

**PENGARUH KETERLAMBATAN PEMBONGKARAN
TERHADAP BIAYA OPERASIONAL KAPAL YANG
DIAGENI OLEH PT. SAMUDRA ADHI JAYA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

TYANDIKA AHMAD KHUDORI

NIT 07.19.022.1.12

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

TAHUN 2023

**PENGARUH KETERLAMBATAN PEMBONGKARAN
TERHADAP BIAYA OPERASIONAL KAPAL YANG
DIAGENI OLEH PT. SAMUDRA ADHI JAYA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

TYANDIKA AHMAD KHUDORI

NIT 07.19.022.1.12

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

TAHUN 2023

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Tyandika Ahmad Khudori

Nomor Induk Taruna : 07.19.022.112

Program Studi : Transportasi Laut

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

**PENGARUH KETERLAMBATAN PEMBONGKARAN TERHADAP
BIAYA OPERASIONAL KAPAL YANG DIAGENI PT. SAMUDRA ADHI
JAYA**

Merupakan karya asli. seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Terapan (KIT) tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya sendiri menerima sanksi yang di tetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya, 24 JULI 2023

Penulis,



TYANDIKA AHMAD KHUDORI
NIT 0719022112

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **PENGARUH KETERLAMBATAN PEMBONGKARAN
TERHADAP BIAYA OPERASIONAL KAPAL YANG
DIAGENI PT. SAMUDRA ADHI JAYA**

Nama Taruna : Tyandika Ahmad Khudori

NIT : 07.19.022.1.12

Program Studi : D IV Transportasi Laut

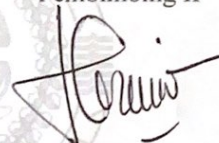
Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

Surabaya, 24 JULI 2023

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II



Elly Kusumawati, S.H., M.H. Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Sda.

Penata Tk. I (III/d)

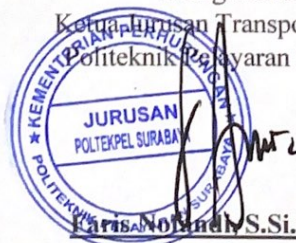
Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198111122005022001

NIP. 197812172005022001

Mengetahui:

Ketua Jurusan Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya



Chris Novandi, S.Si.T., M.Sc

Penata Tk.1 (III/d)

NIP. 198411182008121003

**PENGARUH KETERLAMBATAN PEMBONGKARAN TERHADAP
BIAYA OPERASIONAL KAPAL YANG DIAGENI PT. SAMUDRA ADHI
JAYA**

Disusun dan diajukan oleh:

Tyandika Ahmad Khudori

NIT. 07.19.022.1.12

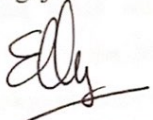
Program Diploma IV Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan panitia ujian Karya Ilmiah Terapan

Pada tanggal, **14 AGUSTUS** 2023

Menyetujui

Penguji I



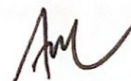
Elly Kusumawati, S.H., M.H.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198111122005022001

Penguji II



A.A. Istri Sri Wahvuni, S.Si.T., M.Sda
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197802272009121002

Penguji III



Romanda Annas A. S.ST., M.M
Penata (III/c)
NIP. 198406232010121005

Mengetahui:

Ketua Jurusan Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya



Faris Nofandi S.Si.T., M.Sc
Penata Tk.1 (III/d)

NIP. 198411182008121003

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT dan juga Shalawat serta salam selalu kita limpahkan untuk junjungan kita Nabi Muhammad SAW , karena dengan rahmat dan karunia Nya-lah penulis dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan dengan judul : **“PENGARUH KETERLAMBATAN PEMBONGKARAN TERHADAP BIAYA OPERASIONAL KAPAL YANG DIAGENI OLEH PT. SAMUDRA ADHIJAYA”**, sebagai salah satu persyaratan untuk meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (D-IV) jurusan Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.

Penulis sangat menyadari bahwa di dalam karya ilmiah terapan ini masih terdapat kekurangan baik dari segi bahasa , susunan kalimat , penyajian materi maupun teknik penulisannya. Hal ini dikarenakan pengalaman yang dimiliki oleh penulis masih kurang. Oleh karena itu , penulis mengharapkan kepada para pembaca untuk memberikan kritik dasaran yang sifatnya membangun dan dapat digunakan untuk menyempurnakan karya ilmiah terapan ini. Harapan penulis semoga karya ilmiah ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Selama melakukan penelitian dan penyusunan karya ilmiah terapan ini, penulis tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Untuk itu penulis ingin menyampaikan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada Yth:

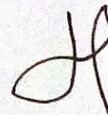
1. Bapak Heru Widada, M.M selaku direktur Politeknik Pelayaran Surabaya beserta jajarannya yang telah menyediakan fasilitas dan pelayanan, sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
2. Bapak Faris Novandi S.Si.T., M.Sc selaku Ketua jurusan Transportasi Laut, yang telah memberikan dukungan dan motivasi yang sangat besar bagi penulis dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
3. Ibu Elly Kusumawati, S.H., M.H. selaku pembimbing I yang senantiasa meluangkan waktunya dan dengan sabar memberikan semangat serta bimbingan dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini
4. Ibu Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M, Sda. Selaku pembimbing II yang telah memberikan dukungan dan motivasi yang sangat besar bagi penulis dalam

menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.

5. Kepada keluarga saya, terutama yang sangat saya sayangi dan saya kagumi Ibunda Tercinta Arini, serta bapak saya Duri yang menjadi motivator dan tauladan yang baik bagi penulis.
6. Direktur Utama PT. Samudra Adhi Jaya Bapak Adhi Eko Susilo yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan prada kepada penulis.
7. Seluruh Karyawan PT. Samudra Adhi Jaya terimakasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis saat melakukan praktik darat/prada.
8. Seluruh teman-teman taruna-taruni angkatan 10 yang selalu saling memberi dukungan.
9. Dan seluruh pihak yang telah membantu dalam penyelesaian karya ilmiah terapan ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih banyak kekurangan, mengingat keterbatasan kemampuan dan sempitnya pengetahuan penulis. Oleh karena itu segala saran dan kritik yang bersifat membangun akan selalu penulis harapkan demi perbaikan kekurangan tersebut.

Surabaya, 11 AGUSTUS 2023



Tyandika Ahmad Khudori

ABSTRAK

TYANDIKA AHMAD K, Pengaruh Keterlambatan Pembongkaran Terhadap Biaya Operasional Kapal Yang Diageni PT. Samudra Adhi Jaya, Dibimbing oleh Ibu Elly Kusumawati, S.H.,M.H dan Ibu Anak Agung Istri Sri Wahyuni,S.Si.T., M.Sda.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui keterlambatan pembongkaran terhadap biaya operasional kapal yang diageni PT. Samudra Adhi Jaya. Metode yang digunakan ini adalah kuantitatif. Teknik analisis data yang digunakan dalam penulisan ini ialah analisis regresi linier sederhana.

Dalam penelitian ini memakai metode pengumpulan data dengan data primer yang dikumpulkan dengan memakai data berupa kuesioner dengan skala likert serta di uji dengan uji T.Sesudah dilaksanakan penelitian telah didapatkan hasil yang bisa menjadi kesimpulan dalam penelitian ini. Kesimpulan pada penelitian ini ialah : Keterlambatan Pembongkaran mempunyai pengaruh positif dan signifikan dengan nilai thitung sebesar 12.243 terhadap Biaya Operasional Kapal Yang Diageni PT. Samudra Adhi Jaya. Berdasarkan koefisien determinasi sebesar 81,4%, bisa diambil kesimpulan bahwa keterlambatan pembongkaran terhadap biaya operasional kapal ialah 81,4%. Sementara itu, 18,6% sisanya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak diteliti pada penelitian ini

Kata kunci : Keterlambatan Pembongkaran,Pengaruh Keterlambatan, Biaya Operasional Kapal,Keterlambatan Penanganan Muatan.

ABSTRACT

TYANDIKA AHMAD K, The Effect of Delayed Unloading on Ship Operational Costs Agented by PT. Samudra Adhi Jaya, Supervised by Mrs. Elly Kusumawati, S.H., M.H and Mrs. Anak Agung's istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Sda.

This study aims to determine the delay in dismantling the operational costs of ships that are agent PT. Samudra Adhi Jaya. The method used is quantitative. The data analysis technique used in this paper is simple linear regression analysis.

In this study using data collection methods with primary data collected using data in the form of questionnaires with a Likert scale and tested with the T test. The conclusion of this study is: Disassembly delays have a positive and significant effect with a tcount of 12,243 on the operational costs of vessels that are represented by PT. Samudra Adhi Jaya. Based on the coefficient of determination of 81.4%, it can be concluded that the delay in unloading of the ship's operational costs is 81.4%. Meanwhile, the remaining 18.6% is influenced by other factors not examined in this study.

Keywords: Unloading Delay, Effect of Delay, Ship Operational Costs, Delay in Cargo Handling.

DAFTAR ISI

PERSETUJUAN SEMINAR KARYA ILMIAH TERAPAN	iv
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	16
A. Latar Belakang	16
B. Rumusan Masalah	18
C. Batasan Masalah	18
D. Tujuan Penelitian	18
Manfaat Penelitian	19
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	20
A. Review Penelitian Sebelumnya	20
B. Landasan Teori	25
1. Pengaruh	25
2. Keterlambatan	25
3. Pembongkaran	25
4. Biaya Operasional Kapal	26
C. Kerangka Berfikir	30
D. Hipotesis	31
BAB III METODE PENELITIAN	33
A. Jenis Penelitian	33
B. Tempat/Lokasi dan Waktu Penelitian	33
C. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data	34
D. Definisi Operasional Variabel	39
E. Populasi dan Sample	39
F. Teknik Analisis Data	41
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	44

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian/Subjek Penelitian	44
B. Data Responden	46
C. Pengolahan Data	49
D. Pembahasan	62
BAB V PENUTUP.....	64
A. Kesimpulan.....	64
B. Saran	66
DAFTAR PUSTAKA	67
LAMPIRAN.....	68

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Skala Likert	41
Tabel 4. 1 Data Para Responden	46
Tabel 4. 2 Hasil Kuisisioner Variabel Keterlambatan Pembongkaran	47
Tabel 4. 3 Hasil Kuesioner Variabel Peningkatan Biaya Operasional Kapal	48
Tabel 4. 4 X.1 Sistem & Prosedur Pelayanan yang diberikan oleh PT. Samudra Adhi Jaya.....	49
Tabel 4. 5 X.2 Pelayanan administrative yang diberikan oleh PT. Samudra Adhi Jaya.....	50
Tabel 4. 6 X.3 Kemudahan akses pelayanan PT. Samudra Adhi Jaya	50
Tabel 4. 7 X.4 Pelayanan jaringan on-line dari PT. Samudra Adhi Jaya.....	51
Tabel 4. 8 X.5 Penyediaan kolam pelabuhan & perairan untuk lalu lintas kapal & tempat berlabuh	51
Tabel 4. 9 X.6 Respon dari perusahaan mengenai arus lalu lintas kapal	51
Tabel 4. 10 X.7 Peran perusahaan mengenai hukum terhadap kegiatan pembongkaran yang sedang berlangsung.....	52
Tabel 4. 11 X.8 Kualitas pelayanan PT. Samudra Adhi Jaya	52
Tabel 4. 12 X.9 Pelayanan perusahaan mengenai fasilitas tambat dengan jenis kapal yang akan dilayani.....	53
Tabel 4. 13 X.10 Penyediaan Sarana & prasarana alat pembongkaran muatan curah	53
Tabel 4. 14 X.11 Ketepatan/kepastian waktu PT. Samudra Adhi Jaya dalam melakukan pelayanan	54
Tabel 4. 15 X.12 Pelayanan perusahaan dalam menyelesaikan masalah klaim atau sengketa.....	54
Tabel 4. 16 X.13 Pemenuhan kebutuhan serta kepuasan pelanggan.....	55
Tabel 4. 17 X.14 Kualitas SDM tenaga kerja yang digunakan oleh PT. Samudra Adhi Jaya.....	55
Tabel 4. 18 X.15 Penerapan peraturan perundang-undangan dalam pelayanan PT. Samudra Adhi Jaya.....	56
Tabel 4. 19 Y.1 Peningkatan biaya Pelabuhan.....	56
Tabel 4. 20 Y.2 Adanya kenaikan tarif apabila ada kenaikan biaya kebutuhan	57

Tabel 4. 21 Y.3Kebutuhan air bersih selama melaksanakan kegiatan diatas kapal	57
Tabel 4. 22 Y.4 Kenaikan biaya untuk penambahan jam kerja TKBM.....	58
Tabel 4. 23 Y.5 Peningkatan kebutuhan bahan bakar/BBM.....	58
Tabel 4. 24 Y.6 Peningkatan biaya pemeliharaan mesin kapal juga perlu diperhatikan.....	59
Tabel 4. 25 Y.7 Kebutuhan biaya transport crew kapal.....	59
Tabel 4. 26 Y.8 Kebutuhan telekomunikasi crew kapal	59
Tabel 4. 27 Hasil Regresi Linier Sederhana.....	60
Tabel 4. 28 Hasil Regresi Linier Sederhana Model Summary.....	61

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Berfikir.....	31
Gambar 3. 1 Uji Hipotesis.....	43
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi.....	45

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Lembar Kuesioner	68
Lampiran 2 Hasil Tanggapan Responden	69
Lampiran 3 Uji Regresi	70
Lampiran 4 Uji Koefisien Determinasi	70
Lampiran 5 t-tabel	71

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Proses pengiriman barang melalui laut telah dikenal dan di laksanakan sejak lama oleh masyarakat secara luas. Dengan perkembangan zaman yaitu mulai ditemukannya kapal-kapal uap membuat jasa pengiriman barang menjadi lebih singkat. Menurut (R.A.Amrullah 2020) Dengan kapal tersebut, para pelaut nusantara berhasil menjelajahi Samudra dalam jarak yang amat jauh. Karena pengiriman barang melalui laut ini dirasakan sangat menjanjikan, maka di Indonesia khususnya mulai berkembang dan menjamur perusahaan-perusahaan pelayaran. Sebagai Negara kepulauan tentunya harus mempunyai sarana prasarana yang menunjang. Karena sebagian besar wilayah Indonesia adalah wilayah perairan, maka alat transportasi yang paling tepat adalah kapal laut sebagai penunjang aktivitas dalam transportasi.

Kita pahami bahwa dengan keadaan geografi Indonesia sebagai Negara yang mempunyai kekayaan alam yang melimpah. Salah satu sumber daya alam itu adalah batubara yang banyak ditemukan di Kalimantan. Tidak banyak orang yang tahu hasil bumi serta manfaatnya. Tidak semua wilayah di Indonesia menghasilkan barang yang sama. Seperti batu bara merupakan salah satu contoh barang tambang yang sangat besar manfaatnya tetapi belum benar-benar dimanfaatkan oleh negara kita. Untuk itu diperlukan pemahaman tentang manfaat penanganan batu bara dengan baik. Maka transportasi laut sangatlah penting adanya. Karena dipandang lebih ekonomis dan cepat. sebab dapat memuat muatan dengan jumlah yang besar dalam suatu perjalanan pelayaran

dari satu pulau ke pulau yang lainnya. Didalam melakukan kegiatan pembongkaran kapal yang mengalami keterlambatan dapat merugikan pihak ekspedisi karena kapal yang bersandar di *jetty* harus membayar sewa perharinya. Akibatnya, pihak ekspedisi atau distributor barang akan menaikkan harga jual barang dipasaran guna menutupi kerugian akibat waktu tambat kapal yang terlalu lama. Hal ini selanjutnya akan berdampak pada daya beli pelanggan yang menurun akibat harga barang yang tinggi. Dimana yang penulis temui dalam waktu sebulan ada 4-5 kapal yang mengalami keterlambatan pembongkaran. Seperti yang penulis temui, di kapal TB. ANNA 2 dan TB. TCP 202 di pelabuhan PLTU Rembang & PRTS Rembang dimana ditemukan keterlambatan pada proses pembongkaran batubara. Faktor dominan terjadinya keterlambatan pembongkaran adalah akibat permasalahan cuaca buruk dan keterbatasannya alat pembongkaran.

Dalam upaya itu PT. SAMUDRA ADHI JAYA berusaha untuk meningkatkan usaha dalam bidang pelayaran dan melayani pengguna jasa dengan sebaik mungkin karena dengan pelayanan yang baik menunjang kualitas perusahaan, sehingga meningkatkan kepercayaan agen umum untuk menunjuk perusahaan tersebut. Oleh karena perusahaan yang berkualitas menunjukkan profesionalisme serta kemampuan perusahaan tersebut. Permasalahan yang menjadi kunci keberhasilan adalah kepercayaan dan kepuasan pihak pemakai jasa terhadap perusahaan tersebut. Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka penulis tertarik untuk mengkaji fenomena tersebut melalui penelitian dalam bentuk skripsi yang berjudul **“PENGARUH KETERLAMBATAN PEMBONGKARAN TERHADAP BIAYA**

OPERASIONAL KAPAL YANG DI AGENI OLEH PT SAMUDRA ADHI JAYA”

B. Rumusan Masalah

Bedasarkan latar belakang masalah diatas maka penulisan mengidentifikasi masalah sebagai berikut :

1. Faktor–faktor apa saja yang mempengaruhi keterlambatan pembongkaran sehingga menimbulkan biaya operasional kapal ?
2. Bagaimana strategi Keagenan PT. Samudra Adhi Jaya terhadap keterlambatan saat proses bongkar?

C. Batasan Masalah

Karena keterbatasan waktu dan pengetahuan masalah, maka sesuai dengan indentifikasi masalah diatas serta agar pembahasan tidak melebar maka penulis membatasi masalah sebagai berikut :

1. Faktor-faktor penyebab keterlambatan
Yang dimaksud adalah keterlambatan pembongkaran muatan terjadi karna adanya kerusakan *crane*.
2. Biaya tambahan Operasional Kapal
3. Penulis tidak membahas mengenai permasalahan yang terjadi di luar ruang lingkup diatas.

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi keterlambatan sehingga menimbulkan biaya operasional kapal
2. Untuk mengetahui strategi Keagenan PT. Samudra Adhi Jaya terhadap keterlambatan saat proses bongkar.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Secara Praktis

a. Bagi penulis

- 1) Melatih penulis bersikap kritis dalam mencermati permasalahan yang ditemui khususnya terhadap objek penelitian.
- 2) Melatih penulis bersikap kritis dalam mencermati permasalahan yang ditemui khususnya terhadap objek penelitian.
- 3) Memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran.
- 4) Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi keterlambatan pembongkaran dan strategi keagenan terhadap keterlambatan pembongkaran.

b. Bagi dunia kerja

Sebagai tambahan informasi bagi para pihak keagenan khususnya yang bekerja di keagenan kapal yang mengangkut seluruh muatan dan untuk meningkatkan profesionalisme dan pengetahuan.

2. Manfaat Secara Teoritis

Sebagai sumber sumbangan wawasan bagi pengembangan pengetahuan dari lapangan kerja khususnya dalam hal proses bongkar. Meningkatkan mutu dan kualitas lembaga Pendidikan di Politeknik Pelayaran Surabaya. Menambah kelengkapan dan pembendarahan kepustakaan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Review penelitian sebelumnya adalah uraian tentang teori temuan dan bahan penelitian lainnya yang diperoleh dari bahan acuan untuk dijadikan landasan kegiatan penelitian untuk menyusun kerangka pemikiran yang jelas dari perumusan masalah yang ingin diteliti. Untuk mengadakan penelitian, tidak terlepas dari penelitian yang dilakukan oleh peneliti terdahulu dengan tujuan untuk memperkuat hasil dari penelitian yang sedang dilakukan, selain itu bertujuan juga untuk membandingkan penelitian dengan yang dilakukan sebelumnya. Berikut adalah ringkasan *review* penelitian sebelumnya:

1. Pengaruh Pelayanan Kapal, Peralatan Bongkar Muat dan Operator Bongkar Muat Terhadap Kinerja Terminal Peti Kemas Di JICT Tanjung Priuk
 - a. Nama penulis (Amril, 2016) , Jurnal Manajemen Dan Bisnis ASMI Vol.02/No.01/2016
 - b. Hasil penelitian : Diperoleh kesimpulan ada pengaruh positif dan signifikan untuk hubungan Pelayanan kapal , Peralatan bongkar muat dan Operator Bongkar Muat secara bersama-sama terhadap Kinerja Terminal JICT ditunjukkan dengan hasil uji korelasi sebesar 0,604 dengan prosentase hubungan sebesar 32,4%. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara Pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat terhadap kinerja terminal peti kemas JICT Tanjung Priok, maka untuk

meningkatkan kinerja terminal petikemas JICT harus memperhatikan Pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat.

2. Hubungan karakteristik pekerja dengan Unsafe Action pada tenaga kerja bongkar muat di PT. Terminal Petikemas Surabaya
 - a. Nama penulis : Aditya Kurnia Patama (2015) The Indonesian journal of occupational safety and health, Vol. 4,
 - b. Hasil penelitian : Ada hubungan yang relative rendah antara karakteristik pekerja dengan unisafe action pada tenaga kerja bongkar muat.
3. Pengaruh Pandemi COVID-19 Dalam Proses Pembongkaran Muatan Soybean Meal Oleh PT Harindra Mitra Sempurna Pada PT Chaeron Pokphand Indonesia, <http://repository.unimar-amni.ac.id/3313/>
 - a. Nama penulis : Sugiatiningsih (2021)
 - b. Hasil penelitian : Observasi ini dilakukan untuk mencari informasi terkait bagaimana dampak pandemi Covid-19 dalam proses bongkar muat kargo curah oleh PT. Harindra Mitra Sempurna di atas kapal dan pengurusan dokumen serta kendala yang dialami perusahaan selama persiapan awal hingga pelaksanaan bongkar muat berlangsung.
4. Pengaruh operasi kapal, operasi dermaga, operasi gudang/lapangan terhadap kinerja operasional bongkar muat dengan operasi serah terima barang sebagai variabel intervening di dermaga konvensional PT. Pelabuhan Indonesia II (PERSERO) Cabang Pelabuhan Tanjung Priuk

- a. Nama Penulis : Budi Herlambang, Ari Soeti Yani (2018) Media Manajemen Jasa ISSN 2502-3632 (Online) ISSN 2356-0304 (Paper) Vol.6
 - b. Hasil penelitian : Pada penelitian tersebut dapat disimpulkan pada tahun 2016 TPKS masih mampu
5. Analisis optimalisasi pengembangan sarana dan prasarana terminal petikemas Semarang
- a. Nama penulis : Nanda Putri Djambek Dea Gusta Ariska Wahyudi Kushardjoko Kami Hari Basuki (2017) Jurnal Karya Teknik Sipil Volume 6, Nomor 2, Th 2017
 - b. Hasil penelitian : Pada penelitian tersebut dapat disimpulkan pada tahun 2016 TPKS masih mampu melayani kedatangan petikemas.
6. Analisis proses pembongkaran muatan batu bara di kapal Mv.Intan baruna di PLTU Holtekamp Jayapura
- a. Nama penulis : N.rizal (2019)
 - b. Hasil penelitian : bahwa yang menyebabkan proses bongkar muatan batu bara kapal di PLTU Holtekamp Jayapura mengalami keterlambatan adalah faktor rusaknya alat bongkar muat, hal ini dikarenakan kurangnya ketelitian para crew dalam melaksanakan perawatan pada alat bongkar muat di atas kapal. Tindakan yang dilakukan untuk mengatasi keterlambatan pembongkaran batu bara tersebut yaitu dengan melakukan perawatan khusus kepada alat bongkar muat saat dari pelabuhan muat ke bongkar atau dari pelabuhan muat ke bongkar.

7. Upaya meningkatkan penanganan pembongkaran muatan pupuk curah (urea) di mv. Pusri Indonesia
 - a. Nama Penulis : Dewi Praisma kartika septiana,retno indriyati (2022)
 - b. Hasil Penelitian : Hasil pembahasan menunjukkan bahwa Faktor-faktor yang menimbulkan adanya keterlambatan kegiatan pembongkaran muatan pupuk curah (urea) adalah faktor dari anak buah kapal, faktor peralatan bongkar muat, dan faktor cuaca. Sedangkan, kedisiplinan awak kapal dalam penggunaan alat keselamatan kerja juga perlu ditingkatkan karena sangat penting untuk meningkatkan keselamatan kerja saat melaksanakan kegiatan pembongkaran muatan pupuk curah (urea)
8. Analisis penyebab keterlambatan bongkar muat pada muatan curah batu bara di kapal mv. Srikandi Indonesia
 - a. Nama Penulis : Tri Agus Setiawan (2018)
 - b. Hasil Penelitian : hasil penelitian sebaiknya pelabuhan PLTU Pacitan pada peralatan bongkar muat diadakan pemeliharaan rutin dan berkala. Dengan demikian Pelabuhan PLTU Pacitan dapat meminimalisir hambatan proses bongkar muat batubara. Bagi dinas tugas yang melaksanakan tugas kepelabuhanan harus menyiapkan data-data terkait cuaca untuk mengetahui keadaan sekitar guna mengantisipasi hal-hal yang tidak diinginkan
9. Upaya Pencegahan Keterlambatan Proses Pembongkaran Serbuk Alumina Di Pelabuhan Pt. Inalum (Persero)
 - a. Nama Penulis : M.muzzakir (2019)

- b. Hasil Penelitian : Penelitiannya bertujuan untuk mengetahui persiapan apa saja yang dilakukan sebelum proses bongkar alumina powder di pelabuhan PT. Inalum (persero), untuk menemukan keluar hambatan saat membongkar alumina powder pelabuhan PT. Inalum (persero) untuk mengetahui pencegahan keterlambatan proses bongkar alumina bubuk di pelabuhan PT.Inalum(persero). Metode yang dilakukan adalah metode observasi dan wawancara. Hasil dari penelitian ini adalah proses dari membongkar bubuk alumina tidak sepenuhnya sesuai dengan yang telah ditetapkan, terganggu oleh cuaca pembongkaran. Hambatan yang terjadi saat melaksanakan pembongkaran. Ada beberapa, antara lain, cuaca, peralatan pembongkaran, dan manusia sumber daya. Adapun cara mencegah terjadinya keterlambatan dalam proses pembongkaran bedak alumina di pelabuhan PT.Inalum (persero), yaitu harus ada koordinasi di proses, keberadaan derek kapal sebagai sarana transportasi yang efektif, dan adanya maintenace pada saat pembongkaran yang tidak pasti yang mana terkadang kelalaian.
10. Pengaruh cargo compressor terhadap keterlambatan bongkar muat ship to ship di kapal Mt.Navigator Plu
 - a. Nama Penulis : Iqromi Helmi Rifqi (2017)
 - b. Hasil Penelitian : Menunjukkan bahwa penyebab kegagalan cargo compressor adalah karena impeller air laut berpori sehingga tidak dapat sepenuhnya menyerap uap air laut, menyebabkan air laut menjadi media kondensasi untuk muatan uap nantinya, maka kondensor yang

kotor adalah penyebab kedua. masalah, karena air laut yang masuk ke kondensor terhalang oleh lumpur dan krustasea yang masuk dengan air laut yang tersedot oleh pompa air laut.

B. Landasan Teori

1. Pengaruh

Menurut Badudu dan Zain (2001:1031) "Pengaruh adalah (1) daya yang menyebabkan sesuatu yang terjadi; (2) sesuatu yang dapat membentuk atau mengubah sesuatu yang lain; (3) tunduk atau mengikuti karena kuasa atau kekuatan orang lain."

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengaruh adalah kekuasaan ada atau muncul dari sesuatu (orang, benda) yang berkontribusi pada pembentukan karakter, keyakinan atau tindakan seseorang.

2. Keterlambatan

Menurut Ervianto (1998) sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan.

3. Pembongkaran

Menurut Badudu (1994 ; 200) Bongkar diterjemahkan sebagai: "Bongkar berarti mengangkat, membawa keluar semua isi sesuatu, mengeluarkan semua." Sedangkan menurut Forum Komunikasi Operator Terminal Asosiasi PBM Jakarta (2002 ; 10): "Bongkar adalah kegiatan membongkar barang muatan dari kapal.

Menurut F.D.C. Sudjatmiko (1997 ; 348) Pembongkaran merupakan suatu pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain dan bisa juga dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang ke gudang atau dari gudang ke dermaga baru diangkut ke kapal.

4. Biaya Operasional Kapal

Biaya Operasional adalah bagian dari struktur biaya produksi yang pada akhirnya menjadi bagian dari harga produksi, (warpani, 2002). Biaya operasi kendaraan adalah Salah satu komponen sistem transportasi yang dapat bergerak, mengangkut, dan memindah tempatkan objek yang diangkut yaitu orang atau barang, (Miro, 2011). Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2003, komponen biaya jasa angkutan penyeberangan, yaitu:

a. Biaya Langsung

Biaya langsung yaitu biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, terdiri atas :

- 1) Biaya Tetap (Fixed cost)
 - a) Biaya Penyusutan Kendaraan (Depresiasi)

Rumus:

$$Bpk = \frac{\text{Harga kapal}-\text{Nilai residu}}{\text{Masa penyusutan}}$$

Dimana harga kapal didasarkan atas:

- Nilai residu 5% dari harga kapal
- Masa penyusutan 25 tahun untuk kapal baru dan 20 tahun untuk kapal bekas 11

b) Biaya Bunga Modal

Rumus:

$$BBM = \frac{((n+1 \times (65\% \times \text{Harga kapal}) \times \text{tingkat bunga} / \text{tahun})^2}{N}$$

Dimana:

- N = Jangka waktu pinjaman adalah 10 tahun modal pinjaman dihitung 65% dari harga kapal, tingkat bunga didasarkan atas tingkat harga yang berlaku umum.

c) Biaya Asuransi Kapal

Rumus: Besarnya premi asuransi kapal/tahun adalah 1,5% dari harga kapal.

d) Biaya awak buah Kapal

Rumus :

$$\text{Gaji Upah} = \text{Gaji rata-rata/orang/bulan} \times \text{Jumlah ABK} \times 12 \text{ Bulan}$$

2) Biaya Tidak Tetap (Running cost)

a) Bahan Bakar Minyak (BBM)

Rumus yang digunakan menurut keputusan Menteri Perhubungan

Nomor 58 Tahun 2003:

$$\text{BBM} = \text{Jumlah mesin} \times \text{daya mesin/unit} \times \text{pemakaian BBM/PK/Jam} \times \text{Jumlah jam layar/trip} \times \text{jumlah trip per hari} \times \text{hari operasi} \times 12 \text{ per tahun} \times \text{harga BBM/Liter}$$

Dimana:

- Pemakaian BBM per PK/Jam = 0,13 liter
- Hari operasi kapal/tahun = 11 bulan /330 hari, 1 (satu) bulan untuk docking tahunan

- Jam kerja mesin dihitung berdasarkan lama pelayaran per trip
- Jumlah trip perhari dihitung menurut banyaknya frekuensi pelayaran per hari Catatan: PK (Paarden Kracht) = 0,98 HP (Horse Power)

b) Biaya Pelumas

Dalam keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2003, biaya pelumas yaitu = Jumlah mesin x daya mesin/unit x pemakaian Pelumas/PK/Jam x Jumlah jam layar/trip x jumlah trip per hari x hari operasi per tahun x harga Pelumas/liter

Dimana:

- Pemakaian Pelumas per PK/Jam = 0,0033 liter
- Hari operasi kapal/tahun = 11 bulan /330 hari, 1 (satu) bulan untuk docking tahunan
- Jam kerja mesin dihitung berdasarkan lama pelayaran per trip
13
- Jumlah trip perhari dihitung menurut banyaknya frekuensi pelayaran per hari

c) Biaya Gemuk

Dalam keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2003, biaya gemuk yaitu = Jumlah pemakaian gemuk/bulan x Jumlah operasi kapal/bulan x harga Gemuk/Kg

Dimana:

Pemakaian gemuk diasumikan untuk kapal ukuran:

- Kurang dari 150 GT = 20 kg - 151 s/d 400 GT = 30 kg - 401 s/d 500 GT = 40 kg - 501 s/d 1.000 GT = 50 kg
- Lebih dari 1.000 GT = 60 kg

d) Biaya Air Tawar

Untuk crew + Penumpang + Dll

= Jumlah Pemakaian x Harga air tawar/liter

e) Biaya Repairs, Maintenance & Suppliers (RMS)

Adalah biaya yang dikeluarkan kepada pihak luar yang melaksanakan pekerjaan reparasi dan maintenance kapal, adapun biaya yang dikeluarkan meliputi:

- Pemeliharaan harian kapal
- Biaya cleaning service, biaya/tahun
- Biaya pengadaan sabun & majun
- Pengecatan rutin kapal
- Pemeliharaan peralatan keselamatan kapal
- Peralatan dan perlengkapan kapal
- Docking / Pemeliharaan Kapal
- Biaya Di Lingkungan Pelabuhan
- Biaya Perniagaan Dan Promosi

b. Biaya tidak Langsung

1) Biaya Tetap

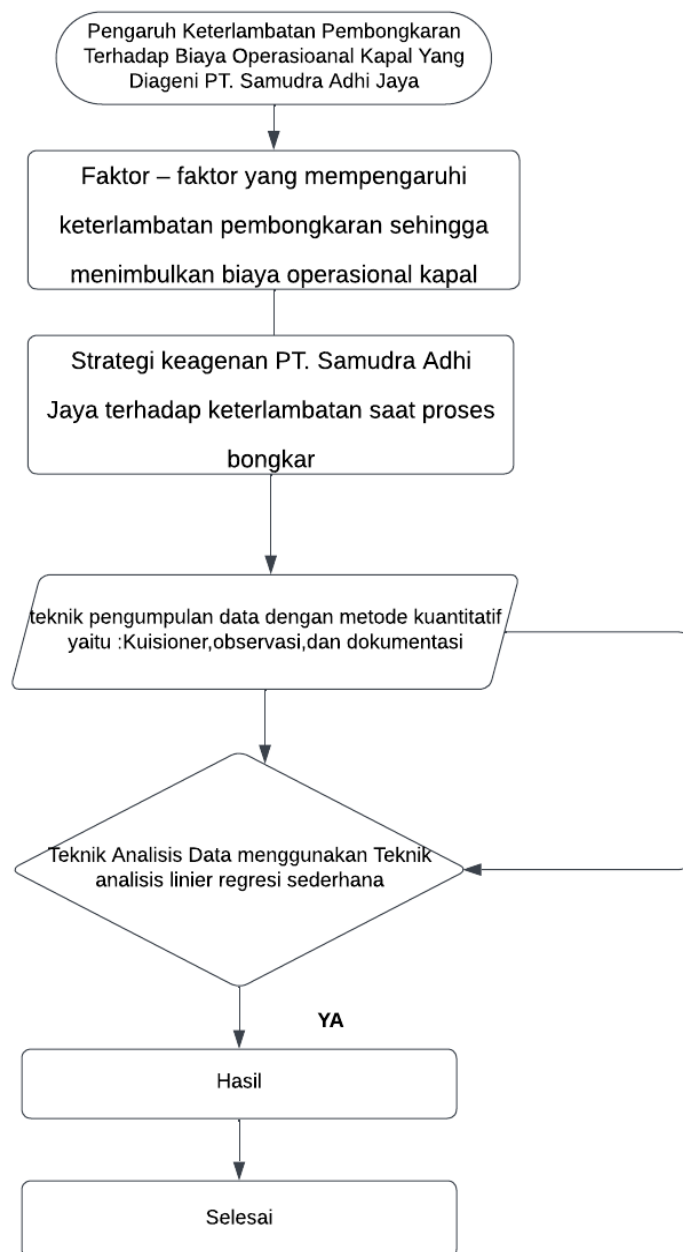
- a) Biaya pegawai darat cabang (Kantor cabang/perwakilan)
- b) Gaji / Upah = Gaji rata-rata/bulan x jumlah pegawai x 12 bulan

2) Biaya Tidak Tetap

- a) Biaya kantor cabang, perwakilan & rumah dinas/mes kantor
- b) Biaya Alat Tulis Kantor ATK = $\text{Biaya/bulan} \times 12 \text{ Bulan}$
- c) Biaya Telepon = $\text{Biaya/bulan} \times 12 \text{ Bulan}$
- d) Biaya pos = $\text{Biaya/bln} \times 12 \text{ bulan}$
- e) Biaya Air = $\text{Biaya} / \text{Bulan} \times 12 \text{ Bulan}$
- f) Biaya pengawasan dan perjalanan dinas

C. Kerangka Berfikir

Menurut Sugiyono (2015:44), kerangka berfikir adalah model konseptual bagaimana teori tersebut berhubungan dengan berbagai faktor yang ada masalah penting. Definisi ini juga bias berarti cara berpikir yang mengalir berdasarkan kerangka berfikir logis menghubungkan satu sama lain untuk menemukan jawaban atas masalah untuk mempelajari Untuk memudahkan peneliti dalam menanggapi permasalahan tersebut Penelitian, peneliti membuat kerangka berfikir sebagai berikut:



Gambar 2. 1 Kerangka Berfikir

D. Hipotesis

Dengan mengacu pada uraian latar belakang dan permasalahan diatas maka penulis mengajukan hipotesis sebagai berikut :

H0: “Diduga keterlambatan pembongkaran tidak mempengaruhi biaya operasional kapal yang di agen PT. Samudra Adhi Jaya”.

Ha: “Diduga keterlambatan pembongkaran mempengaruhi biaya operasional kapal yang di ageni PT. Samudra Adhi Jaya

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Desain penelitian adalah penjelasan dari berbagai komponen yang akan digunakan oleh peneliti dan kegiatan yang akan dilakukan selama itu proses pencarian. Dengan kata lain, proyek penelitian adalah tahap awal dan langkah yang sangat penting dalam proses penelitian (Martono, 2012: 131).

Rancangan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif dan verifikatif dengan pendekatan kuantitatif. Deskriptif menurut Arikunta (2010: 3) adalah penelitian yang diharapkan menyelidiki keadaan, kondisi, situasi, peristiwa, kegiatan dan hal-hal lain, hasilnya disajikan dalam bentuk laporan penelitian. Sedangkan metode verifikasi menurut Sugiyono (2012:29) adalah pencarian bukti untuk mengukur hipotesis deskriptif temuan penelitian dengan perhitungan statistik sehingga hasil pengujian menunjukkan hipotesis ditolak atau diterima.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dalam pengambilan data nomor digunakan. Penelitian menggunakan akses Kuantitatif menurut Indrawan dan Yaniawati (2014:51) adalah bentuk penelitian ilmiah yang menyelidiki suatu masalah dari suatu fenomena, serta memeriksa kemungkinan link atau hubungan antara variable dalam masalah yang diberikan.

B. Tempat/Lokasi dan Waktu Penelitian

Waktu dan tempat penelitian ini dapat menjelaskan suatu masalah dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan ini adalah sebagai berikut

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian ini dilakukan selama 8 bulan terhitung mulai dari 17 Januari 2022 Sampai dengan 20 Agustus 2022.

2. Tempat Penelitian

Tempat Penelitian ini dilaksanakan Di kantor Keagenan Rembang yaitu PT.Samudra Adhi Jaya Rembang, Yang beralamatkan : Jl. WR.Supratman No.17 Kutoharjo,Rembang 59211.

C. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

1. Sumber Data

a. Data Primer

Data primer adalah informasi yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti langsung dari sumbernya. Data primer sering disebut data asli atau baru saat ini. Untuk mendapatkan data dasar, peneliti harus mengumpulkannya secara langsung. Metode yang dapat peneliti gunakan untuk mencari data primer antara lain observasi dan kuisisioner. Dalam penelitian ini, informasi primer diperoleh dengan kuisisioner,wawancara,observasi pihak-pihak yang terlibat dalam operasi bongkar di pelabuhan dan pengamatan bagaimana bongkar kapal terjadi selama bongkar di pelabuhan. Data primer ini selalu dianggap lebih *valid* dibandingkan dengan data sekunder. Data yang di perlukan oleh penulis dalam penelitian ini ialah :

1) Hasil Penyebaran Kuisisioner

Penulis dalam melakukan penelitian mengambil data dari hasil penyebaran kuisisioner beberapa narasumber,narasumber yang di

tuju ialah orang kantor yang berada di PT.Samudra Adhi Jaya,pemilik barang dan pemilik kapal yang berisi tentang keterlambatan pembongkaran terhadap biaya operasional kapal.

2) Hasil Observasi

Penulis dalam melakukan penelitian melakukan interaksi secara penuh dalam situasi dan kondisi di jetty maupun di PLTU Rembang dalam kegiatan pembongkaran batu bara.

b. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang dapat peneliti kumpulkan atau yang peneliti kumpulkan berdasarkan pemakaian. Informasi sekunder dapat diperoleh dari berbagai sumber, seperti internet, buku, jurnal, laporan. Pemahaman terhadap kedua jenis data tersebut di atas diperlukan sebagai dasar penentuan metode dan langkah-langkah pengumpulan data penelitian. Dalam penelitian ini, data sekunder diperoleh dari jurnal, buku, artikel dan lain-lainnya yang diperoleh sebagai bahan pendukung penyusunan laporan penelitian.

2. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2014:224), metode pengumpulan data merupakan langkah penelitian yang paling strategis karena tujuan utama penelitian adalah mengumpulkan informasi. Tanpa mengetahui metode pengumpulan data, peneliti tidak meletakkan data sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. Pengumpulan data dapat dilakukan dengan berbagai cara.

Metode pengumpulan data peneliti memegang peranan penting dalam penelitian, karena berhasil atau tidaknya penelitian tergantung antara lain pada metode yang digunakan untuk mengumpulkan data. Dalam pelaksanaannya, peneliti harus menggunakan metode tertentu untuk mengumpulkan informasi yang disusun secara sistematis sesuai dengan tujuan penelitian.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data antara lain :

a. Metode Observasi

Pendahuluan Metode observasi merupakan teknik pengumpulan data. Tanggal adalah fakta atau informasi tentang sesuatu. Oleh karena itu, informasi berguna untuk memberikan gambaran tentang keadaan, masalah atau sebagai landasan objektif dalam proses penyelesaian dan pemecahan masalah. Oleh karena itu, keputusan atau strategi yang baik selalu didasarkan pada informasi yang baik. Selanjutnya data yang baik adalah data yang objektif, yaitu. Data sesuai dengan kondisi dunia nyata (reliable), nyata, dan relevan dengan masalah yang diamati, dipelajari atau diselidiki. Dimana peneliti berinteraksi secara penuh dalam situasi dan kondisi diatas kapal di PLTU Rembang dan PRTS Rembang

b. Metode dokumentasi

Dokumentasi merupakan kumpulan informasi yang diperoleh dari dokumen dan literatur sebagai bahan analisis dalam penelitian ini. Teknologi yang digunakan untuk menyimpan data tersedia dalam bentuk arsip atau dokumen. Teknik ini dapat digunakan untuk

menemukan informasi dokumenter tentang subjek yang dipelajari oleh penulis. Studi dokumen, kelanjutan kegiatan yang sedang berlangsung dan teknik pengumpulan data merupakan bukti bahwa kegiatan benar-benar terjadi. Oleh karena itu, pemeriksaan dokumentasi dalam penelitian sangat penting untuk memperkuat landasan pendapat penulis.

c. Metode kuesioner

Menurut Sugiyono (2017:142) kuesioner adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Daftar pertanyaan kuisisioner ini sesuai dengan yang diteliti, dan memperoleh data berkaitan dengan semua kejadian atau peristiwa yang terjadi. Seperangkat pertanyaan disusun secara logis, sistematis tentang konsep yang menerangkan tentang variabel-variabel yang diteliti. Beberapa instrumen-instrumen yang disajikan penulis adalah sebagai berikut.

Instrumen Variabel X (Keterlambatan Pembongkaran)

- a. Bagaimanakah sistem & prosedur pelayanan yang diberikan oleh PT. Samudra Adhi Jaya
- b. Bagaimanakah pelayanan administrative yang diberikan oleh PT. Samudra Adhi Jaya Samarinda
- c. Bagaimanakah kemudahan akses pelayanan PT. Samudra Adhi Jaya
- d. Bagaimanakah pelayanan jaringan on-line dari PT. Samudra Adhi Jaya.
- e. Bagaimanakah penyediaan kolam pelabuhan & perairan untuk lalu lintas kapal & tempat berlabuh

- f. Bagaimanakah respon dari perusahaan mengenai arus lalu lintas kapal
- g. Bagaimanakah peran perusahaan mengenai kepastian hukum terhadap terhadap kegiatan bongkar muat yang sedang berlangsung
- h. Bagaimanakah kualitas pelayanan PT. Samudra Adhi Jaya
- i. Bagaimanakah pelayanan perusahaan mengenai fasilitas tambat dengan jenis kapal yang akan dilayani
- j. Bagaimanakah penyediaan sarana & prasarana alat bongkar muatan curah
- k. Bagaimanakah dengan ketepatan/kepastian waktu PT. Samudra Adhi Jaya dalam melakukan pelayanan
- l. Bagaimanakah pelayanan perusahaan dalam menyelesaikan masalah klaim atau sengketa
- m. Bagaimanakah perusahaan dalam memenuhi kebutuhan serta kepuasan pelanggan
- n. Bagaimanakah kualitas SDM yang digunakan oleh PT. Samudra Adhi Jaya
- o. Bagaimana penerapan peraturan perundang-undangi dalam pelayanan PT. Samudra Adhi Jaya

Instrumen Kuesioner Variabel Y (Biaya Operasional Kapal)

- a. Peningkatan biaya pelabuhan
- b. Bagaimana dengan adanya kenaikan tariff apabila ada kenaikan biaya kebutuhan
- c. bagaimana dengan kebutuhan air bersih di atas kapal

- d. Bagaimana dengan adanya kenaikan biaya untuk penambahan jam kerja TKBM
- e. Bagaimana dengan peningkatan kebutuhan bahan bakar /BBM kapal
- f. Bagaimana dengan kebutuhan biaya pemeliharaan kapal
- g. Bagaimana dengan kebutuhan biaya transport crew
- h. Bagaimana dengan kebutuhan telekomunikasi crew kapal

D. Definisi Operasional Variabel

Penelitian ini menggunakan dua variabel, yaitu variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y). Definisi fungsional dari masing-masing variabel adalah sebagai berikut:

1. Variabel bebas/*independent* (x)

Variabel bebas adalah variabel bebas yang keberadaannya tidak dipengaruhi oleh faktor lain, variabel ini merupakan faktor penyebab yang mempengaruhi variabel lain. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah Keterlambatan Pembongkaran.

2. Variabel *dependent*/terikat (Y)

Variabel *dependent* adalah variabel yang dipengaruhi oleh variabel lain, dan variabel dependent dalam penelitian ini adalah biaya operasional kapal.

E. Populasi dan Sample

1. Populasi

Menurut Sugiyono (1997), populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Berdasarkan pengertian tersebut ,populasi merupakan

objek yang berada pada suatu wilayah dan memenuhi syarat tentu yang berkaitan dengan masalah dalam penelelitan ini,maka yang menjadi populasi dalam penelitian ini ialah seluruh pihak yang mengetahui yaitu Pemilik Kapal,Pemilik Barang,Keagenan yang di tunjuk yang berjumlah 55 populasi

2. Sample

Menurut Sugiyono (2011: 62), sampel adalah bagian dari jumlah yang dimiliki oleh populasi. Berdasarkan ini 15 Kantor keagenan,20 Kantor pemilik kapal,20 Kantor pemilik barang menjadi populasi, maka jumlah sample yang dibutuhkan dalam penelitian ini dapat ditentukan dengan menggunakan rumus Solvin. Rumus Solvin merupakan rumus atau formula untuk mengetahui apabila perilaku dari sebuah populasi tidak diketahui secara pasti.berikut uraian rumus tersebut.

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

Keterangan:

n = Ukuran sampel

N = Ukuran populasi Jumlah pemilik kapal, pemilik barang,kantor keagenan

e = Error margin atau persen kelonggaran ketidaktelitian dengan perkiraan tingkat kesalahan sebanyak 10% atau 0,1.

$$n = \frac{55}{1 + 55(0,1)^2}$$

$$n = \frac{55}{1 + 55(0,01)}$$

$$n = \frac{55}{1 + 0,55}$$

$$n = \frac{55}{1,55}$$

$$n = 35,4$$

Dapat disimpulkan bahwa jumlah sampel yang digunakan sebagai responden dalam penelitian ini sebanyak 35 Pemilik kapal, Pemilik barang dan Kantor keagenan

F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian kuantitatif mencakup transkrip hasil pengisian kuisisioner. Dari hasil analisis data yang dapat ditarik kesimpulan dengan menjelaskan fenomena yang terjadi terkait dengan keterlambatan pembongkaran kapal yang diageni oleh PT.Samudra Adhi Jaya .

1. Skala Likert

Untuk mengetahui bagaimana pengukuran jawaban responden dalam survei kuesioner ini, penulis menggunakan metode skala Likert (*Likert's Summated Ratings*) yang tingkatannya disajikan pada tabel berikut.

Tabel 3. 1 skala likert

Pengukuran Jawaban	Bobot
Sangat Tidak Baik	1
Tidak Baik	2
Sedang	3
Baik	4
Sangat Baik	5

2. Analisis Statistik Deskriptif

Sugiyono (2017:35) mendefinisikan analisis statistik deskriptif adalah analisis yang dilakukan untuk mengetahui keberadaan variabel mandiri, baik hanya pada satu variabel atau lebih (variabel yang berdiri sendiri atau variabel bebas) tanpa membuat perbandingan variabel itu sendiri dan mencari hubungan dengan variabel lain. Analisis deskriptif ditunjukkan untuk menggambarkan dan mendeskripsikan data dari variabel *independent* Keterlambatan Pembongkaran . Analisis statistik deskriptif merupakan teknik analisa data untuk menjelaskan data secara umum atau generalisasi, dengan menghitung nilai minimum, nilai maksimum, nilai rata-rata (*mean*), dan standar deviasi (*standard deviation*) (Sugiyono, 2017:147).

3. Analisis Data

a. Analisis Regresi Linier Sederhana

Teknik analisis yang digunakan pada penelitian ini ialah dengan analisis linier regresi sederhana yang bertujuan untuk mengetahui besarnya pengaruh keterlambatan pembongkaran (Variabel X), biaya operasional kapal (Variabel Y). Persamaan umum regresi linier sederhana, yaitu:

$$Y = a + bX$$

Keterangan:

Y = Bertambahnya biaya operasional kapal

X = Keterlambatan Pembongkaran

Dalam penelitian ini, penulis memakai program SPSS (*Statistical Program For Social Science*) sebagai alat untuk melaksanakan analisis

regresi linier sederhana. SPSS merupakan perangkat lunak statistic yang sering dipakai dalam penelitian social dan ilmu-ilmu terkait. Melalui SPSS, penulis bisa mengimpor data ,malaksanakan analisis regresi linier sederhana ,serta memperoleh hasil statistic yang relevan seperti koefisien regresi, nilai p, dan tingkat signifikan.

b. Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (R^2) dipakai untuk mengukur seberapa baik variabel *independent* (X) bisa menjelaskan variasi dalam variabel *dependent* (Y) dalam analisis regresi, R^2 mengindikasikan persentase variasi dalam variabel dependent yang dijelaskan oleh variabel *independent*.

Apabila R^2 semakin besar, berarti persentase perubahan variabel *dependent* (Y) yang bisa dijelaskan oleh variabel *independent* (X) Semakin tinggi (Sujarweni 2015).

c. Uji Hipotesis

- 1) Jika $T_{hitung} < T_{tabel}$, maka H_0 di terima dan H_a di tolak, berarti tidak ada pengaruh yang signifikan antara X dan Y
- 2) jika $T_{hitung} > T_{tabel}$, maka H_0 di tolak serta H_a di terma, berarti ada pengaruh yang signifikan antara X dan Y



Gambar 3. 1 Uji Hipotesis

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian/Subjek Penelitian

Pengaruh Keterlambatan Pembongkaran Terhadap Biaya Operasional Kapal Yang Diageni PT. Samudra Adhi Jaya. Dengan Variabel X (Keterlambatan Pembongkaran) dan Variabel Y (Biaya Operasional Kapal)

1. Sejarah Singkat Perusahaan Pelayaran PT. Samudra Adhi Jaya

PT. Samudra Adhi Jaya didirikan pada tahun 2020. Perusahaan ini bergerak dibidang *Shipping Agency* dan *Logistic*. Barang yang ditangani oleh PT. Samudra Adhi Jaya kebanyakan adalah batu bara karena daerah operasinya di PLTU REMBANG dan Pelabuhan SLUKE REMBANG.

Berikut data tentang PT. Samudra Adhi Jaya :

Nama Perusahaan : PT. Samudra Adhi Jaya

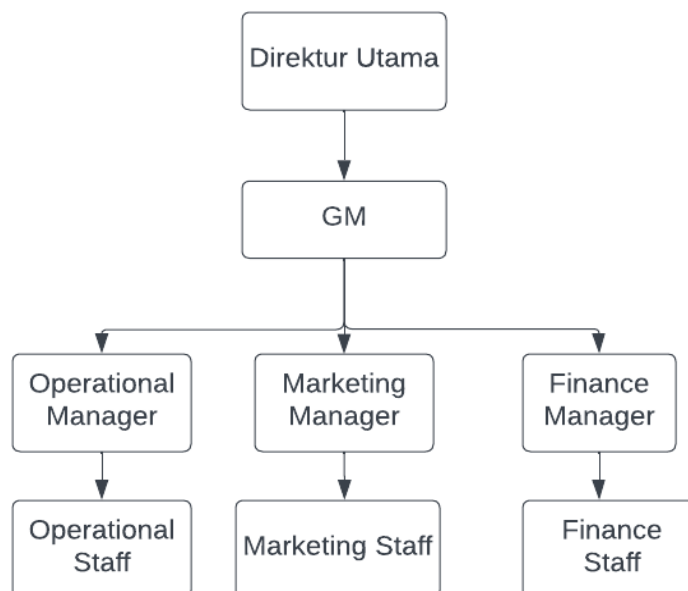
Alamat Kantor : Jl. WR. Supratman No.17 kel. Kutoharjo, Rembang
59211 Jawa Tengah

No SIUPKK : AL.310/134/DA-2020

Disetiap perusahaan pasti memiliki sistem dan prosedur pelayanan masing-masing sesuai dengan ketentuan masing-masing perusahaan tersebut. Di dalam perusahaan ini memiliki sistem dan prosedur pelayanan kapal yang baik,namun dalam pelaksanaanya,banyak sekali kegiatan pelayanan perusahaan yang tidak dijalankan sesuai dengan sistem prosedur yang telah di tentukan oleh PT. Samudra Adhi Jaya.

2. Sturktur Organisasi

Struktur Organisasi



Gambar 4. 1 Struktur Organisasi

3. Pelabuhan PLTU Rembang

Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) merupakan pembangkit listrik yang banyak digunakan di Indonesia karena berbagai kelebihan yaitu dapat dioperasikan dengan berbagai jenis bahan bakar, dapat dibangun dengan kapasitas yang bervariasi, dapat dioperasikan dengan berbagai operasi pembebanan, dan kontinuitas operasi serta usia pakai yang relatif lama. PLTU batubara memiliki lima komponen utama yaitu boiler (steam generator), turbin uap (steam turbine), pompa, kondensor, dan generator. Komponen tersebut bekerja secara berkaitan untuk menghasilkan energi listrik. Generator merupakan mesin pembangkit listrik yang berfungsi untuk mengubah energi mekanik dalam bentuk putaran menjadi energi listrik. PLTU Rembang terletak di Desa Leran dan Desa Trahan, Kec. Sluke, Kab. Rembang. PLTU Rembang memiliki kapasitas 2x 315 MW dengan bahan

bakar utama batubara berkalori rendah dengan konsumsi kurang lebih 2.160.000 ton per tahun.

4. Pelabuhan PRTS REMBANG

Pelabuhan Rembang sejak tahun 2010 telah dikembangkan dengan terbangunnya Terminal Sluke di Desa Sendangmulyo Kecamatan Sluke Kabupaten Rembang

B. Data Responden

Tabel 4. 1 Data Para Responden

No	Profil Responden	Jumlah Responden
1.	Jenis Kelamin :	
	a. Pria	26
	b. Wanita	9
2.	Umur Responden	
	a. Kurang dari 25 tahun	18
	b. 26-35 tahun	15
	b. c.36-46 tahun	2

Dari pemaparan data dibawah ini, dapat dilihat salah satu pengaruh keterlambatan pembongkaran terhadap biaya operasional kapal karena sistem dan prosedur pelayanan yang diberikan oleh PT. Samudra Adhi Jaya masih lemah.

Makin cepat pembongkaran muatan maka biaya operasional kapal akan semakin turun atau makin rendah karena makin rendah/lama pembongkaran penanganan muatan maka biaya operasional kapal akan semakin meningkat.

Berikut data responden yang penulis dapatkan dari hasil kuisisioner yang berhasil disebarkan kepada pemakai jasa PT. Samudra Adhi Jaya.

Tabel 4. 2 Hasil Kuisisioner Variabel Keterlambatan Pembongkaran

N O	X 1	X 2	X 3	X 4	X 5	X 6	X 7	X 8	X 9	X1 0	X1 1	X1 2	X1 3	X1 4	X1 5	JUMLA H
1	3	5	4	4	5	3	5	5	4	3	4	4	3	5	4	61
2	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	56
3	4	5	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	59
4	2	3	4	4	5	4	3	5	4	3	5	4	4	3	5	58
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	4	4	3	67
6	3	4	4	3	5	3	4	4	3	5	4	3	5	4	4	58
7	4	5	3	3	5	4	4	4	5	4	5	4	4	5	5	64
8	3	4	5	4	5	4	5	5	3	5	4	5	3	4	5	64
9	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	56
10	4	5	4	4	4	3	4	5	5	5	3	3	4	3	4	60
11	5	4	4	3	4	4	5	4	5	4	4	4	4	5	4	63
12	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	62
13	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	60
14	4	5	4	4	4	5	3	5	4	5	4	3	4	5	4	63
15	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	75
16	4	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	5	4	65
17	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	71
18	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	74
19	2	3	4	3	3	3	2	3	3	4	3	2	3	3	3	44
20	2	3	2	3	3	2	3	4	2	3	3	2	3	3	2	40
21	2	3	2	3	3	2	3	4	2	2	3	3	3	3	2	40
22	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	2	40
23	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	2	3	2	37
24	2	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	2	2	2	2	34
25	2	4	4	4	3	3	3	3	4	2	3	3	3	4	4	49
26	3	3	4	2	3	3	4	3	2	3	3	2	3	4	3	45
27	2	3	3	2	4	3	4	4	3	2	4	2	3	4	4	47
28	4	3	3	2	3	4	3	4	3	4	2	4	4	4	4	51
29	4	2	2	3	4	3	2	3	2	4	2	4	2	3	2	42
30	3	2	3	2	3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	50
31	4	2	2	3	2	4	3	4	4	3	3	4	3	4	2	47
32	4	2	3	2	4	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	49
33	3	4	2	3	2	3	3	2	4	3	2	4	3	3	4	45
34	3	3	4	3	4	2	2	3	2	4	3	4	3	3	3	46
35	4	4	5	4	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	4	65
Total																1907

Berdasarkan Informasi diatas adalah jumlah penilaian hasil dari kuisisioner mengenai Keterlambatan Pembongkaran yang berjumlah 1907.

Penjabaran dari tabel penilaian diatas berada di tabel 4.4 sampai dengan tabel

4.18.

Tabel 4. 3 Hasil Kuesioner Variabel Peningkatan Biaya Operasional Kapal

NO	Y.1	Y.2	Y.3	Y.4	Y.5	Y.6	Y.7	Y.8	JUMLAH
1	5	3	4	4	5	5	3	4	33
2	4	3	4	4	4	4	3	4	30
3	5	3	3	4	3	3	3	4	28
4	4	3	4	5	4	3	4	5	32
5	4	3	5	4	3	3	3	4	29
6	4	4	3	2	5	4	3	5	30
7	1	1	5	3	4	5	5	5	29
8	1	5	4	5	1	3	5	5	29
9	3	3	4	4	4	3	4	3	28
10	3	3	3	3	3	4	4	4	27
11	4	3	4	4	4	4	4	5	32
12	3	3	4	3	4	4	3	4	28
13	3	4	4	4	3	4	4	4	30
14	2	2	4	3	3	3	4	5	26
15	4	4	4	4	4	5	5	5	35
16	4	4	4	4	4	5	5	5	35
17	5	5	4	5	5	5	5	5	39
18	5	5	4	4	4	5	4	4	35
19	2	3	3	2	3	3	2	4	22
20	2	2	3	3	3	2	3	3	21
21	2	2	3	2	3	3	3	3	21
22	2	3	3	2	3	2	3	4	22
23	2	3	2	3	3	2	3	3	21
24	2	2	2	3	2	3	2	2	18
25	3	3	3	2	3	4	4	4	26
26	3	2	3	2	2	3	3	3	21
27	3	2	4	3	3	3	4	4	26
28	3	3	4	3	4	3	4	4	28
29	2	4	3	3	3	3	2	3	23
30	3	3	4	3	4	4	3	4	28
31	4	4	3	2	3	2	4	3	25
32	3	3	2	3	3	4	3	3	24
33	3	2	4	3	3	2	3	3	23
34	4	3	3	2	3	3	2	3	23
35	4	4	4	4	4	4	4	4	32
TOTAL									959

Berdasarkan Informasi diatas adalah jumlah penilaian hasil dari kuisisioner mengenai Peningkatan Biaya Operasional Kapal yang berjumlah 959.

Penjabaran dari tabel penilaian diatas berada di tabel 4.19 sampai dengan tabel 4.26.

C. Pengolahan Data

1. Hasil Data Observasi

Observasi yang dilakukan dalam penelitian ini penulis melaksanakan penelitian di tempat praktek darat. Data yang di peroleh berupa hasil observasi atau pengamatan penulis selama berada di tempat praktek darat di kantor keagenan kapal PT. Samudra Adhi Jaya selama 8 bulan.

Berdasarkan hasil observasi peneliti lakukan bahwa dari tahun 2015 sampai dengan 2022 Keterlambatan Pembongkaran terhadap biaya operasional kapal, dikarenakan kurangnya alat pembongkaran yang tersedia di dua pelabuhan yaitu PLTU REMBANG dan PRTS REMBANG. Tidak menutup kemungkinan diperlukannya sarana dan prasarana di pelabuhan baik alat bongkar muat, di pelabuhan yang masih kurang memadai di wilayah pelabuhan rembang.

2. Statistik Deskriptif

Tabel 4. 4 X.1 Sistem & Prosedur Pelayanan yang diberikan oleh PT. Samudra Adhi Jaya

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	8	22,9	22,9	22,9
	3	8	22,9	22,9	45,7
	4	15	42,9	42,9	88,6
	5	4	11,4	11,4	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang diteliti, diperoleh data 22,9% responden menjawab TB ialah 8 Orang, 22,9% responden menjawab S ialah 8 Orang, 42,9% responden menjawab B ialah 15 Orang, dan 11,4% responden menjawab SB ialah 4 Orang. Tanggapan responden terhadap sistem & prosedur pelayanan yang diberikan oleh PT.

Samudra Adhi Jaya , adalah baik,maka dari itu perlu dibahas lagi tentang sistem & prosedur pelayanan yang diberikan oleh PT. Samudra Adhi Jaya.

Tabel 4. 5 X.2 Pelayanan administrative yang diberikan oleh PT. Samudra Adhi Jaya

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	5	14,3	14,3	14,3
	3	10	28,6	28,6	42,9
	4	12	34,3	34,3	77,1
	5	8	22,9	22,9	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang di teliti, diperoleh data berupa 14,3% responden menjawab TB ialah 5 orang, 28,6% responden menjawab S ialah 10 Orang ,34,3% responden menjawab B ialah 12 orang, dan 22,9% responden menjawab SB ialah 8 orang, tanggapan responden terhadap pelayanan administratif yang di berikan oleh PT. Samudra Adhi Jaya, maka dari itu perlu dibahas lagi tentang pelayanan administratif yang diberikan oleh PT. Samudra Adhi Jaya

Tabel 4. 6 X.3 Kemudahan akses pelayanan PT. Samudra Adhi Jaya

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	7	20,0	20,0	20,0
	3	6	17,1	17,1	37,1
	4	15	42,9	42,9	80,0
	5	7	20,0	20,0	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 20% responden menjawab TB ialah 7 Orang ,17,1% responden menjawab S ialah 6 Orang , 42,9 responden menjawab B ialah 15 Orang dan 20% responden menjawab SB ialah 7 Orang, tanggapan responden terhadap kemudahan akses pelayanan PT. Samudra Adhi Jaya baik

Tabel 4. 7 X.4 Pelayanan jaringan on-line dari PT. Samudra Adhi Jaya

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	5	14,3	14,3	14,3
	3	15	42,9	42,9	57,1
	4	11	31,4	31,4	88,6
	5	4	11,4	11,4	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang diteliti, diperoleh data berupa 14,3% responden menjawab TB ialah 5 orang, 42,9% responden menjawab S ialah 15 Orang, 31,4% responden menjawab B ialah 15 orang dan 11,4% responden menjawab SB ialah 4 Orang. Tanggapan responden terhadap pelayanan jaringan *on-line* dari PT. Samudra Adhi Jaya , maka dari itu perlu di bahas lagi pelayanan jaringan *on-line* dari PT. Samudra Adhi Jaya.

Tabel 4. 8 X.5 Penyediaan kolam pelabuhan & perairan untuk lalu lintas kapal & tempat berlabuh

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	5	14,3	14,3	14,3
	3	8	22,9	22,9	37,1
	4	13	37,1	37,1	74,3
	5	9	25,7	25,7	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 14,3% responden menjawab TB ialah 5 Orang, 22,9% responden menjawab S ialah 8 Orang, 37,1% responden menjawab B ialah 13 Orang dan 25.7% responden menjawab SB 9 Orang, tanggapan responden terhadap penyediaan kolam pelabuhan dan perairan untuk lalu lintas dan tempat berlabuh baik.

Tabel 4. 9 X.6 Respon dari perusahaan mengenai arus lalu lintas kapal

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
--	-----------	---------	---------------	--------------------

Valid	2	3	8,6	8,6	8,6
	3	13	37,1	37,1	45,7
	4	13	37,1	37,1	82,9
	5	6	17,1	17,1	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 8,6% responden menjawab TB ialah 3 Orang, 37,1% responden menjawab S ialah 13 Orang, 37,1% responden menjawab B ialah 13 Orang dan 17,1% responden menjawab SB ialah 6 Orang, tanggapan responden terhadap arus lalu lintas kapal adalah sedang/baik, maka dari itu perlu dibahas lagi tentang respon dari perusahaan mengenai arus lalu lintas kapal.

Tabel 4. 10 X.7 Peran perusahaan mengenai hukum terhadap kegiatan pembongkaran yang sedang berlangsung

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	5	14,3	14,3	14,3
	3	11	31,4	31,4	45,7
	4	10	28,6	28,6	74,3
	5	9	25,7	25,7	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 14,3% responden menjawab TB ialah 5 Orang, 31,4% responden menjawab S 11 Orang, 28,6 % responden menjawab B 10 Orang dan 25,7% responden menjawab SB 9 Orang, tanggapan responden atas peran perusahaan mengenai kepastian hukum terhadap kegiatan pembongkaran yang sedang berlangsung adalah sedang/baik.

Tabel 4. 11 X.8 Kualitas pelayanan PT. Samudra Adhi Jaya

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	2	5,7	5,7	5,7
	3	8	22,9	22,9	28,6
	4	15	42,9	42,9	71,4
	5	10	28,6	28,6	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 5,7% responden menjawab TB ialah 2 Orang, 22,9% responden menjawab S 8 Orang, 42,9% responden menjawab B 15 Orang dan 28,6% responden menjawab SB 10 Orang, tanggapan responden terhadap kualitas pelayanan yang diberikan oleh PT. Samudra Adhi Jaya adalah sedang/baik.

Tabel 4. 12 X.9 Pelayanan perusahaan mengenai fasilitas tambat dengan jenis kapal yang akan dilayani

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	7	20,0	20,0	20,0
	3	9	25,7	25,7	45,7
	4	11	31,4	31,4	77,1
	5	8	22,9	22,9	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 20% responden menjawab TB ialah 7 Orang , 25,7% responden menjawab S ialah 9 Orang, 31,4% responden menjawab B ialah 11 Orang dan 22,9% responden menjawab SB ialah 8 Orang, tanggapan responden terhadap Pelayanan perusahaan mengenai fasilitas tambat dengan jenis kapal yang akan dilayani adalah baik.

Tabel 4. 13 X.10 Penyediaan Sarana & prasarana alat pembongkaran muatan curah

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	4	11,4	11,4	11,4
	3	10	28,6	28,6	40,0
	4	13	37,1	37,1	77,1
	5	8	22,9	22,9	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 11,4% responden menjawab TB ialah 4 Orang, 28,6% responden menjawab S ialah 10 Orang, 37,1% responden menjawab B ialah 13 Orang dan 22,9% responden menjawab SB ialah 8 Orang, tanggapan

responden terhadap Penyediaan Sarana & prasarana alat pembongkaran muatan curah adalah baik.

Tabel 4. 14 X.11 Ketepatan/kepastian waktu PT. Samudra Adhi Jaya dalam melakukan pelayanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	6	17,1	17,1	17,1
	3	11	31,4	31,4	48,6
	4	12	34,3	34,3	82,9
	5	6	17,1	17,1	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 17,1% responden menjawab TB ialah 6 Orang, 31,4% responden menjawab S ialah 11 Orang, 34,3% responden menjawab B ialah 12 Orang dan 17,21% responden menjawab SB ialah 6 Orang, tanggapan responden terhadap ketepatan/kepastian waktu PT. Samudra Adhi Jaya dalam melakukan pelayanan adalah Sedang/baik.

Tabel 4. 15 X.12 Pelayanan perusahaan dalam menyelesaikan masalah klaim atau sengketa

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	1	2,9	2,9	2,9
	2	5	14,3	14,3	17,1
	3	8	22,9	22,9	40,0
	4	17	48,6	48,6	88,6
	5	4	11,4	11,4	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 2,9 responden menjawab STB ialah 1 orang, 14,3% responden menjawab TB ialah 5 orang, 22,9% responden menjawab S ialah 8 Orang, 48,6% responden menjawab B ialah 17 Orang dan 11,4% responden menjawab SB 4 Orang, tanggapan responden terhadap Pelayanan perusahaan dalam menyelesaikan masalah klaim atau sengketa adalah sedang.

Tabel 4. 16 X.13 Pemenuhan kebutuhan serta kepuasan pelanggan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	3	8,6	8,6	8,6
	3	13	37,1	37,1	45,7
	4	13	37,1	37,1	82,9
	5	6	17,1	17,1	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 8,6% responden menjawab TB ialah 3 orang, 37,1% responden menjawab S ialah 13 Orang, 37,1% responden menjawab B ialah 13 Orang dan 17,1% responden menjawab SB ialah 6 Orang, tanggapan responden terhadap pemenuhan kebutuhan serta kepuasan pelanggan adalah sedang/baik.

Tabel 4. 17 X.14 Kualitas SDM tenaga kerja yang digunakan oleh PT. Samudra Adhi Jaya

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	1	2,9	2,9	2,9
	3	11	31,4	31,4	34,3
	4	14	40,0	40,0	74,3
	5	9	25,7	25,7	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 2,9% responden menjawab TB ialah 1 Orang, 31,4% responden menjawab S ialah 11 Orang, 40% responden menjawab B ialah 14 Orang dan 25,7% responden menjawab SB ialah 9 Orang, tanggapan responden terhadap Kualitas SDM tenaga kerja yang digunakan oleh PT. Samudra Adhi Jaya adalah baik.

Tabel 4. 18 X.15 Penerapan peraturan perundang-undangan dalam pelayanan PT. Samudra Adhi Jaya

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	7	20,0	20,0	20,0
	3	6	17,1	17,1	37,1
	4	17	48,6	48,6	85,7
	5	5	14,3	14,3	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 20% responden menjawab TB ialah 7 Orang, 17,1% responden menjawab S ialah 6 Orang, 48,6% responden menjawab B ialah 17 Orang dan 14,3% responden menjawab SB ialah 5 Orang, tanggapan responden terhadap Penerapan peraturan perundang-undangan dalam pelayanan PT. Samudra Adhi Jaya adalah baik.

Tabel 4. 19 Y.1 Peningkatan biaya Pelabuhan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	2	5,7	5,7	5,7
	2	8	22,9	22,9	28,6
	3	11	31,4	31,4	60,0
	4	10	28,6	28,6	88,6
	5	4	11,4	11,4	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 5,7% responden menjawab STB ialah 2 Orang, 22,9% responden menjawab TB ialah 8 Orang, 31,4% responden menjawab S ialah 11 Orang ,28,6% responden menjawab B ialah 10 Orang dan 11,4% responden menjawab SB ialah 4 Orang, tanggapan responden atas peningkatan biaya pelabuhan sedang, maka dari itu perlu dibahas lagi tentang peningkatan biaya pelabuhan.

Tabel 4. 20 Y.2 Adanya kenaikan tarif apabila ada kenaikan biaya kebutuhan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	1	2,9	2,9	2,9
	2	7	20,0	20,0	22,9
	3	17	48,6	48,6	71,4
	4	7	20,0	20,0	91,4
	5	3	8,6	8,6	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 2,9% responden menjawab STB ialah 1 Orang, 20% responden menjawab TB ialah 7 Orang, 48,6% responden menjawab S ialah 17 Orang, 20% responden menjawab B ialah 7 Orang dan 8,6% responden menjawab SB 3 Orang, tanggapan responden atas adanya kenaikan tarif apabila ada kenaikan biaya kebutuhan adalah sedang, maka dari itu perlu dibahas lagi tentang kenaikan tarif apabila adanya kenaikan biaya kebutuhan.

Tabel 4. 21 Y.3 Kebutuhan air bersih selama melaksanakan kegiatan diatas kapal

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	3	8,6	8,6	8,6
	3	12	34,3	34,3	42,9
	4	18	51,4	51,4	94,3
	5	2	5,7	5,7	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 8,6% responden menjawab TB ialah 3 Orang, 34,3% responden menjawab S ialah 12 Orang, 51,4% responden menjawab B ialah 18 Orang dan 5,7 % responden menjawab SB ialah 2 Orang, tanggapan responden atas kebutuhan air bersih diatas kapal adalah baik.

Tabel 4. 22 Y.4 Kenaikan biaya untuk penambahan jam kerja TKBM

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	8	22,9	22,9	22,9
	3	13	37,1	37,1	60,0
	4	11	31,4	31,4	91,4
	5	3	8,6	8,6	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 22,9% responden menjawab TB ialah 8 Orang, 37,1% responden menjawab S ialah 13 Orang,31,4% responden menjawab B ialah 11 Orang dan 8,6% responden menjawab SB 3 Orang, tanggapan responden atas kenaikan biaya untuk penambahan jam kerja TKBM adalah sedang,maka dari itu perlu dibahas lagi tentang kenaikan biaya untuk penambahan jam kerja TKBM.

Tabel 4. 23 Y.5 Peningkatan kebutuhan bahan bakar/BBM

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	1	2,9	2,9	2,9
	2	2	5,7	5,7	8,6
	3	17	48,6	48,6	57,1
	4	12	34,3	34,3	91,4
	5	3	8,6	8,6	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 2,9% responden menjawab STB ialah 1 Orang, 5,7% responden menjawab TB ialah 2 Orang,48,6% responden menjawab S ialah 17 Orang,34,3% responden menjawab B ialah 12 Orang,dan 8,6% responden menjawab SB ialah 3 Orang,tanggapan responden atas peningkatan kebutuhan bahan bakar/BBM kapal adalah sedang.

Tabel 4. 24 Y.6 Peningkatan biaya pemeliharaan mesin kapal juga perlu diperhatikan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	5	14,3	14,3	14,3
	3	14	40,0	40,0	54,3
	4	10	28,6	28,6	82,9
	5	6	17,1	17,1	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 14,3 % responden menjawab TB ialah 5 Orang, 40 % responden menjawab S ialah 14 Orang, 28,6 % responden menjawab B ialah 10 Orang dan 17,1 % responden menjawab SB ialah 6 Orang, tanggapan responden atas peningkatan biaya pemeliharaan mesin kapal juga perlu diperhatikan adalah sedang.

Tabel 4. 25 Y.7 Kebutuhan biaya transport crew kapal

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	4	11,4	11,4	11,4
	3	14	40,0	40,0	51,4
	4	12	34,3	34,3	85,7
	5	5	14,3	14,3	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 11,4 % responden menjawab TB ialah 4 Orang, 40 % responden menjawab S ialah 14 Orang, 34,3 % responden menjawab B ialah 12 Orang dan 14,3 % responden menjawab SB ialah 5 Orang, tanggapan responden atas kebutuhan biaya *transport crew* adalah sedang/baik.

Tabel 4. 26 Y.8 Kebutuhan telekomunikasi crew kapal

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	1	2,9	2,9	2,9
	3	10	28,6	28,6	31,4
	4	15	42,9	42,9	74,3
	5	9	25,7	25,7	100,0
	Total	35	100,0	100,0	

Berdasarkan informasi diatas dari 35 responden yang teliti, diperoleh data berupa 2,9 % responden menjawab TB ialah 1 Orang, 28,6 % responden menjawab S ialah 10 Orang, 42,9 % responden menjawab B ialah 15 Orang dan 25,7 % responden menjawab SB ialah 9 Orang, tanggapan responden atas kebutuhan telekomunikasi *crew* kapal adalah baik.

3. Hasil Uji Hipotesis Regresi Sederhana

Hipotesis itu sendiri adalah suatu kondisi atau prinsip yang dianggap benar dan barangkali tanpa keyakinan, agar bisa ditarik konsekuensi yang logis, dan dengan cara ini kemudian diadakan pengujian tentang kebenarannya. Untuk mengetahui signifikansi antara hubungan X dan Y, penulis menampilkan uji hipotesis sebagai berikut:

HO :“Diduga keterlambatan pembongkaran tidak mempengaruhi biaya operasional kapal yang di ageni PT. Samudra Adhi Jaya”.

H1 :“Diduga keterlambatan pembongkaran mempengaruhi biaya operasional kapal yang di ageni PT. Samudra Adhi Jaya”.

Bila tingkat kesalahan 5% atau $\alpha = 0,05$

Tabel 4. 27 Hasil Uji Hipotesis

Model		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5.186	1.850		2.804	.008
	KETERLAMBATAN PEMBONGKARAN	.408	.033	.905	12.243	<.001

Sumber: Data diolah oleh SPSS Ver 29

$$t \text{ tabel} = t (\alpha, n-2)$$

$$= t (0,05, 35-2)$$

$$= t (0,05, 33)$$

$$= 1.692$$

Berdasarkan tabel 4.27 dengan mengamati baris, kolom t dan sig. bisa dijelaskan sebagai berikut :

- a. Pengaruh Variabel Keterlambatan Pembongkaran terhadap Biaya Operasional kapal.

Berdasarkan hasil analisis statistik, Variabel Keterlambatan Pembongkaran (X) mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap Biaya Operasional Kapal yang diageni PT. Samudra Adhi Jaya. Hal ini terlihat dari nilai signifikan Keterlambatan Pembongkaran yang lebih besar dari nilai T table ($12,243 > 1,692$).

Akibatnya, hipotesis alternatif (H_a) di terima dan hipotesis nol (H_o) ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara Keterlambatan Pembongkaran dengan Biaya Operasional Kapal Yang Diageni PT. Samudra Adhi Jaya.

- b. Pengaruh Variabel Koefisien determinasi terhadap Biaya Operasional Kapal.

Tabel 4. 28 Hasil Regresi Linier Sederhana Model Summary

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.905 ^a	0,820	0,814	2,123
a. Predictors: (Constant), KETERLAMBATAN PEMBONGKARAN				

Sumber : Data diolah oleh SPSS Ver.29

Variabel Keterlambatan Pembongkaran (X) mempunyai pengaruh terhadap Biaya Operasional Kapal Yang Diageni PT. Samudra Adhi Jaya. Hal ini terlihat dari hasil SPSS model Summary hasil dari koefisien determinasi *dependent* R Square sebesar 0,814 dimana hasil ini dipresentasikan menjadi, $(0,814 \times 100\%)$ 81,4 %. Diambil kesimpulan hasil dari koefisien Determinasi sebesar 81,4% yang berarti

Keterlambatan Pembongkaran Terhadap Biaya Operasional kapal ialah sebesar 81,4% dan 18,6 % dipengaruhi dengan faktor lain yang tidak diteliti oleh penulis.

D. Pembahasan

Dari Pembahasan data diatas maka pembahasan yang harus dilaksanakan oleh perusahaan pelayaran tersebut adalah sebagai berikut :

1. Penambahan Sarana *crane* dan alat pembongkaran oleh BUMN dan Pemenintah, dikarenakan jumlah alat yang tersedia belum mencukupi untuk melayani pembongkaran secara cepat.
2. Peninjauan kembali tugas serta wewenang dari berbagai pihak yang bersangkutan dalam kegiatan pembongkaran batu bara. Karena dari hasil kuesioner, sistem dan prosedur pelayanan yang diberikan oleh PT. Samudra Adhi Jaya masih dianggap kurang. Dalam hal ini, dapat dilakukan pembenahan terhadap pelaksanaan sistem kerja yang dapat dimulai dari jabatan yang paling rendah seperti contoh karyawan staff operasional, apabila sasaran terbentuknya suatu sistem prosedur pelayanan dapat tercapai maka secara keteraturan itu akan merat kejabatan yang paling tinggi. Dengan kata lain, sistem dan prosedur perusahaan akan teratur dan sesuai dengan yang telah ditentukan.
3. Perlu adanya peningkatan pelayanan administratif. Karena kemudahan pelayanan administratif yang diberikan mampu memberikan nilai positif terhadap peningkatan kepuasan pelanggan. Dari hasil kuesioner yang dilakukan maka diketahui keterlambatan penanganan muatan sangat erat kaitannya dengan meningkatnya biaya operasional kapal. Pelayanan yang

dimaksud adalah kemudahan dalam menyelesaikan dokumen-dokumen. Karena dalam pelayanannya, karyawan perusahaan dinilai masih kurang karena sering terjadinya keterlambatan dalam penerbitan dokumen, seperti contoh penerbitan Bill of Lading. Oleh karena itu dibutuhkan SDM yang berkualitas dan berkompeten untuk melayani setiap pengguna jasa dalam menyelesaikan dokumen-dokumen tersebut.

4. Meningkatkan pelayanan secara umum karena kemampuan perusahaan dalam memenuhi kebutuhan serta kepuasan pelanggan dinilai masih kurang. Yang dimaksud adalah pelayanan di atas kapal, sebagai agen, perusahaan dituntut untuk bertanggung jawab mewakili seluruh kegiatan bongkar muat yang sedang berlangsung. Dan apabila terdapat suatu kekurangan dalam hal TKBM, sebaiknya. agen di atas kapal mampu menyelesaikan sengketa tersebut dengan sebaik-baiknya.
5. Mengadakan seleksi penerimaan karyawan yang lebih ketat terkait kualitas SDM tenaga kerja yang digunakan oleh perusahaan masih belum sesuai dengan tingkat kesulitan/beban pekerjaan. SDM merupakan unsur penting dalam suatu perusahaan, oleh karena itu sangat dibutuhkan sekali SDM dengan kemampuan bersaing yang memiliki kualitas baik. Pengadaan seleksi penerimaan karyawan memang sangat dibutuhkan perusahaan apabila perusahaan mengharapkan karyawan yang berkualitas baik serta dapat diandalkan.
6. Perlu adanya membahas lagi tentang Peningkatan Biaya Pelabuhan dikarenakan adanya peningkatan biaya pelabuhan berpengaruh terhadap biaya operasional kapal.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Permasalahan yang ditemukan oleh penulis dalam skripsi ini adalah mengenai pengaruh keterlambatan pembongkaran terhadap biaya operasional kapal. Dari analisa dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka penulis menarik dari keseluruhan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan pembongkaran adalah :

a. Faktor Alat Pembongkaran

Ketidaksiapan alat pembongkaran yang berada di PLTU maupun di PRTS sehingga mengganggu waktu pembongkaran.

Terdapat pada tabel 4.13.

b. Faktor Prasarana

Kurangnya alat pembongkaran serta kapasitasnya yang membuat keterlambatan pembongkaran, sehingga kapal semakin lama menunggu dikolam labuh untuk melakukan pembongkaran di PLTU maupun di PRTS.

Terdapat pada tabel 4.13.

c. Faktor Lokasi

Jarak yang jauh antara kolam labuh dengan lokasi pembongkaran yang membuat perjalanan yang Panjang agar muatan sampai dilokasi pembongkaran.

d. Faktor Alam

Walaupun faktor ini diluar kemampuan dari manusia karena pada saat melakukan pembongkaran dari tongkang ke atas *conveyor* maupun truk mempengaruhi kesiapan pembongkaran, bila terjadinya hujan membuat jarak pandang terbatas dalam melakukan kegiatan pembongkaran.

- e. Berlandaskan koefisien determinasi sebesar 81,4%,bisa diambil kesimpulan bahwa Keterlambatan Pembongkaran terhadap Biaya Operasional Kapal sebesar 81,4%. Sementara itu 18,6% sisanya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak diteliti pada penelitian ini. Dengan demikian,hasil penelitian menunjukkan bahwa Keterlambatan Pembongkaran memiliki pengaruh besar terhadap Biaya Operasional Kapal Yang Diageni PT. Samudra Adhi Jaya,dengan kontribusi yang signifikan sebesar 81,4%. Terdapat pada tabel 4.28

2. Disamping itu, sesuai dengan jawaban dari responden mengenai Strategi keagenan adalah sebagai berikut :
- a. Pelayanan yang diberikan oleh perusahaan dinilai masih kurang . Terdapat pada tabel 4.11.
 - b. Pelayanan perusahaan dalam menyelesaikan masalah klaim atau sengketa dinilai masih kurang. Terdapat pada tabel 4.15.
 - c. Kemampuan perusahaan dalam memenuhi kebutuhan serta kepuasan pelanggan dinilai masih kurang. Terdapat pada tabel 4.16.
 - d. Kualitas SDM tenaga kerja yang akan digunakan oleh PT. Samudra Adhi Jaya dinilai masih kurang. Terdapat pada tabel 4.17.

B. Saran

Sesuai dengan penjelasan pada bab sebelumnya mengenai pembahasan, maka penulis menyarankan pemecahan masalah yang memungkinkan untuk diterapkan di perusahaan adalah sebagai berikut :

1. Sebaiknya *shipper* dan perusahaan agen meningkatkan koordinasinya agar jadwal dari tongkang yang melakukan pembongkaran secara pasti, dan apabila ada keterlambatan sebaiknya di informasikan dengan segera kepada agen.
2. Peninjauan kembali kepada tugas serta wewenang dari berbagai pihak yang bersangkutan dalam kegiatan pembongkaran batu bara, karena dari hasil kuesioner, system dan prosedur pelayanan yang diberikan oleh PT. Samudra Adhi Jaya masih dianggap kurang.

DAFTAR PUSTAKA

- Amril, J. M. (2016). Pengaruh Pelayanan Kapal, Peralatan Bongkar Muat dan Operator Bongkar Muat Terhadap Kinerja Terminal Peti Kemas Di JICT Tanjung Priuk. *Jurnal Manajemen dan Bisnis ASMI. Vol. 02.*
- Arikunta. (2010). Rancangan Penelitian menggunakan metode kuantitatif. 3.
- Basuki, N. P. (2017). Analisis optimalisasi pengembangan sarana dan prasarana terminal petikemas Semarang. *Jurnal Karya Teknik Sipil Volume 6, Nomor 2.*
- Budi Herlambang, A. S. (2018). Pengaruh operasi kapal, operasi dermaga, operasi gudang/lapangan terhadap kinerja operasional bongkar muat dengan operasi serah terima barang sebagai variabel intervening di dermaga konvensional PT. Pelabuhan Indonesia II (PERSERO). *Media Manajemen Jasa.*
- Dewi Praisma kartika septiana, r. i. (2022). Upaya meningkatkan penanganan pembongkaran muatan pupuk curah (urea) di mv. Pusri Indonesia.
- M.muzzakir. (2019). Upaya Pencegahan Keterlambatan Proses Pembongkaran Serbuk Alumina Di Pelabuhan Pt. Inalum (Persero). *eprints.polbeng.ac.id.*
- Martono. (2012). *Desain Penelitian*, 131.
- N.rizal. (2019). Analisis proses pembongkaran muatan batu bara di kapal mv.intan baruna di pltu holtekamp jayapura.
- Patama, A. K. (2015). Hubungan karakteristik pekerja dengan Unsafe Action pada tenaga kerja bongkar muat di PT. Terminal Petikemas Surabaya. *The Indonesian journal of occupational safety and heath, Vol. 4, No. 1 Jan-Jun 2015 : 64-67.*
- RA.Amrullah. (2020). Pelabuhan dan Serba-serbinya (Bisnis, Jasa & Fasilitas).
- Rifqi, I. H. (2017). Pengaruh cargo compressor terhadap keterlambatan bongkar muat ship to ship di kapal Mt.Navigator Plu.
- Setiawan, T. A. (2018). 8. Analisis penyebab keterlambatan bongkar muat pada muatan curah batu bara di kapal mv. Srikandi Indonesia.
- Sugiatiningsih. (2021). Pengaruh Pandemi COVID-19 Dalam Proses Pembongkaran Muatan Soybean Meal Oleh PT Harindra Mitra Sempurna Pada PT Chaeron Pokphand Indonesia. <http://repository.unimar-amni.ac.id/3313/>.
- Sugiyono. (2014). Metode Pengumpulan Data. 224.
- Sugiyono. (2017). Metode Kuisisioner. 142.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Lembar Kuesioner

Kuisisioner Penelitian Kuisisioner Keterlambatan Pembongkaran

No	Pernyataan	Skala				
		STB	TB	S	B	SB
1	Bagaimanakah sistem & prosedur pelayanan yang diberikan oleh PT. Samudra Adhi Jaya					
2	Bagaimanakah pelayanan administrative yang diberikan oleh PT. Samudra Adhi Jaya					
3	Bagaimanakah kemudahan akses pelayanan PT. Samudra Adhi Jaya					
4	Bagaimanakah pelayanan jaringan on-line dari PT. Samudra Adhi Jaya					
5	Bagaimanakah penyediaan kolam pelabuhan & perairan untuk lalu lintas kapal & tempat berlabuh					
6	Bagaimanakah respon dari perusahaan mengenai arus lalu lintas kapal					
7	Bagaimanakah peran perusahaan mengenai kepastian hukum terhadap terhadap kegiatan pembongkaran yang sedang berlangsung					
8	Bagaimanakah kualitas pelayanan PT. Samudra Adhi Jaya					
9	Bagaimanakah pelayanan perusahaan mengenai fasilitas tambat dengan jenis kapal yang akan dilayani					
10	Bagaimanakah penyediaan sarana & prasarana alat pembongkaran curah					
11	Bagaimanakah dengan ketepatan/kepastian waktu PT. Samudra Adhi Jaya dalam melakukan pelayanan					
12	Bagaimanakah pelayanan perusahaan dalam menyelesaikan masalah klaim atau sengketa					
13	Bagaimanakah perusahaan dalam memenuhi kebutuhan serta kepuasan pelanggan					
14	Bagaimanakah kualitas SDM yang digunakan oleh PT. Samudra Adhi Jaya					
15	Bagaimana penerapan peraturan perundang-undang dalam pelayanan PT. Samudra Adhi Jaya					

Kuisisioner Biaya Operasional Kapal

No	Pernyataan	Skala				
		STB	TB	S	B	SB
1	Peningkatan biaya pelabuhan					
2	Bagaimana dengan adanya kenaikan tariff apabila ada kenaikan biaya kebutuhan					

3	Bagaimana dengan kebutuhan air bersih di atas kapal					
4	Bagaimana dengan adanya kenaikan biaya untuk penambahan jam kerja TKBM					
5	Bagaimana dengan peningkatan kebutuhan bahan bakar /BBM kapal					
6	Bagaimana dengan kebutuhan biaya pemeliharaan kapal					
7	Bagaimana dengan kebutuhan biaya transport crew					
8	Bagaimana dengan kebutuhan telekomunikasi crew kapal					

Lampiran 2 Hasil Tanggapan Responden

Keterlambatan Pembongkaran

NO	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	JUMLAH
1	3	5	4	4	5	3	5	5	4	3	4	4	3	5	4	61
2	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	56
3	4	5	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	59
4	2	3	4	4	5	4	3	5	4	3	5	4	4	3	5	58
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	4	4	3	67
6	3	4	4	3	5	3	4	4	3	5	4	3	5	4	4	58
7	4	5	3	3	5	4	4	4	5	4	5	4	4	5	5	64
8	3	4	5	4	5	4	5	5	3	5	4	5	3	4	5	64
9	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	56
10	4	5	4	4	4	3	4	5	5	5	3	3	4	3	4	60
11	5	4	4	3	4	4	5	4	5	4	4	4	4	5	4	63
12	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	62
13	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	60
14	4	5	4	4	4	5	3	5	4	5	4	3	4	5	4	63
15	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	75
16	4	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	5	4	65
17	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	71
18	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	74
19	2	3	4	3	3	3	2	3	3	4	3	2	3	3	3	44
20	2	3	2	3	3	2	3	4	2	3	3	2	3	3	2	40
21	2	3	2	3	3	2	3	4	2	2	3	3	3	3	2	40
22	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	2	40
23	2	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	2	3	2	37
24	2	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	2	2	2	2	34
25	2	4	4	4	3	3	3	3	4	2	3	3	3	4	4	49
26	3	3	4	2	3	3	4	3	2	3	3	2	3	4	3	45
27	2	3	3	2	4	3	4	4	3	2	4	2	3	4	4	47
28	4	3	3	2	3	4	3	4	3	4	2	4	4	4	4	51
29	4	2	2	3	4	3	2	3	2	4	2	4	2	3	2	42
30	3	2	3	2	3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	50
31	4	2	2	3	2	4	3	4	4	3	3	4	3	4	2	47
32	4	2	3	2	4	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	49
33	3	4	2	3	2	3	3	2	4	3	2	4	3	3	4	45
34	3	3	4	3	4	2	2	3	2	4	3	4	3	3	3	46
35	4	4	5	4	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	4	65
Total																1907

Biaya Operasional Kapal

NO	Y.1	Y.2	Y.3	Y.4	Y.5	Y.6	Y.7	Y.8	JUMLAH
1	5	3	4	4	5	5	3	4	33
2	4	3	4	4	4	4	3	4	30
3	5	3	3	4	3	3	3	4	28
4	4	3	4	5	4	3	4	5	32
5	4	3	5	4	3	3	3	4	29
6	4	4	3	2	5	4	3	5	30
7	1	1	5	3	4	5	5	5	29
8	1	5	4	5	1	3	5	5	29
9	3	3	4	4	4	3	4	3	28
10	3	3	3	3	3	4	4	4	27
11	4	3	4	4	4	4	4	5	32
12	3	3	4	3	4	4	3	4	28
13	3	4	4	4	3	4	4	4	30
14	2	2	4	3	3	3	4	5	26
15	4	4	4	4	4	5	5	5	35
16	4	4	4	4	4	5	5	5	35
17	5	5	4	5	5	5	5	5	39
18	5	5	4	4	4	5	4	4	35
19	2	3	3	2	3	3	2	4	22
20	2	2	3	3	3	2	3	3	21
21	2	2	3	2	3	3	3	3	21
22	2	3	3	2	3	2	3	4	22
23	2	3	2	3	3	2	3	3	21
24	2	2	2	3	2	3	2	2	18
25	3	3	3	2	3	4	4	4	26
26	3	2	3	2	2	3	3	3	21
27	3	2	4	3	3	3	4	4	26
28	3	3	4	3	4	3	4	4	28
29	2	4	3	3	3	3	2	3	23
30	3	3	4	3	4	4	3	4	28
31	4	4	3	2	3	2	4	3	25
32	3	3	2	3	3	4	3	3	24
33	3	2	4	3	3	2	3	3	23
34	4	3	3	2	3	3	2	3	23
35	4	4	4	4	4	4	4	4	32
TOTAL									959

Lampiran 3 Uji Regresi

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5.186	1.850		2.804	.008
	KETERLAMBATAN PEMBONGKARAN	.408	.033	.905	12.243	<.001

Lampiran 4 Uji Koefisien Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.905 ^a	0,820	0,814	2,123

a. Predictors: (Constant), KETERLAMBATAN PEMBONGKARAN

Lampiran 5 t-tabel

dk	α untuk Uji Satu Pihak (<i>one tail test</i>)					
	0,25	0,10	0,05	0,025	0,01	0,005
	α untuk Uji Dua Pihak (<i>two tail test</i>)					
	0,50	0,20	0,10	0,05	0,02	0,01
1	1,000	3,078	6,314	12,706	31,821	63,657
2	0,816	1,886	2,920	4,303	6,965	9,925
3	0,765	1,638	2,353	3,182	4,541	5,841
4	0,741	1,533	2,132	2,776	3,747	4,604
5	0,727	1,476	2,015	2,571	3,365	4,032
6	0,718	1,440	1,943	2,447	3,143	3,707
7	0,711	1,415	1,895	2,365	2,998	3,499
8	0,706	1,397	1,860	2,306	2,896	3,355
9	0,703	1,383	1,833	2,262	2,821	3,250
10	0,700	1,372	1,812	2,228	2,764	3,169
11	0,697	1,363	1,796	2,201	2,718	3,106
12	0,695	1,356	1,782	2,179	2,681	3,055
13	0,692	1,350	1,771	2,160	2,650	3,012
14	0,691	1,345	1,761	2,145	2,624	2,977
15	0,690	1,341	1,753	2,131	2,602	2,947
16	0,689	1,337	1,746	2,120	2,583	2,921
17	0,688	1,333	1,740	2,110	2,567	2,898
18	0,688	1,330	1,734	2,101	2,552	2,878
19	0,687	1,328	1,729	2,093	2,539	2,861
20	0,687	1,325	1,725	2,086	2,528	2,845
21	0,686	1,323	1,721	2,080	2,518	2,831
22	0,686	1,321	1,717	2,074	2,508	2,819
23	0,685	1,319	1,714	2,069	2,500	2,807
24	0,685	1,318	1,711	2,064	2,492	2,797
25	0,684	1,316	1,708	2,060	2,485	2,787
26	0,684	1,315	1,706	2,056	2,479	2,779
27	0,684	1,314	1,703	2,052	2,473	2,771
28	0,683	1,313	1,701	2,048	2,467	2,763
29	0,683	1,311	1,699	2,045	2,462	2,756
30	0,683	1,310	1,697	2,042	2,457	2,750
40	0,681	1,303	1,684	2,021	2,423	2,704
60	0,679	1,296	1,671	2,000	2,390	2,660
120	0,677	1,289	1,658	1,980	2,358	2,617
∞	0,674	1,282	1,645	1,960	2,326	2,576

Lampiran 6 Dokumentasi



Tb Varia Usaha 18 menggandeng Bg Lintas Segara 10 sedang bersandar di PLTU REMBANG



Bg Cakrawala 3010 sedang melakukan pembongkaran di PRTS REMBANG

Pelaksanaan pembongkaran muatan batu bara di PLTU REMBANG



Bg Rmn sedang melakukan pembongkaran muatan di PRTS REMBANG