus Line di Pelabuhan Tanjung perak?

3. Apa saja upaya yang harus dilakukan untuk mengurangi keterlambatan penyandaran kapal PT. Meratus Line di Pelabuhan Tanjung Perak?

### **C. Tujuan Penelitian**

Dalam penelitian karya ilmiah terapan ini mempunyai beberapa tujuan yang ingin dicapai, sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui faktor-faktor penghambat proses penyandaran kapal PT. Meratus Line di Pelabuhan Tanjung Perak.
2. Untuk mengetahui dampak-dampak yang akan terjadi jika kapal mengalami keterlambatan penyandaran kapal oleh PT. Meratus Line di Pelabuhan Tanjung Perak.
3. Untuk mengetahui upaya-upaya apa saja yang dilakukan untuk mengatasi faktor-faktor penyebab keterlambatan penyandaraan kapal PT. Meratus Line di Pelabuhan Tanjung Perak.

### **D. Batasan Masalah**

Dalam penyusunan karya ilmiah terapan ini, penulis melakukan pengamatan dan mengulang kembali pengalamannya selama praktek darat di PT. Meratus line Surabaya mengenai “*Faktor Penyebab Keterlambatan Penyandaran Kapal terhadap kinerja jasa pengiriman barang di PT. Meratus Line*”:

1. Data karya ilmiah terapan ini di lakukan dari 03 januari 2022 – 29 juli 2022 saat penulis melakukan praktek darat.

2. Analisis pada karya ilmiah terapan ini dilakukan di PT. Meratus Line.
3. Metode analisis ini menggunakan metode analisis regresi linier berganda dengan variabel:
  - a. Variabel independen X: Faktor keterlambatan penyandaran kapal
    - X 1 = Tenaga bongkar muat
    - X 2 = Cuaca alam
    - X3 = Pengurusan dokumen
  - b. Variabel dependen Y: Kinerja jasa pengiriman barang

#### **E. Manfaat Penelitian**

Dari hasil penelitian ini diharapkan untuk mendapatkan manfaat serta sumbangan yang berarti bagi pihak-pihak yang terkait dengan pelayanan, dunia pelayaran dan dunia wawasan, sebagai berikut :

##### 1. Manfaat Teoritis

Menambah lagi sumber pengetahuan serta wawasan baru terhadap pengembangan media pembelajaran tentang tugas marine operasional terhadap proses penyandaran kapal. Sumber ilmu dan wawasan tambahan bagi penelitian sejenis bagi masa akan datang dapat berkontribusi dalam bidang pendidikan. Khususnya dalam proses pembelajaran dan pengembangan media pembelajaran tentang tugas marine operasional terhadap proses kelancaran penyandaran kapal digunakan untuk acuan dan referensi penelitian berikutnya dan meningkatkan pengetahuan serta kualitas pendidikan bagi pembaca atau lembaga pendidikan khususnya di POLTEKPEL Surabaya.

## 2. Manfaat Praktis

Menambah Masukan terhadap upaya apa saja yang harus dilakukan perusahaan untuk proses kelancaran penyandaraan kapalnya bagi pembaca dan masyarakat umum khususnya civitas akademis POLTEKPEL Surabaya dengan mengetahui alur penyandaran kapal apa saja yang harus disiapkan sertapihaj mana saja yang berkontribusi untuk proses kapal sandar agar terjadi kelancaran kapal tersebut hingga di pelabuhan untuk berangkat kembali, serta upaya yang harus dilakukan untuk memaksimalkan dan mengurangi keterlambatan penyandaran kapal, dan memberikan contoh dan pengalaman serta permasalahan yang dihadapi sehingga pembaca dapat mengembangkan pola pikir lebih lanjut guna meningkatkan pengetahuan dan kualitas pendidikan lebih baik lagi. Serta dapat bermanfaat sebagai acuan bagi perusahaan PT. Meratus Line dalam melaksanakan pekerjaan dan kekompakan tim kerja guna untuk memperlancar proses kegiatan penyandaran kapal di pelabuhan Tanjung Perak dengan penanganan yang lebih teliti tepat dan cepat.

## BAB II LANDASAN TEORI

### A. Review Penelitian Sebelumnya

Pada bagian ini, terdapat beberapa hasil penelitian sebelumnya dengan topik yang digunakan peneliti sebagai referensi. Beberapa hasil penelitian dapat dilihat pada tabel 2.1 dibawah ini :

Table 2.1 Penelitian terdahulu

Judul Penelitian	Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Penyandaran Kapal Asing Yang Diageni Oleh Pt. Adi Bahari Nuansa Di Pelabuhan Banten
Pengarang, publikasi	Dimas Ahmad Alimuddin, Perpustakaan Politeknik Pelayaran Semarang
Tahun	2020
Metodologi Penelitian	Menggunakan Metode Penelitian Deskriptif dengan Pendekatan Kualitatif, dengan Teknik Analisa Pengumpulan Data Berdasarkan Hasil Observasi, Wawancara dan Dokumentasi di Lapangan
Pembahasan	Untuk Mengetahui Faktor apa saja yang disebabkan oleh beberapa permasalahan yang ada serta dampak yang ditimbulkan dari faktor tersebut dan upaya apa yang dilakukan guna meminimalisir dan mengantisipasi adanya Keterlambatan Penyandaran kapal
Perbedaan	Penelitian sebelumnya mengenai kapal dari perusahaan lain sedangkan penelitian adalah mengurus kapalnya sendiri
Kesamaan	Sama-sama mengurus kedatangan kapal disuatu pelabuhan, tetapi penelitian terdahulu berfokus untuk mengurus kapal asing sedangkan penelitian ini berfokus pada pengurusan kapal milik perusahaan sendiri atau pemilik kapal

Tabel 2.2 Penelitian Terdahulu

Judul Penelitian	Analisis Faktor - Faktor Penghambat Kedatangan Kapal Pelayaran Domestik Terhadap Kinerja Perusahaan Keagenan Pada Pt. Dian Samudera Line- Surabaya
Pengarang, publikasi	Nugroho Dwi Priyohadi, Perputakaan Universitas Surabaya
Tahun	2022
Metodologi Penelitian	Jumlah sampel penelitian diambil dengan menggunakan <i>Proportional random sampling</i> yaitu dengan mengambil sampel sebanyak 64 kapal domestik yang terdiri dari : 17 kapal <i>Tugboat</i> Tongkang , 21 Kapal <i>Tanker</i> dan 26 Kapal <i>General Cargo</i> . Teknik Analisa Regresi Linier Berganda untuk menguji hipotesis digunakan uji F pada taraf nyata = 0,05, digunakan untuk mengetahui apakah secara bersama-sama variabel bebas (X) mempunyai pengaruh signifikan terhadap variabel terikat (Y). Nilai signifikan F pengujian hipotesis adalah sebesar 0,000 apabila dibandingkan dengan taraf nyata = 0,05 berarti nilai signifikan F lebih kecil dari taraf nyata = 0,05.
Pembahasan	Produktivitas Bongkar Muat di Dermaga, dan Waktu sangat berpengaruh dalam kepengurusan variabel yang paling dominan yang berpengaruh terhadap Kinerja Agen Pelayaran di PT. Dian Samudera Line Surabaya.
Perbedaan	Penelitian sebelumnya menggunakan satu variabel bebas sedangkan penelitian ini tiga variabel bebas
Kesamaan	Menggunakan metode penelitian dengan pendekatan regresi linier

## B. Landasan Teori

### 1. Keagenan Kapal

#### a. Keagenan kapal

Jasa agen adalah tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain, pada dasarnya bersifat intangible (tidak berwujud fisik) dan tidak mengakibatkan kepemilikan sesuatu menurut Philip Kotler

(2006:6). Menurut Zeithaml dan Bitner yang dikutip Ratih Hurriyati (2008:28) “*All economic activities with outputs other than products in a physical sense, consumed and produced at the same time, provide added value and are essentially intangible for the first buyer*”. “Jasa ialah Seluruh aktivitas ekonomi dengan output selain produk dalam pengertian fisik, di konsumsi dan diproduksi pada saat bersamaan, memberikan nilai tambah dan secara prinsip tidak berwujud bagi pembeli pertamanya”.

Dari beberapa pengertian tentang jasa maka dapat disimpulkan bahwa jasa merupakan suatu produk yang intangible tidak berwujud fisik yang di tawarkan untuk memperoleh serta memenuhi kebutuhan yang tidak bersifat memiliki. Jasa juga selalu ada interaksi oleh kedua pihak antara pengguna jasa dan penyedia jasa tersebut, dalam hal nya juga jasa keagenan kapal. Pelayanan jasa adalah suatu manajemen proses penawaran yang terjadi antara perjanjian kedua pihak antara pengguna jasa keagenan kapal dengan penyedia jasa keagenan kapal guna menjual dan



menawarkan jasa mereka.

#### b. Keagenan

Keagenan adalah hubungan berkuatan secara hukum yang terjadi ketika duapihak bersepakat membuat perjanjian, jika salah satu pihak “agen” (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan “pemilik” (*shipsowner*) dengan syarat bahwa pemilik tetap memiliki hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang di percayakan kepadanya menurut R.P. Suyono (2007:101). Untuk menjalankan kegiatan pelayanan penyandaran kapal di Surabaya maupun di kantor cabang lainnya dapat menunjuk agen-agen sesuai dengan pelabuhan dimana kapal tersebut melakukan kegiatan membongkar ataupun memuat muatan peti kemas.

Keagenan memiliki beberapa peran keagenan yang termasuk dalam melayani kapal, antara lain yaitu:

- 1) Layanan dan persyaratan awak atau kapal bawahan, seperti awak yang sakit dan pergantian awak.
- 2) Pengadaan kapal dan penyediaan suku cadang yang diperlukan untuk mengganti peralatan atau suku cadang kapal yang rusak.
- 3) Menghadiri kebutuhan kapal seperti air tawar, bahan bakar dan barang-barang lain yang diperlukan atau diminta oleh kapal dan lainnya.

Keagenan memiliki beberapa tugas yang berkaitan dengan operasi jasa keagenan, antara lain yaitu:

- 1) Manajemen izin kapal untuk izin masuk dan keluar pelabuhan.
- 2) Memenuhi kewajiban administrasi kapal pada saat memasuki pelabuhan, baik pramuka, tugging, mooring, anchoring, water services bargaining, dan lain-lain.
- 3) Mengurusi semua kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal, stowage, lashing dan lainnya.
- 4) Menemui instansi-instansi yang terkait dalam proses kedatangan maupun keberangkatan kapal.
- 5) Mengatur dokumen-dokumen yang di minta untuk pemuatan kapal.

Untuk mendukung kelancaran kegiatan penyandaran kapal, pengguna jasa atau customer bekerjasama dengan PT. Meratus line yang ditunjuk sebagai jasa pengiriman barang melalui kapalnya khususnya di pelabuhan Tanjung Perak. Menurut KM Perhubungan No.33 Tahun 2001, perusahaan angkutan laut antar pulau maupun luar negeri yang kapalnya melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia terbuka

untuk perdagangan luar negeri wajib menunjuk perusahaan angkutan laut nasional yang memenuhi persyaratan sebagai agen umum. Menurut buku Engkos K. dan Hananto S. (2016), terdapat beberapa fungsi marine operasional, antara lain yaitu:

- 1) Menyusun program operasional berdasarkan kebijakan Head Office (Ho), baik dalam pelayanan rute kapal liner service maupun tramper.

- 2) Memonitor pelaksanaan operasional di lapangan baik yang bersifatkegiatan fisik muatan maupun kegiatan jadwal datang dan berangkat kapal.
- 3) Mengadministrasikan kegiatan operasional baik yang berkaitan dengan kegiatan fisik operasional maupun yang menyakut keuangan.
- 4) Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan operasional dilapangan sebagai masukan dalam menentukan kebijakan sebagaimana mestinya;
- 5) Mengupayakan kegiatan operasional sesuai dengan kebijkan sedemikian rupa sehingga dapat memberikan gambaran terhadap kegiatan pokok perusahaan. Persetujuan dan penolakan ataspermohonan izin diberikan dalam jangka waktu tiga hari dalam jam kerja dengan persyaratan dokumen lengkap.

## **2. Keterlambatan Penyandaran Kapal**

### **a. Keterlambatan**

Menurut kutipan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) karya Ebta S. (2012), keterlambatan berasal dari kata lamban yang artinya pelan-pelan, memakan waktu lama, dan tidak tepat waktu. Menurut

Ervianto (2014), keterlambatan adalah waktu pelaksanaan yang tidak digunakan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu ataulebih kegiatan tertunda atau tidak selesai pada waktu yang direncanakan.

Dalam hal ini PT. Meratus line di bidang marine operasional

sebagai agen kapal harus mengusahakan kegiatan sandar kapal secara berkala guna meminimalisir kerugian yang ditimbulkan akibat keterlambatan sandar kapal yang disebabkan oleh faktor teknis maupun non teknis. Akibatnya pihak berelasi memiliki hubungan kerja sama yang tidak menguntungkan. Penundaan *docking* dapat dihindari atau dikurangi jika pihak berelasi berkomunikasi secara efektif, semua sarana dan prasarana pendukung yang harus memadai, berita cuaca terbaru melalui VTS (*Vessel Traffic Services*) berdasarkan informasi yang diperoleh dari BMKG, sumber daya manusia yang kompeten guna kelancaran penyandaran kapal.

VTS adalah pelayanan lalu lintas kapal yang diselenggarakan di kawasan yang saling terintegrasi dan dilaksanakan oleh pihak otoritas pelabuhan (Kementerian Perhubungan). VTS dirancang untuk meningkatkan keselamatan kapal, efisiensi navigasi, dan perlindungan lingkungan, dengan kemampuan berinteraksi dan menanggapi situasi pengembangan lalu lintas dikirimkan di area VTS melalui elektronik radio jelajah. Layanan Lalu Lintas Kapal ini menyediakan.

#### b. Penyandaran

Penyandaraan berasal dari kata bersandar, proses, metode, atau tindakan menyandarkan kapal didermaga Menurut Kamus Besar Bahasa

Indonesia (KBBI). Berdasarkan pengertian tersebut, kegiatan bersandar dapat diartikan sebagai kegiatan menyandarkan atau menempelkan kapal kedarat atau pelabuhan guna melakukan operasi kegiatan bongkar muat. Dalam hal ini, Marine Operasional berperan penting dalam kegiatan yang dilakukan mulai dari kedatangan kapal di pelabuhan sampai dengan pemberangkatan kapal, pengurusan jasa pandu, tunda dan pengurusan kelengkapan semua jenis dokumen-dokumen kapal untuk persyaratan kapal sandar. Oleh sebab itu, proses penyandaran ini membutuhkan penanganan serta pelayanan dengan sangat maksimal dikarenakan sistem dan aturan yang berada di setiap pelabuhan atau dermaga punya ketentuan yang berbeda-beda untuk proses sandar yang digunakan.

### c. Kapal

Menurut UU Pelayaran Nomor 17 Tahun (2008), Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan oleh tenaga angin, tenaga mekanik, tenaga lain, digandeng atau digandeng, termasuk kendaraan dengan penyangga dinamis, kendaraan di bawah air, serta alat terapung dan bangunan terapung yang tidak bergerak. Kapal dagang menurut rutanya dapat dibagi menjadi dua yaitu tramper dan liner. Tramper adalah kapal dengan tujuan, rute dan jadwal yang tidak dapat di tetapkan (Berubah-ubah). Sedangkan liner adalah kapal yang sudah memiliki tujuan, trayek pelayaran dan jadwal kapal yang sudah di atur oleh perusahaan. Menurut Suwarno (2013), kapal laut niaga dibedakan sebagai

berikut:

1) Kapal Barang (*Cargo Vessel*)

Kapal barang merupakan kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut barang, tergantung dari jenis barangnya. Setiap Kapal diklasifikasikan menjadi beberapa jenis berdasarkan muatannya:

- a) *General cargo carrier* merupakan kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan (*General cargo*), yaitu muatan yang terdiri dari barang-barang yang dikemas dalam peti, karung, dan lain-lain dan barang itu dikapalkan oleh banyak pengirim serta ditujukan untuk banyak penerima di banyak pelabuhan tujuan. Dapat dilihat pada gambar 2.1 dibawah ini :



Gambar 2.1 *General Cargo Carrier*

Sumber: Arsip Perusahaan

- b) *Bulk cargo carrier* merupakan kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan curah, yaitu muatan curah yang dikirim dalam jumlah besar sekaligus dan tidak dibungkus . Dapat dilihat pada gambar 2.2 dibawah ini :



Gambar 2.2 *Bulk Cargo Carrier*

Sumber: Arsip Perusahaan.

- c) Kapal tanker, yaitu kapal yang diperuntukkan untuk mengangkut muatan cair. Dapat dilihat pada gambar 2.3 dibawah ini :



Gambar 2.3 *Motor Tanker*

Sumber: PT. Waruna Tanker

- d) *Special designed ship* merupakan kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut barang tertentu seperti daging segar (yang harus diangkut dalam keadaan beku), gas cair (LNG), LPG, dan sebagainya. Dapat dilihat pada gambar 2.4 dibawah ini :



Gambar 2.4 *Special Designed Ship*

Sumber: Arsip Perusahaan

- e) Kapal kontainer merupakan kapal yang dikhususkan untuk mengangkut muatan ke dalam container. Dapat dilihat pada gambar 2.5 dibawah ini :



Gambar 2.5 *Container Vessel*  
Sumber: PT. Meratus Line

- f) Kapal Penumpang

Kapal penumpang merupakan kapal yang dikhususkan untuk mengangkut penumpang/orang. Dapat dilihat pada gambar 2.6 dibawah ini :



Gambar 2.6 *Passanger Vessel*

Sumber: Arsip Perusahaan

- g) Kapal Barang Penumpang (*Cargo Passenger Vessel*)

Kapal barang penumpang merupakan kapal yang di khususkan untuk tujuan mengangkut muatan (*cargo*) dan penumpang (*passenger*) bersama-sama dalam perbandingan harus seimbangan. Dapat dilihat pada gambar 2.7 dibawah ini :





Gambar 2.7 *Cargo Passenger Vessel*

Sumber: Arsip Perusahaan

### 3. Persyaratan Pengurusan Dokumen

Ada beberapa persyaratan untuk proses penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak sesuai yang diatur oleh instansi terkait, antara lain yaitu:

#### a. Penerbitan nomor PKK (*Pemberitahuan Penyandaran Kapal*)

Untuk penerbitan nomor PKK memiliki beberapa syarat administrasi, yaitu:

- 1) Surat penunjukan keagenan (jika bukan kapal milik / bukan kapal yang dioperatori).
- 2) Salinan trayek kapal (RPK/PKKA/IPKA/PPKN).
- 3) Salinan dokumen muatan (*Bill Of Lading / Manifest / Shipping Instruction*).
- 4) Salinan dokumen dari instansi terkait seperti rekomendasi ijin bongkar dari Gubernur untuk komoditi tertentu dan surat keterangan sah hasil hutan kayu untuk komoditi kayu.

Sistem dan prosedur yang dilakukan untuk pelayanan Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) sebagai berikut:

- 1) Pemohon mengajukan permohonan ke kantor otoritas pelabuhan utama Tanjung Perak;

- 2) Permohonan pemberitahuan kedatangan kapal di terima oleh pejabat pengawas lalu lintas kapal;
  - 3) Pejabat pengawas lalu lintas kapal meneruskan permohonan pemberitahuan kedatangan kapal ke kepala seksi lalu lintas angkutan laut;
  - 4) Setelah menilik permohonan, kepala seksi lalu lintas angkutan laut pemberitahuan kedatangan kapal tersebut diteruskan ke kepala bidang lalu lintas angkutan laut dan membubuhkan paraf untuk diteruskan ke kepala kantor;
  - 5) Kepala kantor menyetujui dan menandatangani pemberitahuankedatangan kapal;
  - 6) Dikembalikan ke pejabat pengawas lalu lintas kapal untuk di nomori dandi distribusikan;
  - 7) Waktu pelayanan yang dibutuhkan kurang lebih 20 menit.
- b. Pengajuan RKBM (*Rencana Kegiatan Bongkar Muat*)
- Persyaratan yang harus dipenuhi untuk Pelayanan Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM) sebagai berikut:
- 1) Berkegiatan di pelabuhan tanjung perak;
  - 2) Syarat administrasi, antara lain yaitu:
    - a) Surat penunjukan pelaksana bongkar muat dari onwner/kuasanya;
    - b) Salinan nomor pkk yang telah disetujui;
    - c) Salinan dokumen muatan (*Bill Of Lading / Manifest / Shipping Instruction*);

- d) Salinan Surat Pernyataan Kerja Bongkar Muat (SPKBM);
- e) Bukti pembayaran PNBP pengawasan B/M (jika barang muat dikenakan PNBP).

Sistem dan Prosedur yang dilakukan untuk Pelayanan Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM) sebagai berikut:

- 1) Pemohon mengajukan permohonan ke kantor otoritas pelabuhan utamatanjung perak;
  - 2) Permohonan pemberitahuan kedatangan kapal di terima oleh pengawas penunjang angkutan laut;
  - 3) Pengawas penunjang angkutan laut meneruskan permohonan pemberitahuan kedatangan kapal ke kepala seksi lalu lintas angkutan laut;
  - 4) Setelah menilik permohonan, Kepala seksi lalu lintas angkutan laut pemberitahuan kedatangan kapal tersebut diteruskan ke kepala bidang lalu lintas angkutan laut dan membubuhkan paraf untuk diteruskan ke kepala kantor;
  - 5) Kepala kantor menyetujui dan menandatangani rencana kegiatan bongkar muat;
  - 6) Dikembalikan ke pengawas penunjang angkutan laut untuk di nomori dan didistribusikan;
  - 7) Waktu Untuk Pelayanannya kurang lebih 15 menit.
- c. PPK (Penetapan Penyandaran Kapal)

Persyaratan yang harus dipenuhi untuk pengajuan PPK (Pelayanan Penetapan Penyandaran Kapal) sebagai berikut:

- 1) Nomor PKK (*Pemberitahuan Kedatangan Kapal*) yang sudah disetujui oleh Otoritas Pelabuhan.
- 2) RKBM (*Rencana Kegiatan Bongkar Muat*) yang telah dikirim oleh Perusahaan Bongkar/Muat sesuai dengan petunjuknya.
- 3) Rencana Penambatan Kapal/Rencana Operasi.

Sistem serta Prosedur yang dilakukan untuk Pelayanan Penetapan

Penyandaran Kapal, sebagai berikut:

- 1) Badan usaha pelabuhan PT.PELINDO III menyampaikan RPKRO.
  - 2) Rapat penetapan lokasi dermaga dan waktu untuk sandar kapal.
  - 3) Kepala Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut menyetujui penetapan penyandaran kapal.
  - 4) Waktu untuk pelayanannya : Kurang lebih 60 Menit
- d. Persyaratan badan usaha pelabuhan.

Ada beberapa persyaratan juga yang harus di minta untuk proses penyandaran kapal oleh badan usaha pelabuhan antara lain :

- 1) Telah melunasi biaya Jasa pelabuhan dengan mengisi permohonan di sistem anjungan tiga pelindo seperti jasa pandu, jasa tunda dan jasa tambat;
- 2) Telah mengirimkan permohonan penunjukan kegiatan bongkar dan muat kapal kepada perusahaan sesuai tempat sandar kapal tersebut.
  - a) Untuk Perusahaan bongkar muat di terminal Berlian dan Mirah menunjuk tenaga kerja bongkar muat PT. Berlian Jasa

Terminal Indonesia (BJTI).

- b) Untuk kapal yang sandar di terminal Nilam, Perusahaan yang ditunjuk untuk kegiatan Bongkar dan Muat adalah PT. Pelindo III Surabaya.
- c) Untuk kapal yang sandar di terminal Teluk Lamong, Perusahaan yang ditunjuk untuk kegiatan bongkar dan muat adalah PT. Teluk Lamong Surabaya.

Dalam hal ini, sesuai dengan persyaratan kapal sandar yang harus dipenuhi sesuai persyaratan yang diminta baik itu instansi pemerintahan serta badan usaha pelabuhan sesuai dengan kegiatan yang menyangkut kegiatan transportasi atau penyandaran kapal yang berada di Pelabuhan Tanjung Perak PT. Meratus line sebagai pemilik kapal dan peti kemas yang telah ditunjuk oleh customer untuk mengirimkan barang mereka. Marine Operasional bertugas mengurus segala macam keperluan dokumen-dokumen diatas kapal yang dibutuhkan untuk proses kelancaran diwaktu penyandaran maupun bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

#### **4. Pihak yang terlibat dalam kedatangan kapal**

Terdapat unsur pelaksana kegiatan fungsi pelabuhan yang disebut sumber daya masyarakat pelabuhan untuk kepentingan pelabuhan bagi kepentingan pengusaha dan kepentingan pemerintah dalam melaksanakan kegiatan kepelabuhanan. Menurut D.A Lasse (2016), pihak-pihak yang terlibat dalam kedatangan kapal antara lain yaitu:

a. Administrator Pelabuhan (*Port Administrator*)

Ketika badan pengusaha pelabuhan pertama kali mengelola pelabuhan, dibentuklah Badan Penyelenggara Pelabuhan (BPP). Istilah administrasi berasal dari kata latin *administrare* yang berarti “melayani” (*to serve*). Administrasi *Administratie* (Belanda) bersifat teknis administratif yang meliputi pencatatan, surat menyurat, pembukuan ringan, pengetikan, agenda dan sebagainya. Administrasi merupakan turunan dari administrasi.

b. Syahbandar (*Harbour Master*)

Berlainan dengan lembaga *Port Administration* yang telah dipaparkan terdahulu, bagi masyarakat maritim Syahbandar baik dengan Kantor maupun sebagai pejabat dikenal semenjak zaman Hindia Belanda. Ketika itu Syahbandar adalah kantor nomor satu di pelabuhan Syahbandar berkualifikasi Syahbandar Ahli dengan dibantu oleh otoritas pelabuhan.

c. Bea cukai (*Customs*)

Bea cukai adalah perusahaan untuk pelayanan *importer* dan *eksportir*. Tugas utamanya menyampaikan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) beserta dengan Daftar Muatan (Manifest). Di pihak lain *importir* menyampaikan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dan *eksportir* menyampaikan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB). Penyampaian pemberitahuan pabean RKSP, Manifest, PIB, PEB dan dokumen pendukung lainnya.

d. Imigrasi (*Immigration*)

Imigrasi dapat disimpulkan sebagai tempat untuk melaporkan kedatangan dan keberangkatan penumpang dari negara asing.

e. Kesehatan pelabuhan (*Port Health*)

Kesehatan pelabuhan disebut juga Kantor Kesehatan Pelabuhan(KKP) dibentuk sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) Departemen Kesehatan yang berperan sangat penting dalam kesehatan di lingkungan kesehatan pelabuhan serta strategis dalam melaksanakan fungsi mencegah serta menangkal penyakit yang di bawah dari luar negara karantina dan penyakit menular potensial wabah, serta untuk meminimalisasi resiko penyebarannya.

## 5. Prosedur untuk Kedatangan Kapal

Menurut Budi Sitorus dkk. (2016), ketika membahas *ship handler* atau tata cara pelayanan, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor: HK.103/3/II/DJPL-15 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Barang memuat aturan dan ketentuan yang menjelaskan tentang tata cara pelayanan internet, antara lain yaitu:

- a. AP: Agen atau Perusahaan Pelayaran
- b. PBM : Jasa Bongkar Muat
- c. PMKU : Pemberitahuan Kegiatan Usaha
- d. PKK: *Ship Arrival Notification*, yaitu rencana untuk memberitahukan kepada pengelola pelabuhan atas kedatangan kapal yang diantarkan oleh perusahaan angkutan laut nasional,

penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus, dan perusahaan angkutan laut umum.

- e. SPM: Surat Persetujuan Kapal Memasuki Pelabuhan (*Clearance in*) yaitu surat persetujuan yang dikeluarkan oleh syahbandar berupa dokumen elektronik yang wajib dipenuhi oleh kapal. Persyaratan kelaiklautan kapal dan wajib lainnya untuk memasuki pelabuhan
- f. RKBM: Rencana kegiatan bongkar muat, yaitu laporan yang disampaikan oleh perusahaan bongkar muat kepada operator pelabuhan muat.
- g. PPKB: Permintaan Jasa Kapal dan Barang yaitu permintaan jasa kepelabuhanan (Labuh, Pandu, Delay, Kepil, Tambat, dan jasa lainnya) serta jenis dan jumlah barang yang akan dibongkar atau dimuat oleh agen pelayaran yang dikeluarkan oleh Pelabuhan Badan Usaha (BUP)
- h. RPK-RO: Rencana Pembekalan dan Operasi Kapal yaitu Dokumen usulan lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada penyelenggara pelabuhan untuk mendapatkan persetujuan.
- i. PPK: Penetapan Penyandaran Kapal yaitu dokumen yang merinci letak dimana tempat sandarnya kapal tersebut.
- j. SPK: Surat Perintah Kerja yaitu dokumen yang memuat perintah kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) untuk melakukan pelayanan kapal seperti Pemanduan Penundaan serta tembatan
- k. SPOG: Perintah Kerja untuk Olah Gerak yaitu surat yang dikeluarkan oleh syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik



yang menyatakan bahwa Kappa telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran untuk melakukan pergerakan di pelabuhan.

- l. LKK: Laporan Keberangkatan Kapal yaitu rencana pemberangkatan kapal yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada penyelenggara pelabuhan
- m. LK3: Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal yaitu laporan yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada penyelenggara pelabuhan mengenai selesainya kegiatan kapal dan mencantumkan tanggal keberangkatan kapal.

#### **6. Prosedur Umum pengiriman barang**

- a. Booking Shipment Setiap pengiriman barang harus disertai Shipping Instruction, copy KTP, NPWNP & SPPKP (Surat Pengukuhan Pengusaha Kena Pajak) Form tersebut dibutuhkan untuk kelancaran pengiriman dan mempermudah komunikasi jika ada hal-hal yang diperlukan dan mempercepat pembuatan Bill of Lading. Untuk pembuatan Bill of Lading diperlukan fixed SI yang mencantumkan data-data muatan yang akan dikapalkan (menyebutkan dengan jelas nama shipper, consignee, Notify Party, commodity, jumlah package dalam container, no container atau seal, term of shipment).
- b. Shipper harus mendeclare jenis komoditi/muatan dan berat muatan pada Shipping Instruction dengan benar pada saat booking container, sehingga depo atau CY bisa merelease container empty

dengan benar sesuai jenis komoditi.

- c. Sebelum kegiatan stuffing atau stripping diharapkan untuk pesan gangburuh atau forklift ke Perusahaan Bongkar Muat, PBM, depo selambat-lambatnya 1 hari sebelum kegiatan dimulai. Pembatalan pemakaian gang buruh atau forklift hanya bisa diterima paling lambat pukul 15.00 sehari sebelum pelaksanaan. Pembatalan dan atau penundaan akan dikenakan denda.
- d. Pengiriman / pengapalan cargo dengan Meratus mengacu pada Term of Shipment adalah CY atau FIOS dimana meratus tidak bertanggung jawab atas isi dan kondisi barang dalam container meskipun stuffing dilakukan di area CY atau Depo Meratus.
- e. Detail term of shipment yang berlaku dapat ditanyakan ke sales.

#### **7. Penerimaan dan Pemeriksaan Container Empty**

- a. Penyerahan container empty akan disesuaikan dengan jenis barang (Food Grade, Non Food Grade atau muatan khusus). Pemakaian container Food Grade untuk muatan Non Food Grade akan dikenakan denda. Besarnya
- b. Pada saat menerima container empty dari Meratus, harus diadakan pemeriksaan oleh pemakai pihak pengirim barang sebelum stuffing atau pengambilan empty untuk stuffing luar. Hal ini untuk memastikan container kami layak pakai.
- c. Shipper berhak menolak container yang diberikan jika dianggap kurang layak atau tidak sesuai dengan kondisi kargo. Untuk penggantian container yang sesuai tidak dipungut biaya. Namun

bila container yang sudah disetujui atau diterima oleh pihak pengirim barang dikembalikan, atau ditukar dengan container lain, maka pengembalian container dikenakan biaya lift on dan lift off empty.

- d. Setelah pihak pengirim barang menyetujui, maka container dianggap dalam keadaan laik dan hasil pemeriksaan kondisi container ini dituangkan ke dalam EIR (Equipment Interchange Receipt) pengambilan container empty sebagai dokumen bukti serah terima container empty. Segala kerusakan container yang terjadi dan tidak tercatat di EIR pengambilan container empty menjadi tanggung jawab customer.
- e. EIR harus ditandatangani oleh depo atau CY dan shipper atau pihak yang mewakili shipper pada saat serah terima container. Bila tidak ada perwakilan shipper, maka sopir dianggap sebagai pihak yang mewakili.
- f. Shipper harus menyimpan copy EIR dari depo atau CY sebagai bukti serah terima
- g. Perusahaan tidak bertanggung jawab atas potensi kerusakan cargo yang disebabkan oleh container yang telah disetujui oleh Pengirim barang sebelumnya.

### **8. Berat Maksimum Isi Container**

Berat maksimum barang (Nett weight cargo) yang diizinkan untuk diisi/stuffing kedalam container COC yaitu

- a. Container dry 20' : 22.000 kg

b. Container dry 40'	: 26.000 kg
c. Iso tank 20	: 20.000 kg
d. Platform 20	: 14.000 kg
e. Container Reefer 20'	: 22.000 kg
f. Container Reefer 40	: 26.000 kg
g. Container Flat rack 20"	: 21.000 kg

Retensi adalah kompensasi yang dibayarkan oleh pengirim barang untuk pengiriman sebagai penalti untuk menggunakan kontainer sebagai pembotolan melebihi batas muat yang ditentukan, terlepas dari apakah itu isi ulang Di dalam dan di luar CY Meratus. Terhitung dari tanggal pelepasan kepada shipper (baik untuk pembongkaran maupun pemuat) sampai tanggal penyelesaian dan peti kemas siap untuk dimuat (sudah diséal). Standard waktu free time yang diberikan ialah 5 hari kerja.

Retensi adalah kompensasi yang harus dibayarkan oleh penerima barang kepada pihak perusahaan pelayaran sebagai denda atas suatu keterlambatan pembongkaran peti kemas yang telah melampaui batas waktu yang ditetapkan. Waktu bebas retensi dihitung dari mulai kapal selesai melakukan bongkar pertama sampai dengan selesai melakukan pembongkaran dan peti kemas siap untuk dikembali ke CY atau depo. Standard waktu bebas diberikan adalah 5 hari kerja.

Jika masih terdapat suatu kondisi setelah pembongkaran muatan petikemas digunakan lagi oleh shipper untuk angkut barang selanjutnya, maka ada peraturan yang dibuat:

- a. Diperbolehkan asalkan pemilik barang dan penerima barang telah melakukan informasi terdahulu kepada perusahaan pelayaran melalui proses pemesanan kembali peti kemas.
- b. Perusahaan pelayaran tidak akan bertanggung jawab terhadap kondisi petikemas dan muatan tersebut.
- c. Jika mengalami suatu kerusakan terhadap peti kemas maka penerima barang terakhir yang bertanggung jawab terhadap perusahaan pelayaran

## **9. Prosedur dari sisi penanganan muatan**

### **a. Muatan yang mudah rusak**

Kargo yang mudah rusak seperti buah-buahan, sayuran, Telur, kelapa dan campuran kering/umum lainnya menggunakan wadah, perusahaan tidak bertanggung jawab atas kerusakan adalah karena kedatangan atau non-kedatangan kapal Biaya pemberangkatan kapal cenderung ada Bumbu, seperti beras jambu mete, jagung, kakao dan lain-lain, lalu di-load. Bagian dalam tangki tidak boleh menyentuh langit-langit untuk memastikan ventilasi. Kualitas barang harus terjamin meski sudah benar-benar kering. Klaim itu kerusakan akibat proses kondensasi tidak bertanggung jawab perusahaan pelayaran.

### **b. Muatan Berbahaya dalam peti kemas (Dangerous Good)**

- 1) Setiap pengiriman barang harus disertai dengan instruksi pengiriman yang dengan jelas menyebutkan nama pengirim, penerima, pemberitahu, barang, jumlah paket dalam peti kemas dan bukan peti kemas/segel.

- 2) Cantumkan dengan jelas jenis barang berbahaya (masukkan PSN, nomor UN, kelas dan keterangan lain sesuai kode IMDG) dan jangan tulis “Breakage” atau “Mixed cargo”.
  - 3) Mendapatkan Izin Syahbandar (ditangani oleh perusahaan pelayaran, semua biaya akan dibebankan kepada pengirim barang). Pengirim barang harus memiliki surat perintah pengiriman tertulis (deklarasi bahan berbahaya) dan harus disertai dengan MSDS (lembar data keselamatan).
  - 4) Hanya TL (Truck Lossing/Loading) yang menerima pemuatan dan/atau pembongkaran dan tidak boleh menumpuk di deposit CY/Meratus.
  - 5) Meratus tidak menerima beban DG Kelas 1 dan Kelas 7.
  - 6) Anda tidak diperbolehkan melakukan top up atau shell out di Meratus Depository.
  - 7) Dangerous cargo (DG) hanya dapat dimuat dalam peti kemas dengan jenis yang sama dan tidak dapat dicampur dengan muatan lain dalam satu peti kemas.
  - 8) Paket harus memenuhi persyaratan peraturan IMDG. Apabila terjadi penyimpangan yang mengakibatkan kerusakan karena perbedaan kemasan, maka biaya yang timbul akan dibebankan kepada pihak pengirim/pelanggan.
- c. Muatan Cair (Liquid) seperti Tanki (misalnya: Minyak goreng, Olie, dan lainlain)
- 1) Pengiriman peti kemas berisi muatan cair dalam tangki misal

minyak goreng baik-baik saja dan karenanya benar-benar aman untuk bongkar muat semua pengiriman tangki standar.

2) Jika ditemukan kebocoran pada tangki atau sambungan/pengelasan tidak aman, tangki harus direkatkan atau dilas dengan cara yang sama seperti aslinya.

3) Pembakaran/pengelasan kurang baik atau tidak tersambung dan sudah dimuati, dan jika terjadi kecelakaan pada saat bongkar muat karena masalah penyambungan/pengelasan, hal itu disebabkan oleh peti kemas, kapal dan kecelakaan/pekerja Kerusakan yang disebabkan tanggung jawab penuh milik pemilik barang.

d. Muatan yang wajib diasuransi.

Peusahaan meratus sehubungan dengan klausul dalam B/L dimana Pengangkut Reguler Den Haag akan mengganti hingga £100 per unit/paket jika terjadi kehilangan atau kerusakan kargo. Peraturan ini menetapkan bahwa kargo yang dapat diasuransikan harus diasuransikan terhadap semua risiko. Isi wajib asuransi adalah sebagaiberikut:Barang brerharga seperti :Kendaraan/kendaraan, mobil, mesin besar, produk proyek, pala, helm dan barang berharga. Kargo berpendingin seperti ikan, daging kepiting, udang.Tanpa asuransi tersebut, kargo tidak akan diterima kecuali dengan melengkapi deklarasi, pengirim wajib menerima secara tertulis kondisi sesuai dengan bill of lading.

e. Muatan yang dapat berpotensi merusak peti kemas lainnya :

1) Dunnage adalah muatan khusus untuk suatu jenis muatan

tertentu harus dengan diberikan tanda dunnage pelindung, untuk menghindari suatu kerusakan pada peti kemas tersebut. Yang termasuk suatu kategori komoditi muatan yang harus ada penangan khususnya adalah jenis muatan yang dapat mengakibatkan petikemas lainnya mengalami kerusakan, terkontaminasi, kotordan berbau menyengat.

- 2) Adapun jenis beberapa muatannya adalah : karet basah, aspal, kopra,accu bekas (air accu), bahan baku terasi, terasi, kulit hewan basah/kering,lem,bahan kimia,besi-besi ,bangunan (konstruksi, r. Oli,minyak dalam kemasankonkret, kanal, plate, pipa),drum/kaleng, besi tua,rongsokan (aluminium, S. Pakan ternak basah, bahan pakankertas bekas),pakan ternak, bahan baku pakan ikan dalam kemasan karung atau curah,Pebble lime,Belerang (sulfur),Caustic soda/ Soda api/ Karbit,Garam curah/garam kristal,Getah pinus ,Pohon/batang kelapa, kayu log, Pupuk buatan (urea, TSP, NPK), HCL (asam chloride),Hydrate lime,Ikan laut (ikan asin, ubur-ubur, tulang ikan/sirip ikan, rajungan,),Tangki (yang dimasukkan kedan sejenisnya),Serbuk kayu gergaji curah,Tawas (dalam container).
- 3) Alas peti kemas adalah merupakan suatu alat pelindung/alas cargo yang bertujuan untuk meminimalisasi/menghindari kerusakan container yangdisebabkan oleh cargo yang dimuat (terfokus pada keamanan container). Jenis-jenis dunnage dan kegunaannya yang harus disesuaikan dengan



jenis cargo, misalnya:Karton: untuk cargo garam kristal, pupuk buatan, belerang Plastik: untuk cargo accu zuur, lem, bahan makanan ternak, garam kristal, minyak dalam drum, bahan terasi, kulit hewan basah, belerang, karet cair. Terpal plastik: untuk cargo asphalt, lem Triplex/multiplex: untuk cargo besi tua, lem.

#### **10. Peraturan hukum keagenan kapal menurut undang-undang pemerintah.**

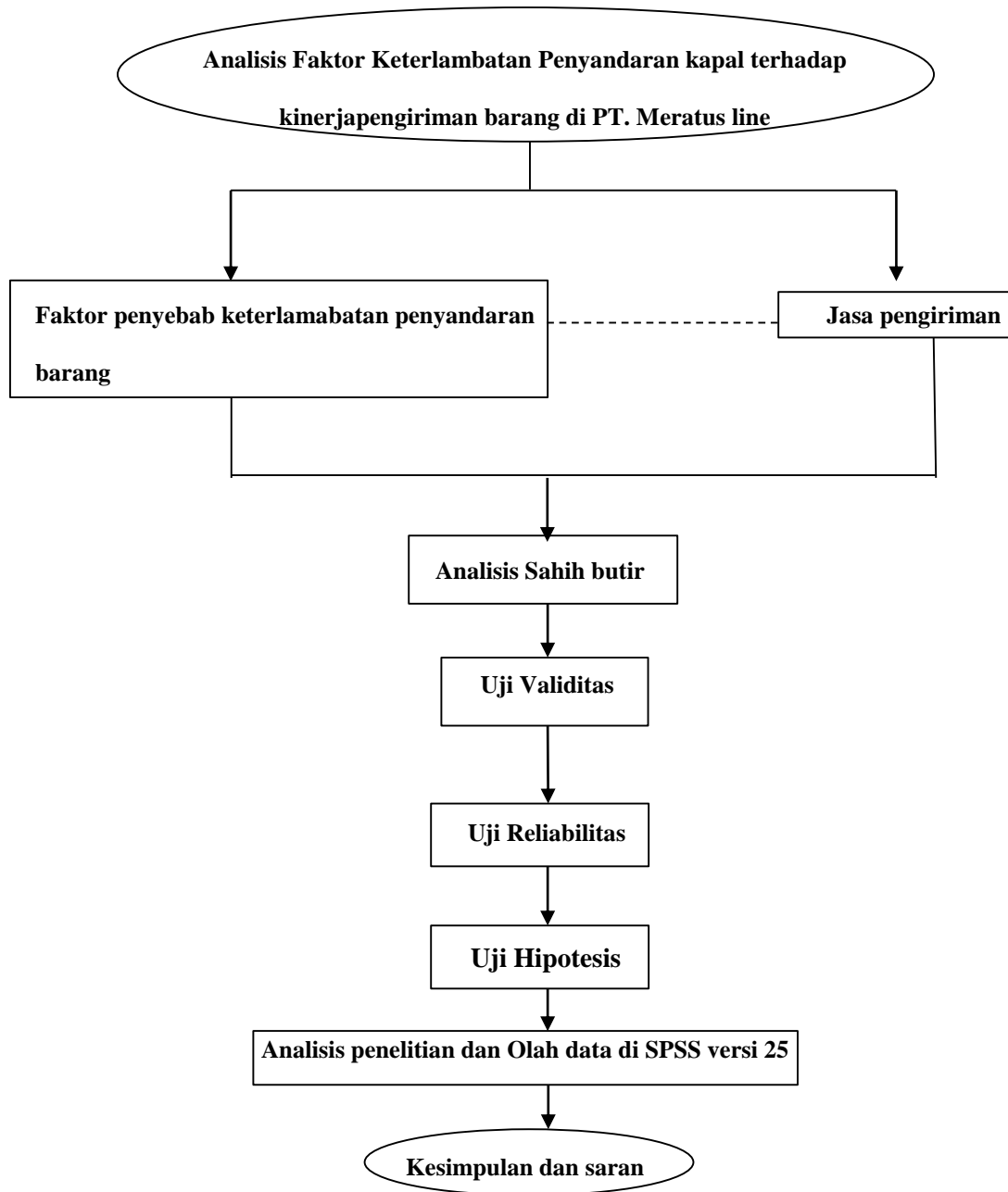
Peraturan menteri perhubungan Republik Indonesia nomor PM 65 tahun 2019 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan keagenan kapal di indonesia :

- a. pelaporan secara tertulis rencana dan realisasi kedatangan dan keberangkatan kapal yang diageninya kepada Menteri melalui Direktur Jenderal;
- b. penyerahan dokumen kapal kepada syahbandar utama, Otoritas Pelabuhan utama, Kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan khusus Batam, kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, atau unit penyelenggara pelabuhan setempat serta instansi pemerintah terkait lainnya;
- c. pengurusan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh kapal tersebut;
- d. penunjukan perusahaan bongkar muat untuk kepentingan pemilik kapal;
- e. penyelesaian dokumen kapal yang habis masa

berlakunya atas beban pemilik kapal;

f. pemungutan uang tambang atas perintah pemilik kapal;

### C. Kerangka Penelitian



Gambar 2.8 Kerangka pikir

Salah satu unsur kendala atau masalah kualitas kerja pada prosedur pengelolaan pelayanan proses penyandaran kapal atas keterlambatan

yang terjadi pada saat kapal PT. Meratus line bersandar di pelabuhan Tanjung Perak terhadap kinerja jasa pengiriman barang. Terdapat permasalahan yang diakibatkan oleh keterlambatan proses sandar kapal PT. Meratus line, yang dapat mengakibatkan turunnya kualitas kinerja terutama dari pihak Marine Operasional sehingga menimbulkan ketidakpuasan dari pengguna jasa kepada pengirim dan pemilik, sehingga tertuang dalam perjanjian pengiriman barang hubungan antara beberapa pihak terkait tidak baik sebagai akibat dari masalah ini. Akibatnya, analisis ini harus dilakukan untuk meminimalkan risiko atau masalah yang ada.

Kemudian, dengan fokus, mengkaji dan menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan penyandaran kapal, baik secara langsung maupun tidak langsung. dari terjadinya keterlambatan, serta solusi dari bidang marine operasional dan upaya mengatasi faktor penyebab keterlambatan sandar PT. Meratus line di Pelabuhan Tanjung Perak, agar terciptanya kepuasan pengguna jasa pengiriman barang. Untuk memfasilitasi pembahasan penelitian tentang analisis *Faktor Keterlambatan Penyandaran kapal terhadap kinerja jasa pengiriman barang di PT. Meratus line Surabaya* sebelum dan selama proses penyandaran dapat ditarik kesimpulan dan solusi penyesuaian kegiatan sandar kapal PT. Meratus line. Untuk membuat puas pengguna jasa untuk pengiriman barang yang menunjuk jasa kapal PT. Meratus line. Perusahaan dapat meningkatkan lagi pelayanan agar menciptakan kelancaran proses penyandaran kapal dilain waktu sandar di Pelabuhan

Tanjung Perak. Agar menciptakan kepuasan terhadap pelayanan jasa pengirimankita kepada pengguna jasa pengiriman barang.

#### D. Hipotesis



Hipotesis ialah suatu dugaan sementara yang ada dalam suatu penelitian yang dilakukan apakah berpengaruh faktor variabel bebas X terhadap variabel terikat jasa pengiriman barang Y, berikut hipotesis pada penelitian ini :

- a.  $H_0$  = Tidak terdapat pengaruh antara variabel independent terhadap variabel dependen. Di tolak
- b.  $H_1$  = Terdapat pengaruh faktor variabel independen tenaga bongkar muat ( $X_1$ ) terhadap variabel dependen jasa pengiriman barang (Y).Dapat di terima
- c.  $H_2$  = Terdapat pengaruh faktor variabel independen cuaca alam ( $X_2$ ) terhadap variabel dependen Y jasa pengiriman barang (Y). Dapat di terima
- d.  $H_3$  = Terdapat pengaruh faktor variabel independen pengurusan dokumen ( $X_3$ ) terhadap variabel dependen jasa pengiriman barang (Y). Dapat di terima
- e.  $H_4$  = Terdapat pengaruh faktor semua variabel bebas (X) secara simultan terhadap variabel dependen jasa pengiriman barang (Y) . Dapat di terima

### **BAB III METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Metode penelitian deskriptif kuantitatif adalah metode yang menggunakan angka-angka untuk membuat gambaran atau gambaran objektif tentang suatu keadaan, mulai dari pengumpulan data hingga tampilan dan hasilnya. (Arikunto, 2014). Jenis penelitian ini adalah kuantitatif dan menggunakan desain penelitian deskriptif kuisioner. Penelitian digunakan untuk melihat jumlah responden dalam memberikan jawabannya (Nursalam, 2013).

Penelitian ini menggunakan informasi sekunder dengan pengisian kuisioner oleh responden dengan subyek penelitian yang ada dalam penelitian ini. Dapat melihat pengaruh suatu hubungan antara faktor yang mempengaruhi waktu kedatangan (X) Terhadap Kinerja jasa Pengiriman Barang (Y).

#### **B. Lokasi dan Waktu Penelitian**

##### **1. Lokasi Penelitian**

Penulis ini telah melakukan penelitian di perusahaan PT. Meratus line Surabaya kantor pusat di bidang unit marine operasional. Dengan alamat jalan aloon-aloon priok Nomor.27, dusun perakbarat, kecamatan Krembangan, kota Surabaya, Jawa Timur kode pos nomor 60177. Nomor telpon (031) 2931000.

##### **2. Waktu penelitian**

Penulis melakukan penelitian selama 8 bulan, di laksanakan pada 1 januari 2022-29 Juli 2022.

### C. Definisi Koseptual Variabel dan Definisi Operasional

X1 = Tenaga Kerja Bongkar Muat

X2 = Cuaca Alam

X3 = Pengurusan Dokumen

Y = Jasa Pengiriman Barang

Tabel 3.1 Definisi Operasional

Variabel	Penjabaran	Indikator
Tenaga bongkar muat. (X1)	Semua kegiatan yang dimaksud untuk proses kegiatan memasukan muatan dari truk kedalam kontainer.	1.TKBM dalam kecepatan dalam bekerja. 2.TKBM dalam melaksanakan kegiatan muat kedalam kontainer. 3.TKBM ke kompakan dalam hal bekerja agar cepat dalam menyelesaikannya.
Cuaca alam. (X2)	Seberapa sering kapal mengalami cuaca buruk di waktu berlayar yang mengakibatkan kapal terlambat menuju pelabuhan tujuan.	1.Cuaca buruk yang mengakibatkan kapal mengalami keterlambatan. 2.Cuaca buruk yang mengakibatkan mesin kapal mengalami kerusakan. 3.Mencari info terpercaya tentang cuaca alam diwaktu kapal akan berlayar.
Pengurusan dokumen. (X3)	Suatu proses yang timbul akibat adanya perubahan dokumen kapal,dikarenakan perubahan tujuan kapal tersebut.	1.Dokumen kapal yang agak lama untuk proses pengurusannya. 2.Perubahan tujuan kapal yang dilakukan dikarenakan muatan kapal tidak sesuai. 3. Pelayan pihak KSOP,BUP yang kurang cepat.

#### D. Instrumen Penelitian yang Digunakan

Dalam Penelitian yang akan saya lakukan, dengan pengumpulan data menggunakan skala *likert*. Skala ini dimaksudkan untuk mengukur sikap individu dalam memberikan jawabannya dan perindividu dengan membaca soal yang akan di isinya. Skala Likert menggunakan jawaban yang telah dibuatkan oleh peneliti, sehingga responden tinggal menjawab Pertanyaan dengan cara menchecklist saja pada suatu jawaban yang telah diberikan penulis. Likert/ alternatif yang digunakan oleh penulis adalah:

Tabel 3.2 Skala Likert

No.	Skor	Jawaban
1.	1	Tidak Pernah (TP)
2.	2	Jarang Terjadi (JT)
3.	3	Kadang-Kadang (KK)
4.	4	Sering Terjadi (ST)
5.	5	Selalu Terjadi (ST)

#### E. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

##### 1. Sumber Data

Data adalah informasi yang dibutuhkan untuk mengambil keputusan. Diperoleh dengan memberikan nilai dari satu atau lebih variabel. Jenis data sampel atau populasi dapat dibagi menjadi dua kategori (Soeratno 2014:27), yaitu:

##### a. Informasi primer

Data primer ialah informasi yang peneliti peroleh dari sumber pertama, baik dari individu maupun kelompok, seperti hasil wawancara atau tanggapan kuisisioner. Pada penelitian ini data primer

dapat diperoleh dengan cara menyebarkan kuisioner langsung ke tenaga bongkar muat, crew kapal, pegawai kantor dan pengguna jasa PT. Meratus line Surabaya

b. Informasi Sekunder

Data sekunder adalah suatu informasi yang diperoleh dari catatan, laporan kapal, email atasan dan sumber lain, seperti laporan dan publikasi perusahaan, laporan dari kapal, laporan penanggung jawab kapal, dan sebagainya. Penelitian ini diambil dari laporan-laporan penanggung jawab kapal untuk kapal-kapal yang mengalami keterlambatan penyandaraan di pelabuhan tanjung perak.

## 2. Teknik pengumpulan data

Metode studi kasus digunakan dalam penelitian ini, dengan tahapan sebagai berikut:

a. Investigasi Pustaka

Penelitian pustaka adalah penelitian yang dirancang untuk mengumpulkan data melalui buku-buku tentang topik dan masalah yang diteliti.

b. Penelitian Lapangan

Penelitian lapangan adalah penelitian yang dirancang untuk mengumpulkan data melalui kunjungan langsung ke objek penelitian. Teknik/metode berikut digunakan untuk mengumpulkan data lapangan yang diperlukan sebagai berikut:

1) Sesi tanya jawab atau wawancara dengan sejumlah



karyawan dan pelanggan.

- 2) Observasi, atau melakukan pengamatan langsung terhadap objek yang diteliti.
- 3) Kuisioner, yaitu mengumpulkan informasi dengan cara membagikan atau membagikan daftar pertanyaan kepada responden dengan harapan mereka akan memberikan jawaban atau tanggapan atas pertanyaan tersebut

## **F. Populasi dan Sampel Penelitian**

### **1. Populasi**

Populasi ialah area generalisasi yang terdiri dari objek, atau objek dengan fitur dan karakteristik khusus, yang dipilih peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik. Bagaimanapun, populasi tidak hanya mencakup orang, tetapi juga objek dan peralatan. Populasi juga lebih dari sekedar jumlah yang ada pada suatu objek atau subjek yang bersangkutan; itu mencakup sifat atau kualitas apa pun yang dimiliki subjek atau objek. Populasi yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah sebanyak 70 pegawai tenaga bongkar muat, 70 crew kapal, 70 pegawai kantor dan 70 untuk pengguna jasa di PT. Meratus line Surabaya.

### **2. Sampel**

Sampel ialah perwakilan dari populasi yang akan diteliti menurut (Arikunto, 131). Maka untuk mengukur berapa nilai responden minimal sampel yang dibutuhkan dalam penelitian ini dengan menggunakan rumus Slovin dengan taraf kesalahan sebesar 10%, dapat

dilihat dibawah ini :

$$n = \frac{N}{1 + N \cdot e^2}$$

Penjelasan :

n = ukuran sampel

N = ukuran populasi

e = kelonggaran ketidak telitian karena kesalahan pengambilan suatu sampel yang dapat ditolerir sebesar 10%.

$$\begin{aligned} n &= \frac{N}{1 + N \cdot e^2} \\ &= \frac{70}{1 + 70 \cdot (0.1)^2} = \frac{70}{1,7} \\ &= 40 \text{ orang} \end{aligned}$$

Dari perhitungan yang didapat menggunakan rumus Slovin diatas sampel di peroleh sebesar 40 orang. Kemudian akan digunakan untuk dapat perwakilan dari sejumlah 70 orang tersebut. Maka sampel yang diperoleh 40 orang untuk tenaga kerja bongkar muat, 40 orang untuk crew kapal, 40 orang untuk pegawai kantor dan 40 orang untuk pengguna jasa PT. Meratus line Surabaya.

## G. Teknik Analisis Data

Agar dapat digunakan, data yang Informasi yang dikumpulkan terlebih dahulu harus diolah dan dianalisis agar dapat digunakan sebagai dasar pengambilan keputusan. Tujuan analisis data adalah untuk memahami sejumlah besar data dan menarik kesimpulan olah data. Data yang digunakan dalam penelitian ini dianalisis dengan menggunakan analisis

regresi linier berganda dan pengolahan data dibantu aplikasi SPSS *Statistical product and Service Solutions* dengan versi 25. Analisis regresi linier berganda juga dilakukan selama proses verifikasi kualitas data, yang meliputi pemeriksaan validitas dan reliabilitas. Kemudian, uji asumsi klasik, yang meliputi uji multikolinearitas, normalitas, dan heteroskedastisitas. Hipotesis diuji dengan menggunakan uji F dan uji t. Kemudian muncul analisis dan interpretasi, yang mengarah pada kesimpulan dan saran.

### 1. Uji Validitas dan Reliabilitas

Validitas adalah alat untuk mengukur apa yang hendak diukur. Analisis faktor dilakukan dengan mengkorelasikan nilai total skor faktor dengan skor total. Jika korelasi semua faktor tersebut positif dan besarnya 0,05 atau lebih, maka faktor tersebut merupakan konstruk yang kuat dan valid. Dari sini dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor tersebut memiliki struktur yang baik. Teknik korelasi produk dapat digunakan untuk menguji tingkat validitas instrumen penelitian atau alat ukur data.

Uji validitas dilakukan dengan membandingkan nilai estimasi di mana  $r_{table}$  untuk derajat kebebasan  $(df) = n-2$  di mana  $n$  adalah jumlah sampel. Data tersebut dikatakan sah jika perhitungannya melebihi  $R_{tabel}$ . Uji validitas dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan analisis butir gabah. Dalam hal pengambilan keputusan:

- a. Jika  $R_{hitung}$  positif dan  $R_{hitung} > R_{tabel}$  maka butir pertanyaan valid.
- b. Jika  $R_{hitung}$  negatif atau  $R_{hitung} < R_{tabel}$  maka butir pertanyaan tidak valid

## 2. Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah instrumen pengukuran untuk kuesioner yang merupakan indikator dari suatu variabel atau konstruk. Reliabilitas instrumen menggambarkan temuan pengukuran instrumen yang bebas dari bias atau kesalahan pengukuran (file kesalahan), memastikan pengukuran yang konstan dan stabil (tidak berubah) sepanjang waktu dan di berbagai item atau titik dalam kategori Instrumen.

Kuesioner dikatakan reliabilitas jika jawaban seseorang terhadap pernyataan secara konsisten memberikan jawaban yang sama. Untuk menentukan ketergantungan atau kekurangan instrumen. Dengan menggunakan  $R_{\text{calculate}}$  dalam hubungannya dengan  $R_{\text{tabel}}$ . Jika  $R_{\text{calculate}}$  diatas  $> R_{\text{tabel}}$ , instrumen dinilai tidak dapat dipercaya..

Sementara kemampuan survei untuk memberikan pengukuran yang konsisten dapat diandalkan. Menurut Triton, jika timbangan diklasifikasikan ke dalam lima kelas menggunakan metode yang sama, maka ukuran ketabahan alfa dapat dibaca sebagai berikut:

- a. Nilai alfa Cronbach mulai dari 0,00 hingga 0,20 menunjukkan keandalan yang lebih rendah.
- b. Rentang alfa Cronbach adalah 0,21 hingga 0,40, menunjukkan bahwa datanya agak kredibel.
- c. Nilai alfa Cronbach 0,42 hingga 0,60 menunjukkan bahwa sistem ini sangat dapat diandalkan.
- d. Nilai alfa Cronbach 0,61 hingga 0,80 menunjukkan ketergantungan.

e. Rentang alfa Cronbach 0,81 hingga 1,00 menunjukkan keandalan yang tinggi.

### **3. Uji Asumsi Klasik**

Uji asumsi klasik dilakukan untuk menentukan kelayakan model regresi untuk tugas tersebut. Sebelum melakukan langkah analisis regresi terlebih dahulu dilakukan uji penerimaan klasikal. Uji hipotesis klasik yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

#### **a. Uji Normalitas**

Uji normalitas ini digunakan untuk menentukan apakah data memiliki distribusi normal dan karenanya dapat digunakan dalam statistik parametrik. menentukan apakah data memiliki distribusi normal dan karena itu dapat digunakan dalam statistik parametrik:

Uji Kolmogorov-Smirnov, yang menentukan apakah suatu sampel berasal dari populasi yang berdistribusi normal, adalah salah satu cara untuk mengidentifikasi masalah distribusi normal.

Pengujian normalitas data pada penelitian menggunakan uji One Sample Kolmogorov-Smirnov yang mana dasar pengambilan keputusan sebagai berikut :

- 1) Jika nilai signifikansi diatas  $> 0,05$ , maka data tersebut dapat berdistribusi normal
- 2) Jika nilai signifikansi dibawah  $< 0,05$ , maka data tersebut tidak dapat berdistribusi normal.

### **b.Uji Multikolinieritas**

Multikolinieritas terjadi sebagai akibat sebab-akibat antara dua variabel bebas atau lebih, atau akibat dua variabel atau lebih variabel penjelas dipengaruhi oleh variabel ketiga yang berada di luar model. Untuk mendeteksi adanya multikolinieritas, Nugroho menyatakan bahwa *Variance Inflation Nilai Faktor* ( VIF) tidak lebih besar dari 10, menunjukkan bahwa model bebas dari uji multikolinieritas.

### **c.Uji Heteroskedastisitas**

Uji heteroskedastisitas berusaha untuk mengetahui apakah terdapat ketidaksamaan varians dari residual 1 pengamat ke pengamat lain dalam model regresi. Jika varian residu adalah 1, Jika jarak antara dua pengamat tetap, disebut homoskedastisitas; sebaliknya disebut heteroskedastisitas. Karena data ini termasuk data representatif dengan ukuran yang bervariasi, model regresi yang baik memiliki homoskedastisitas atau tidak menimbulkan heteroskedastisitas.

Untuk mengetahui apakah terdapat heteroskedastisitas pada model, hal ini dapat diketahui dengan melihat sebaran model. Tidak terjadi heteroskedastisitas jika :

- 1) Distribusi titik data sebaiknya tidak terstruktur.
- 2) Titik data diberi spasi di atas dan di bawah atau sekitar 0; Data tidak menumpuk begitu saja .

#### d. Uji Regresi Linier Berganda

Analisis regresi berganda ialah teknik statistik untuk mempelajari dan memodelkan hubungan antar variabel. Regresi berganda sering digunakan untuk menyelesaikan situasi di mana analisis regresi menghasilkan hubungan independen antara dua variabel atau lebih. Model persamaan regresi linier berganda adalah sebagai berikut:

$$Y' = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n$$

$Y'$  = nilai pengaruh yang diprediksikan

$a$  = konstanta atau bilangan faktor  $X$

$b$  = nilai koefisien regresi tersebut

$X$  = nilai variable dependen tersebut

Variabel independen dalam penelitian ini adalah Faktor keterlambatan penyandaran kapal, Sedangkan variabel dependen ialah Jasa pengiriman barang. Metode analisis ini dibantu oleh program SPSS (Statistic Product and Service Solution). Adapun bentuk persamaannya yaitu :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + e$$

$Y$  = Koefisien Jasa pengiriman barang

$a$  = Konstanta

$b_1$  = Koefisien *buruh bongkar muat*

$b_2$  = Koefisien *crew kapal*

$b_3$  = Koefisien *pegawai kantor*

$X_1$  = Variabel Tenaga Bongkar Muat

$X_2$  = Variabel Cuaca Alam

$X_3$  = Variabel Pengurusan Dokumen Kapal

$e$  = Standart Error

Untuk menilai kebenaran fungsi regresi berganda dari sampel dalam menaksir nilai real dapat diukur dari nilai statistik T, nilai statistik F dan nilai koefisien diterminas.

**a. Uji Hipotesis :**

**1) Uji T**

Uji T digunakan dalam penelitian untuk mengevaluasi suatu hipotesis dengan menggunakan analisis regresi linier berganda. Uji-t secara parsial menguji setiap variabel. Hasil uji-t ditampilkan pada tabel koefisien pada kolom sig. :

a) Jika probabilitas dibawah  $< 0,05$ , maka dapat dikatakan bahwa terdapat pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen secara parsial.

b) Jika probabilitas diatas  $> 0,05$ , maka dapat dikatakan bahwa tidak terdapat pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen secara parsial

**2) Uji F**

Uji F digunakan dalam penelitian ini untuk menguji hipotesis sebanyak dua kali dengan menggunakan analisis regresi linier berganda. Uji F ini digunakan untuk mengidentifikasi efek variabel terhadap variabel dependen yang bertindak secara independen (pada waktu yang sama). Hasil uji F dapat dilihat pada tabel ANOVA pada kolom sig, dengan kriteria sebagai



berikut:

- a) Jika nilai probabilitas dibawah  $<0,05$ , maka dapat dikatakan terdapat pengaruh yang signifikan secara bersama-sama antara variabel bebas terhadap variabel terikat.
- b) Jika nilai probabilitas diatas  $>0,05$ , maka tidak terdapat pengaruh yang signifikan secara bersama-sama antara variabel bebas terhadap variabel terikat.

**e. Koefisien Determinasi (R<sup>2</sup>)**

Analisis determinasi dalam regresi linier berganda digunakan untuk mengetahui proporsi kontribusi pengaruh variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y) secara bersamaan. Koefisien ini menunjukkan seberapa besar pengaruh variasi variabel independen yang digunakan dalam model dapat dijelaskan oleh variasi variabel dependen. Jika nilai dari  $R^2 = 0$ , maka tidak ada kontribusi pengaruh yang diberikan oleh variabel independen terhadap variabel dependen, atau fluktuasi variabel independen yang digunakan dalam model tidak menjelaskan variasi terkecil dalam variabel dependen. Namun karena  $R^2$  sama dengan satu maka persentase kontribusi pengaruh dari variabel bebas terhadap variabel terikat adalah sempurna, atau variasi variabel independen yang digunakan dalam model menjelaskan dengan 100% variasi variabel dependen.