

**BEBAN SEWA ALAT DAN *FOREMAN* TERHADAP *PROFIT*  
*MARGIN* PT SAMUDRA RAYA INDO *LINES***

**SKRIPSI**

SEBAGAI SALAH SATU SYARAT UNTUK MEMPEROLEH GELAR  
SARJANA ADMINISTRASI BISNIS PRODI ADMINISTRASI BISNIS  
SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN  
KEPELABUHAN BARUNAWATI SURABAYA



**Disusun Oleh :**

Nama : Novita Sari  
NIM : 14.11117  
Program Studi : Administrasi Bisnis  
Pembimbing : Soedarmanto, SE.MM

**STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI  
SURABAYA**

**2018**

## LEMBAR PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : NOVITA SARI  
NIM : 14.11114  
Program Studi : Administrasi Bisnis  
Judul Skripsi : *Beban Sewa Alat dan Foreman Terhadap Profit Margin PT Samudra Raya Indo Lines*

Dengan ini menyatakan bahwa hasil penulisan Skripsi yang telah saya buat ini merupakan hasil karya sendiri dan benar keaslanya. Apabila ternyata di kemudian hari penulisan Skripsi ini merupakan hasil plagiat atau penjiplakan terhadap karya orang lain, maka saya bersedia mempertanggungjawabkan sekaligus bersedia menerima sanksi berdasarkan aturan tata tertib di STIA dan Manajemen Kepelabuhan Barunawati Surabaya.

Demikian, pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar dan tidak dipaksakan.

Penulis,

Materai

**NOVITA SARI**

## LEMBAR PENGESAHAN

## SKRIPSI

**BEBAN SEWA ALAT DAN FOREMAN TERHADAP PROFIT MARGIN PT  
SAMUDRA RAYA INDO LINES**

DISUSUN OLEH :

NAMA : NOVITA SARI

NIM : 14.11117

Telah dipresentasikan didepan dewan penguji dan dinyatakan LULUS pada

Tanggal : 20 Agustus 2018 Surabaya

DEWAN PENGUJI :

KETUA : Dr. ISMI RAJIANI, MM (.....)

SEKRETARIS : Drs. Ec. WULYO, MM, M.Si (.....)

ANGGOTA : SOEDARMANTO, SE, MM (.....)

Mengetahui,

KETUA

STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN  
BARUNAWATI

**Drs. IWAN SABATINI, M.Si**

PERSETUJUAN

SKRIPSI

**BEBAN SEWA ALAT DAN *FOREMAN* TERHADAP *PROFIT MARGIN* PT  
SAMUDRA RAYA INDO *LINES***

DIAJUKAN OLEH :

NAMA : NOVITA SARI

NIM : 14.11117

TELAH DISETUJUI DAN DITERIMA DENGAN BAIK OLEH :

Mengetahui, Tanggal : ..... Pembimbing, Tanggal : .....

Ketua Program Studi

**JULI PRASRTYORINI, S.SOS,MM**

**SOEDARMANTO, SE.MM**

Menyetujui, Tanggal : .....

KETUA

STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHANAN  
BARUNAWATI

**Drs. IWAN SABATINI, M.Si**

## ABSTRAKSI

**NOVITA SARI. 14.1117**

### **BEBAN SEWA ALAT DAN *FOREMAN* TERHADAP *PROFIT MARGIN* PT SAMUDRA RAYA INDO *LINES***

Skripsi . Program Studi Administrasi Bisnis. 2018

Kata Kunci : *Beban Sewa, Foreman, Profit Margin*

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel beban sewa alat (X1) memiliki hubungan signifikan terhadap *net profit margin* (Y) dengan t hitung sebesar 3,005 lebih besar dari t tabel sebesar 2,262, dengan tingkat signifikansi lebih kecil dari 0,05. Hal ini menjelaskan bahwa apabila beban sewa alat dikelola secara efektif, maka *net profit margin* akan meningkat dan Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel beban *foreman* (X2) memiliki hubungan signifikan terhadap *net profit margin* (Y) dengan t hitung sebesar 2,324 lebih besar dari t tabel sebesar 2,262 dengan tingkat signifikansi lebih kecil dari 0,05. Hal ini menjelaskan bahwa apabila beban *foreman* memiliki hubungan yang signifikan terhadap *net profit margin*.

## KATA PENGANTAR

Dengan mengucap puji syukur kepada Allah SWT, yang telah memberikan berkat dan rahmat-nya berupa kekuatan lahir dan batin serta jalan semangat kepada penulis, sehingga dapat menyelesaikan Skripsi dengan judul “BEBAN SEWA ALAT DAN FOREMAN TERHADAP PROFIT MARGIN PT SAMUDRA RAYA INDO LINES” yang diajukan dengan salah satu syarat untuk memperoleh gelar kesarjanaan pada program Studi Administrasi Bisnis di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhanan (STIAMAK) Barunawati Surabaya dapat diselesaikan tepat waktu.

Penulis menyadari sepenuhnya skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan semangat dari berbagai pihak. Untuk itu kesempatan ini penulis akan mengucapkan terimakasih sebesar-besarnya kepada:

1. Drs. Iwan Sabatini, M.Si selaku Ketua STIA dan Manajemen Kepelabuhan Barunawati Surabaya
2. Juli Prastyoruni, S.Sos, MM selaku Ketua Program Studi STIA dan Manajemen Kepelabuhan Barunawati Surabaya
3. Soedarmanto, SE.MM selaku Dosen Pembimbing yang telah membantu dan memberikan bimbingan penyusunan skripsi ini sampai selesai.
4. Segenap Dosen STIA dan Manajemen kepelabuhanan yang telah membagikan ilmunya kepada penulis dari semester awal hingga akhir.
5. PT. Samudra Raya Indo Lines yang telah memberi kesempatan untuk menjadikan tema penelitian dalam penyusunan Skripsi ini.
6. Ibuku dan ayahku terimakasih atas cinta dan kasih sayang yang telah ayah dan ibu berikan dan selalu memberikan do'a dan semangat dalam menyelesaikan tugas ini.
7. Seluruh staff dan karyawan PT. Samudra Raya Indo Lines
8. Tika Ridzaumi, Niatul Hasanah dan teman-teman seperjuangan angkatan 2014 atas dorongan, kerjasama dan motivasinya terima kasih buat semuanya yang tidak bisa saya sebut satu persatu.

9. Kepada semua pihak yang ikut membantu penyusunan skripsi ini mungkin Penulis tidak bisa menyebutkan satu per-satu, yang telah berjasa dan memberikan dukungan dan doa kepada Penulis, semoga Allah SWT dapat membalas semua kebaikan mereka.

Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dan penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua dan menjadi bahan masukan dalam dunia pendidikan.



## MOTTO

"Maka sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan. Sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan. Maka apabila engkau telah selesai (dari sesuatu urusan), tetaplah bekerja keras (untuk urusan yang lain). Dan kepada tuhanmulah engkau berharap."(QS. *AL-Insyirah*,6-8)

Belajar tidak selalu dari buku, lingkungan juga bias membuat kita mengambil pelajaran.



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERNYATAAN .....	ii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
LEMBAR PERSETUJUAN.....	iv
ABSTRAKSI .....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
MOTTO .....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
 <b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	3
1.3 Tujuan Penelitian .....	3
1.4 Manfaat Penelitian .....	3
 <b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
2.1 Pengertian Pelabuhan dan Terminal .....	5
2.2 Badan Usaha Pelabuhan (BUP) .....	6
2.3 Peti Kemas .....	6
2.3.1 Pengertian Peti Kemas .....	6

2.3.2 Ukuran Peti Kemas .....	6
2.3.3 Sistem Bongkar Muat Peti Kemas.....	7
2.4 Tarif Pelabuhan .....	8
2.4.1 Jenis Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan.....	8
2.4.2 Struktur Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan.....	8
2.4.3 Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan Yang Berlaku Di Pelabuhan Tanjung Perak.....	12
2.5 Pengertian dan Jenis-Jenis Laba .....	13
2.5.1 Pengertian Laba.....	13
2.5.2 Jenis-Jenis Laba .....	14
2.6 <i>Net Profit Margin</i> .....	14
2.6.1 Pengertian <i>Net Profit Margin</i> .....	14
2.7 Pengertian Terdahulu .....	15
2.8 Kerangka Berfikir.....	17
2.9 Hipotesis.....	18
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
3.1 Jenis Penelitian.....	19
3.2 Teknik Pengumpulan Data.....	19
3.2.1 Pengumpulan Data .....	19
3.2.2 Jenis dan Sumber Data.....	20
3.3 Definisi Operasional Variabel.....	20
3.4 Teknik Analisis Data.....	21
3.4.1 Regresi Linier Berganda .....	21
3.4.2 Uji Asumsi Klasik .....	22
3.4.3 Uji Hipotesis .....	24
<b>BAB IV ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN</b>	
4.1 Gambar Umum PT Samudra Raya Indo <i>Lines</i> .....	26

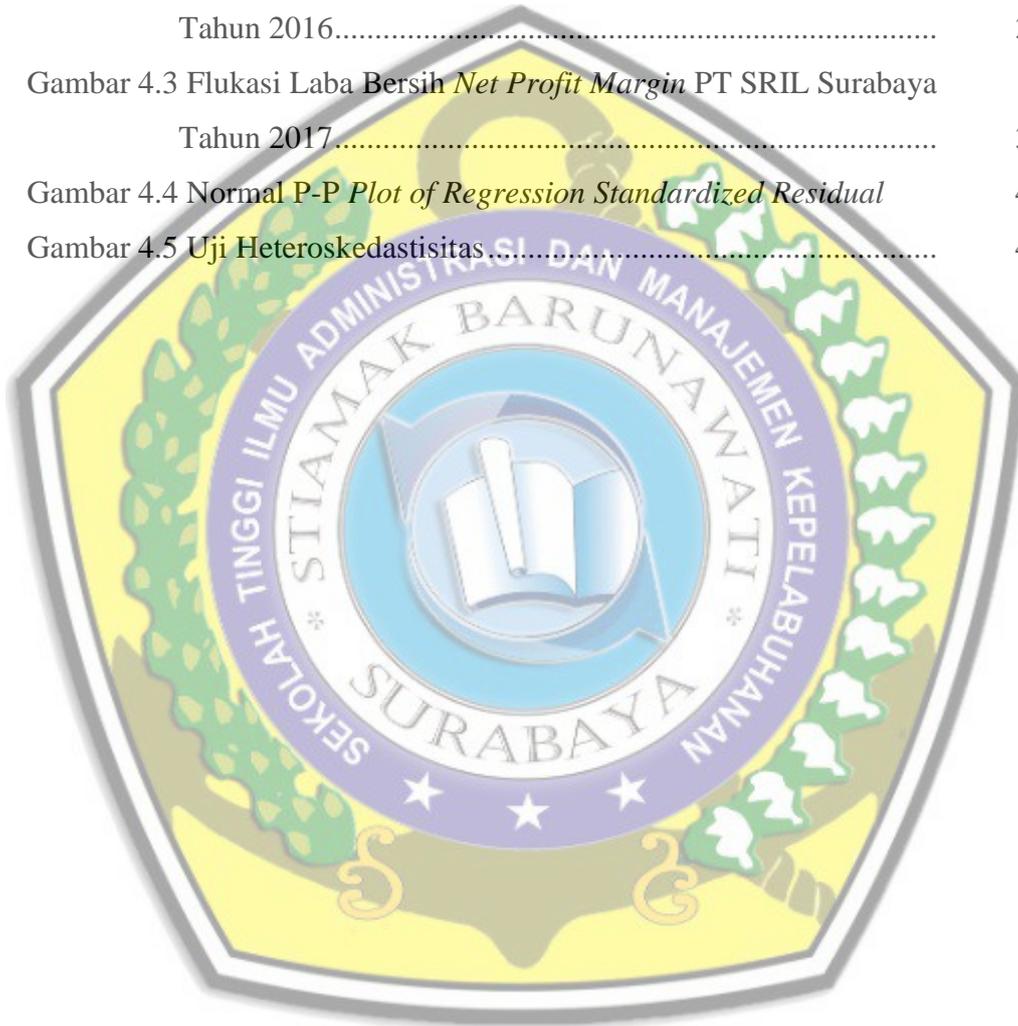
4.1.1 Sejarah Singkat PT SRIL .....	26
4.1.2 Visi dan Misi PT Samudra Raya Indo <i>Lines</i> .....	28
4.2 Deskriptif Hasil Penelitian .....	28
4.3 Analisis Data .....	40
4.3.1 Uji Asumsi Klasik .....	41
4.3.1.1 Uji Normalitas .....	41
4.3.1.2 Uji Heteroskedastisitas .....	43
4.3.1.3 Uji Multikolinieritas .....	44
4.3.1.4 Uji Autokorelasi .....	45
4.3.2 Analisis Regresi Linier Berganda .....	46
4.3.3 Uji Hipotesis .....	47
4.3.3.1 Uji T .....	47
4.3.3.2 Uji F .....	48
4.3.3.3 Analisa Koefisien Determinasi .....	49
4.4 Pembahasan .....	49
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
5.1 Kesimpulan .....	51
5.2 Saran .....	51
Daftar Pustaka .....	
Lampiran	

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Ukuran Petikemas Iso.....	7
Tabel 2.2	Tarif Bongkar Muat Petikemas .....	12
Tabel 2.3	Terif Jasa Pengangkutan Peti Kemas .....	13
Tabel 2.4	Tarif Jasa <i>Lift On Lift Off</i> .....	13
Tabel. 4.1	Laporan Perolehan <i>Net Profit Margin</i> 2015 PT SRIL .....	29
Tabel 4.2	Beban Sewa Alat 2015 PT SRIL Surabaya.....	31
Tabel 4.3	Beban <i>Foreman</i> 2015 PT SRIL Surabaya.....	32
Tabel 4.4	Laporan Perolehan <i>Net Profit Margin</i> 2016 PT SRIL .....	33
Tabel 4.5	Beban Sewa Alat 2016 PT SRIL Surabaya.....	35
Tabel 4.6	Beban <i>Foreman</i> 2016 PT SRIL Surabaya.....	36
Tabel 4.7	Laporan Perolehan <i>Net Profit Margin</i> 2017 PT SRIL .....	37
Tabel 4.8	Beban Sewa Alat 2017 PT SRIL Surabaya.....	39
Tabel 4.9	Beban <i>Foreman</i> 2017 PT SRIL Surabaya.....	40
Tabel 4.10	<i>One-Simple Kolmogorov-Smirnov Test</i> .....	43
Tabel 4.11	Hasil Uji Multikolinieritas .....	45
Tabel 4.12	Hasil Uji Autokorelasi .....	45
Tabel 4.13	Regresi Linier Berganda .....	46
Tabel 4.14	Perhitungan Uji F Pada Taraf Signifikasi 0,05 .....	48
Tabel 4.15	Hasil Perhitungan Uji Koefisiensi R dan R <sup>2</sup> .....	49

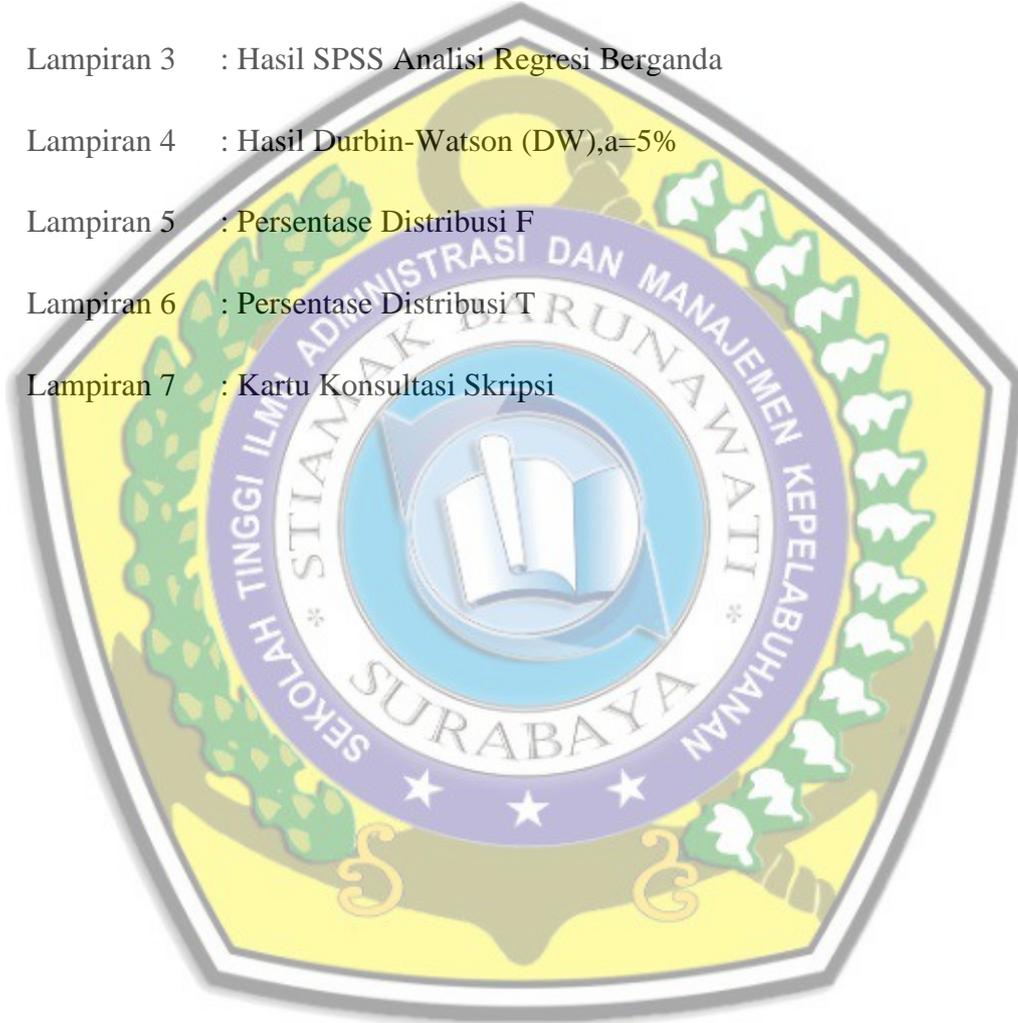
## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Berfikir.....	17
Gambar 4.1 Flukasi Laba Bersih <i>Net Profit Margin</i> PT SRIL Surabaya Tahun 2015.....	30
Gambar 4.2 Flukasi Laba Bersih <i>Net Profit Margin</i> PT SRIL Surabaya Tahun 2016.....	34
Gambar 4.3 Flukasi Laba Bersih <i>Net Profit Margin</i> PT SRIL Surabaya Tahun 2017.....	38
Gambar 4.4 Normal P-P <i>Plot of Regression Standardized Residual</i>	42
Gambar 4.5 Uji Heteroskedastisitas.....	44



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Hasil Tabulasi
- Lampiran 2 : Hasil SPSS Uji Normalitas
- Lampiran 3 : Hasil SPSS Analisis Regresi Berganda
- Lampiran 4 : Hasil Durbin-Watson (DW),  $\alpha=5\%$
- Lampiran 5 : Persentase Distribusi F
- Lampiran 6 : Persentase Distribusi T
- Lampiran 7 : Kartu Konsultasi Skripsi



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Laba atau rugi sering dimanfaatkan sebagai ukuran untuk menilai prestasi perusahaan. Unsur-unsur yang menjadi bagian pembentuk laba adalah pendapatan dan biaya. Dengan mengelompokkan unsur-unsur setelah laba operasional ditambah dengan pendapatan lain-lain dan dikurangi dengan biaya lain-lain.

Secara sederhana laba dapat diukur dengan selisih antara total pendapatan dengan total biaya yang dikeluarkan. Perolehan laba dapat diukur dengan berbagai cara salah satunya menggunakan rasio *net profit margin*. Kasmir (2012:200) *net profit margin* merupakan ukuran keuntungan dengan membandingkan laba setelah bunga dan pajak dibandingkan dengan penjualan untuk melihat pendapatan bersih perusahaan atau penjualan, sedangkan Menurut Sutrisno (2009:222) *Net Profit Margin* merupakan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan keuntungan dibandingkan dengan penjualan yang dicapai.

Persaingan bisnis yang semakin besar akan berdampak pada ketatnya seleksi perusahaan yang tetap bertahan atau memenangkan persaingan. Terjadinya pergeseran kekuasaan pasar dari produsen ke konsumen, menyebabkan konsumen memiliki kekuatan untuk menentukan cara memenuhi kebutuhannya. Perusahaan harus sadar bahwa sebenarnya penghasilan dari penjualan yang diperoleh merupakan akibat dari kemampuannya dalam memberikan kepuasan kepada pelanggan.

Kondisi ini menuntut perusahaan untuk selalu memperbaiki dan menyempurnakan kegiatan usahanya agar mencapai tujuan perusahaan dan menjaga kelangsungan hidup (*going concern*). Selain itu perusahaan juga harus bisa menggunakan sumber daya yang ada secara efektif dan efisien

sehingga dapat memberikan keputusan yang tepat supaya dapat mencapai tujuan perusahaan.

Perusahaan yang bergerak di bidang operasional kepelabuhanan khususnya di kegiatan bongkar muat PT Samudra Raya Indo Lines. melakukan kegiatan operasional rutin di dalam setiap harinya. Kegiatan operasional ini di mulai dari pembelian alat-alat perlengkapan operasional, persiapan lokasi untuk kegiatan operasional, biaya tenaga kerja sampai biaya-biaya lainnya yang mendukung kegiatan operasional bongkar muat tersebut agar memperoleh laba dari kegiatan operasional bongkar muat tersebut.

Kegiatan bongkar muat kapal meliputi membongkar dan memuat isi muatan kapal yang mana setiap kapal memiliki jenis muatan barang tersendiri seperti General Kargo, Curah Kering, Curah Cerah, Container, Mobil dan Ternak. Banyaknya barang yang akan di bongkar muat dalam kapal membutuhkan tenaga kerja yang cukup banyak untuk membongkar isi muatan kapal ke gudang penyimpanan sementara begitu juga sebaliknya. Sehingga membutuhkan biaya untuk melakukan aktivitas bongkar muat salah satunya yaitu sewa alat dan *foreman*.

Beban yang perlu diperhatikan adalah beban sewa alat. Beban sewa alat baru muncul ketika kegiatan bongkar muat kekurangan alat untuk operasional atau terjadi kerusakan dengan alat yang menjadi fasilitas kegiatan operasional bongkar muat. Beban tenaga kerja merupakan faktor penting yang harus dilihat, karena ketika terjadi kerusakan pada alat yang ada, hal tersebut akan menghambat kegiatan bongkar muat dan berdampak pada *net profit margin* perusahaan.

Selain mengendalikan beban sewa alat, hal yang tak kalah pentingnya dalam kegiatan bongkar muat adalah beban *foreman*. *foreman* adalah seseorang yang ditugaskan sebagai pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat dari kapal sampai ketempat penumpukan barang atau sebaliknya, dan membuat laporan periodic hasil kegiatan bongkar muat.

Dari uraian latar belakang diatas, penulis mengangkat judul **“Beban Sewa Alat dan Beban Foreman Terhadap *Net Profit Margin* Bongkar Muat PT. Samudra Raya Indo Lines**

### 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah beban sewa alat memiliki hubungan terhadap *net profit margin* bongkar muat PT Samudra Raya Indo Lines?
2. Apakah beban foreman memiliki hubungan terhadap *net profit margin* bongkar muat PT Samudra Raya Indo Lines?
3. Apakah beban sewa alat dan beban foreman alat secara bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap *net profit margin* bongkar muat PT Samudra Raya Indo Lines?

### 1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui apakah beban sewa alat memiliki hubungan terhadap *net profit margin* bongkar muat PT Samudra Raya Indo Lines.
2. Untuk mengetahui apakah beban foreman memiliki hubungan terhadap *net profit margin* bongkar muat PT Samudra Raya Indo Lines.
3. Untuk mengetahui apakah beban sewa alat dan beban foreman secara bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap *net profit margin* bongkar muat PT Samudra Raya Indo Lines.

### 1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan berguna bagi semua pihak terutama pihak yang memiliki kepentingan langsung dalam masalah yang dibahas dalam penelitian ini, yaitu sebagai berikut:

1. Bagi perusahaan: untuk memberikan saran dan masukan yang bermanfaat bagi perusahaan sehingga dapat meningkatkan *net profit margin*.

2. Bagi peneliti: untuk tambahan ilmu dan pengetahuan serta informasi yang digunakan dalam penelitian.
3. Bagi peneliti selanjutnya: sebagai referensi yang dapat memberikan perbandingan dalam melakukan penelitian dibidang yang sama.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Pengertian Pelabuhan dan Terminal

Berdasarkan UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, definisi pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Bab I pasal 1 ayat 20, dituliskan bahwa definisi terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang dan atau tempat bongkar muat barang.

Menurut Lasse (2012:1) Pelabuhan adalah tempat dimana tersedia perlengkapan untuk memindahkan barang atau penumpang dan dari alat angkut perairan, sedangkan Menurut Bambang Triatmodjo (2009:3) Pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat, gudang laut dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman kedaerah tujuan atau pengapalan.

## 2.2 Badan Usaha Pelabuhan (BUP)

Menurut UU Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 90, Badan Usaha Pelabuhan (BUP) merupakan kegiatan perusahaan di pelabuhan yang terdiri atas penyediaan dan atau pelayanan jasa pelabuhan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan yang terdiri atas:

- a. Penyediaan dan atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat.
- b. Penyediaan dan atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih.
- c. Penyediaan dan atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan atau kendaraan.
- d. Penyediaan dan atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan petikemas.
- e. Penyediaan dan atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat serta peralatan pelabuhan.
- f. Penyediaan dan atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering dan Ro-Ro.
- g. Penyediaan dan atau pelayanan jasa bongkar muat barang.
- h. Penyediaan dan atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang.
- i. Penyediaan dan atau pelayanan jasa penundaan kapal.

## 2.3 Peti Kemas (*container*)

### 2.3.1 Pengertian Peti Kemas

Menurut Dirk Koleangan (2008:6) peti kemas adalah semua media yang di dalamnya dapat dimasukkan sesuatu barang atau tempat mengisi barang.

### 2.3.2 Ukuran Peti Kemas

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2012:116) panjang dan tinggi petikemas dapat berubah-ubah sedangkan lebarnya tetap 8 *feet*. panjang petikemas antara lain: 10', 20', 35', 40', 45'. Umumnya yang dipakai di Indonesia adalah 20' dan 40'. Ukuran peti kemas dan berat keseluruhannya untuk standar ISO yaitu sebagai berikut:

**TABEL 2.1**  
**UKURAN PETIKEMAS ISO**

Type Code	External Height		Series I				Maximum Gross Weight	
	mm	ft-in	External Width		External Length		kgs	Lbs
	mm	ft-in	mm	Ft	Mm	ft-in	kgs	Lbs
I A	2438	8 - 00	2438	8	12000	40-00	30480	67200
I AA	2591	8 - 6	2438	8	12000	40-00	30480	67200
I B	2438	8 - 00	2438	8	9000	30-00	25400	56000
I BB	2591	8 - 6	2438	8	9000	30-00	25400	56000
I C	2438	8 - 00	2438	8	6000	20-00	20320	44800
I CC	2591	8 - 6	2438	8	6000	20-00	20320	44800
I D	2438	8 - 00	2438	8	3000	10-00	10160	22400
I E	2438	8 - 00	2438	8	2000	6-5	7110	15700
I F	2438	8 - 00	2438	8	1000	5-00	5080	11200

sumber: Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2009:116)

### 2.3.3 Sistem Bongkar Muat Peti Kemas

Tahap kegiatan bongkar muat menurut Lasse (2012:28):

- a. **Ship operation** meliputi memuat dan membongkar peti kemas antara kapal dan dermaga. Semua peti kemas yang masuk maupun keluar mesti melalui operasi kapal, sehingga operasi kapal secara mutlak menentukan kecepatan *handling* pada keseluruhan terminal. Operasi kapal dengan alasan itu disebut juga sebagai “*dominant system*”
- b. Gerakan pemindahan petikemas antara dermaga lapangan (*container yard*) disebut **Quay Transfer Operation (QTO)** berperan mengatur dan mengimbangi kecepatan operasi kapal. QTO sangat berpengaruh terhadap kecepatan memuat dan membongkar petikemas dari atas kapal. Kebanyakan system terminal peti kemas tidak melakukan kegiatan memuat atau membongkat secara langsung.
- c. Peti kemas pada umumnya ditempatkan sementara di lapangan sambil menunggu penyelesaian dokumen, administrasi, dan formalitas lain.

Karena lapangan dianggap sebagai gudang terbuka, maka kegiatan ini disebut *storage operating* yang berfungsi sebagai stok pengaman antara operasi penyerahan atau penerimaan dengan operasi kapal.

- d. *Receipt/delivery operation* adalah kegiatan operasi penerimaan dan penyerahan peti kemas. Operasi ini menghubungkan terminal peti kemas dengan kendaraan angkutan jalan raya dan angkutan rel kereta api. Operasi ini berhubungan langsung dengan pihak-pihak pengguna jasa meliputi importer, eksportir, dan depot peti kemas.

## 2.4 Tarif Pelabuhan

### 2.4.1 Jenis Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2014, Jenis tarif pelayanan jasa kepelabuhanan merupakan suatu pengutan atas setiap pelayanan yang diberikan oleh penyelenggara Pelabuhan dan Badan Usaha Pelabuhan kepada pengguna jasa kepelabuhanan. Jenis tarif pelayanan jasa kepelabuhanan terdiri atas:

- a. Tarif pelayanan jasa kapal
- b. Tarif pelayanan jasa barang, dan
- c. Tarif pelayanan jasa penumpang

### 2.4.2 Stuktur Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2014, Kerangka tarif pada setiap jenis pelayanan jasa kepelabuhanan terdiri atas:

1. Tarif pelayanan jasa kapal dibedakan untuk kapal angkutan laut dalam negeri dan luar negeri, meliputi:
  - a. Tarif pelayanan jasa labuh
  - b. Tarif pelayanan jasa pemanduan, terdiri dari:
    1. Melayani pemanduan kapal di perairan wajib pandu
    2. Melayani pemanduan kapal di perairan pandu luar biasa, dan
    3. Melayani pemanduan kapal di luar batas perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa

- c. Tarif pelayanan jasa penundaan, terdiri dari:
    1. Di dalam daerah perairan pelabuhan dan
    2. Di luar daerah perairan pelabuhan
  - d. Tarif pelayanan jasa tambat, terdiri dari:
    1. Tambatan dermaga
    2. Tambatan *breasting dolphin*/pelampung dan
    3. Tambatan pinggiran *tallud*
  - e. Tarif pelayanan jasa penggunaan alur pelayaran, dan
  - f. Tarif pelayanan jasa kepil (*mooring services*)
2. Tarif pelayanan jasa barang dibedakan untuk kegiatan ekspor dan impor serta antarulau meliputi:
- A. Tarif pelayanan jasa barang umum di terminal serbaguna (*multi purpose terminal*), terdiri atas kegiatan:
    1. Dermaga, dan
    2. Penumpukan
  - B. Tarif pelayanan jasa peti kemas di terminal peti kemas terdiri atas kegiatan:
    - a) Operasi kapal, terdiri dari:
      1. Dermaga
      2. *Stevedoring*
      3. *Haulage/trucking* menumpuk ke lapangan atau sebaliknya
      4. *Shifting*
      5. Buka tutup palka, dan
      6. Kegiatan operasi kapal lainnya
    - b) Operasi lapangan terdiri dari:
      1. Penumpukan
      2. *Lift on/lift off*
      3. Gerakan ekstra
      4. Relokasi angsur
      5. Kegiatan operasi lapangan lainnya
    - c) Operasi *container freight station* terdiri dari:

1. *Stripping / stuffing*
2. Penumpukan
3. Penerimaan / penyerahan dan
4. Kegiatan operasi *container freight station* lainnya

C. Tarif pelayanan jasa barang curah cair di terminal curah cair terdiri atas kegiatan:

a) Operasi kapal, terdiri dari:

1. Dermaga
2. *Plugging / unplugging (flexible hose)*
3. Pipa
4. Pompa
5. Pemanas
6. *Monitoring / supervise*
7. *Cleaning*, dan
8. *Trucking*

b) Operasi lapangan terdiri dari:

1. Penumpukan (tangki)
2. Pengisian dari tangki ke truk tangki
3. Pembongkaran dari truk ke tangki, dan
4. pemanas

D. Tarif pelayanan jasa curah kering di terminal curah kering terdiri atas kegiatan:

a) Operasi kapal terdiri dari:

1. Dermaga
2. *Conveyor / pipa / excavator / grab*
3. *Plugging / unplugging*
4. *Monitoring / supervise*
5. Pompa
6. *Ramp door / moveable bridge*
7. *Hooper*
8. *Trimming*

9. *cleaning*

b) Operasi lapangan terdiri dari:

1. Penumpukan (*ctock pile*)
2. *Bagging / unbagging*
3. *Hooper*
4. *Trimming*, dan
5. Bongkar / muat dari / ke *truck*

E. Tarif pelayanan jasa kendaraan di terminal kendaraan (*car terminal*) terdiri atas kegiatan:

- a. Dermaga
- b. Penumpukan
- c. *Flat bed on tire*
- d. *Stevedoring*
- e. Perencanaan lapangan
- f. *Monitoring / supervice*
- g. *Cleaning*
- h. *Car wash*
- i. *Minor repair*
- j. Teknologi informasi
- k. *Glosing*
- l. *Receiving / delivery*
- m. Pas tiker masuk *cargo*
- n. *Painting*
- o. *Tug master*, dan
- p. *labeling*

F. Tarif pelayanan alih muat barang dari kapal ke kapal pada terminal terapung terdiri atas kegiatan:

- a. Bongkar muat
- b. *Mooring master*
- c. Persewaan *fender*
- d. *Hose*

- e. *Oil spill response*
  - f. *Surveyor*
  - g. *Incident oil spill response*
  - h. *Ship chandler*
  - i. Penanganan limbah kapal
  - j. *Service boat*, dan
  - k. *Blending muatan*
- G. Tarif pelayanan jasa petikemas di terminal daratan (*dry port*) terdiri atas kegiatan:
- a. Operasi lapangan
  - b. Pelayanan pergudangan, dan
  - c. Pelayanan penerimaan / penyerahan
- H. pelayanan di terminal Ro-Ro, terdiri atas kegiatan
- a. Dermaga
  - b. Naik / turun kendaraan
  - c. Penumpukan / penyimpanan di lapangan, dan
  - d. Timbangan
3. Tarif pelayanan penumpang di terminal penumpang adalah kegiatan penggunaan ruang tunggu.

### 2.4.3 Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan Yang Berlaku Di Pelabuhan Tanjung Perak

**Tabel 2.2 Tarif Bongkar Muat Petikemas (Stevedoring)**

No.	Uraian	Satuan	Tarif (Rp)
	a. Petikemas 20" Isi	Per Box	210.000
	b. Petikemas 20" Kosong	Per Box	109.200
	c. Petikemas 40" Isi	Per Box	315.000
	d. Petikemas 40" Kosong	Per Box	163.800

Sumber : PT. Samudra Raya Indo Lines

**Tabel 2.3 Tarif Jasa Pengangkutan Petikemas (Haulage)**

No.	Uraian	Satuan	Tarif (Rp)
1	Petikemas 20" Isi	Per Box	105.000
2	Petikemas 20" Kosong	Per Box	59.000
3	Petikemas 40" Isi	Per Box	157.500
4	Petikemas 40" Kosong	Per Box	88.500

*Sumber : PT. Samudra Raya Indo Lines*

**Tabel 2.4 Tarif Jasa Lift On Lift Off (Lo-Lo) Petikemas**

No.	Uraian	Satuan	Tarif (Rp)
a.	Petikemas 20" Isi	Per Box	180.000
b.	Petikemas 20" Kosong	Per Box	90.000
c.	Petikemas 40" Isi	Per Box	270.000
d.	Petikemas 40" Kosong	Per Box	135.000

*Sumber : PT. Samudra Raya Indo Lines*

## 2.5 Pengertian dan Jenis-Jenis Laba

### 2.5.1 Pengertian Laba

Menurut Harahap (2009:113) laba adalah kelebihan penghasilan di atas biaya selama atau satu periode akuntansi, sedangkan menurut Suwardjono (2008:464) laba dimaknai sebagai imbalan atas upaya perusahaan menghasilkan barang dan jasa. Ini berarti laba merupakan kelebihan pendapatan di atas biaya (biaya total yang melekat dalam kegiatan produksi dan penyerahan barang/jasa).

Menurut Mahmud M Hanafi (2010:32) menyatakan bahwa laba merupakan ukuran keseluruhan prestasi perusahaan, yang didefinisikan sebagai berikut:  $Laba = penjualan - biaya$ . Dengan demikian bahwa laba merupakan seluruh total pendapatan yang dikurangi dengan total biaya-

biaya, sedangkan menurut Darsono dan Ari (2008:177) laba adalah prestasi seluruh karyawan dalam suatu perusahaan yang dinyatakan dalam bentuk angka keuangan yaitu selisih positif antara pendapatan dikurangi beban.

### 2.5.2 Jenis-Jenis Laba

Menurut Kasmir (2011:303) menyatakan bahwa jenis-jenis laba diantaranya:

- a. Laba kotor (*gross profit*) artinya laba yang diperoleh sebelum dikurangi biaya-biaya yang menjadi beban perusahaan. Artinya laba keseluruhan yang pertama sekali perusahaan peroleh.
- b. Laba bersih (*Net Profit*) merupakan laba yang telah dikurangi biaya-biaya yang merupakan beban perusahaan dalam suatu periode tertentu termasuk pajak.

## 2.6 *Net Profit Margin*

### 2.6.1 Pengertian *Net Profit Margin*

Menurut Sutrisno (2009:222) *Net Profit Margin* merupakan kemampuan perusahaan untuk menghasilkan keuntungan dibandingkan dengan penjualan yang dicapai, sedangkan menurut Alexandri (2008:2000) *Net Profit Margin* adalah rasio yang digunakan untuk menunjukkan kemampuan perusahaan dalam menghasilkan keuntungan bersih setelah dipotong pajak.

Menurut Gitman (2012:80) *Net Profit Margin* (NPM) adalah mengukur persentase dari setiap penjualan dollar yang tersisa setelah semua biaya dan pengeluaran, termasuk bunga, pajak dan deviden saham preferen, telah dikurangi, sedangkan menurut Werner R Murhadi (2013:64) *Net Profit Margin* adalah mencerminkan kemampuan perusahaan dan menghasilkan laba neto dari setiap penjualannya. Semakin tinggi nilai NPM maka menunjukkan semakin baik.

## 2.7 Penelitian Terdahulu

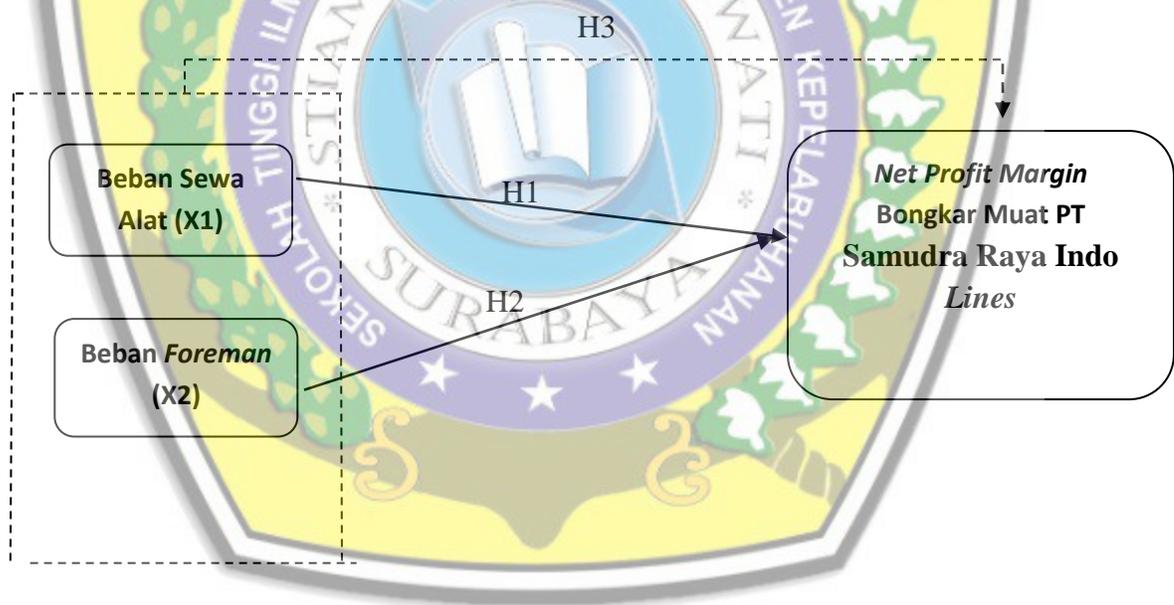
No.	Nama	Judul	Teknik Analisis	Persamaan	Perbedaan	Hasil
1	Triana Wulandari (2013)	Pengaruh beban operasional terhadap <i>net profit margin</i> pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahun 2004-2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uji asumsi klasik</li> <li>- Uji regresi sederhana</li> <li>- Uji t</li> </ul>	(Y) <i>Net Profit Margin</i>	Beban Operasional (Y) Objek penelitian	Beban operasional berpengaruh tidak signifikan dan negatif terhadap tingkat profit margin
2	Dwi Kumala Vera (2008)	Pengaruh Efisiensi Biaya Produksi Terhadap Laba Bersih	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uji asumsi klasik</li> <li>- Uji regresi sederhana</li> <li>- Uji t</li> </ul>	(Y) Laba Bersih	(X) Biaya Produksi	Biaya Produksi berpengaruh terhadap laba bersih
3	Junaidi (2016)	Pengaruh biaya operasional dan arus kas terhadap profitabilitas pada UD Sari Bumi Probolinggo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uji asumsi klasik</li> <li>- Uji regresi linier berganda</li> <li>- Uji F&amp; uji t</li> </ul>	(Y) Profitabilitas diukur dengan <i>Net Profit Margin</i>	(X1) Biaya operasional (X2) Arus Kas	Biaya operasional berpengaruh dominan terhadap profitabilitas

4	Pinasih (2005)	Pengaruh efisiensi biaya bahan baku dan efisiensi biaya tenaga kerja langsung terhadap rasio profit margin (studi kasus pada perusahaan meubel PT Jaya Indah Furniture Kabupaten Jepara)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uji asumsi klasik</li> <li>- Uji regresi linier berganda</li> <li>- Uji F&amp; uji t</li> </ul>	(X2) efisiensi biaya tenaga kerja langsung (Y) Profit Margin	(X1) efisiensi biaya bahan baku Objek penelitian	Efisiensi biaya bahan baku dan efisiensi biaya tenaga kerja langsung berpengaruh terhadap rasio profit margin
5	I Putu Wahyudi (2014)	Pengaruh Beban Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Terhadap <i>Profit Margin</i> Bongkar Muat di Terminal Mirah PT Pelabuhan Indonesia III Tanjung Perak Surabaya	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uji asumsi klasik</li> <li>- Uji regresi linier sederhana</li> <li>- Uji F&amp; uji t</li> </ul>	(X) Beban tenaga kerja bongkar muat (Y) <i>Profit Margin</i>	Objek Penelitian	Beban Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) berpengaruh signifikan terhadap <i>profit margin</i>

## 2.8 Kerangka Berfikir

Kerangka berfikir menggambarkan rancangan hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat dalam penelitian ini. Sekaran (dalam Sugiyono, 2010 : 60) mengemukakan bahwa, kerangka berfikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori hubungan dengan berbagai faktor yang diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Kerangka berfikir yang baik akan menjelaskan secara teoritis pertautan antar variabel yang akan diteliti, yang selanjutnya dirumuskan dalam bentuk paradigmapenelitian dan setiap menyusun paradigma penelitian harus didasarkan pada kerangka berfikir.

Berdasarkan uraian di atas kerangka berfikir yang dikembangkan dalam peneliian ini mengacu pada tinjauan teori sehingga dapat digambarkan dalam model penelitian sebagai berikut:

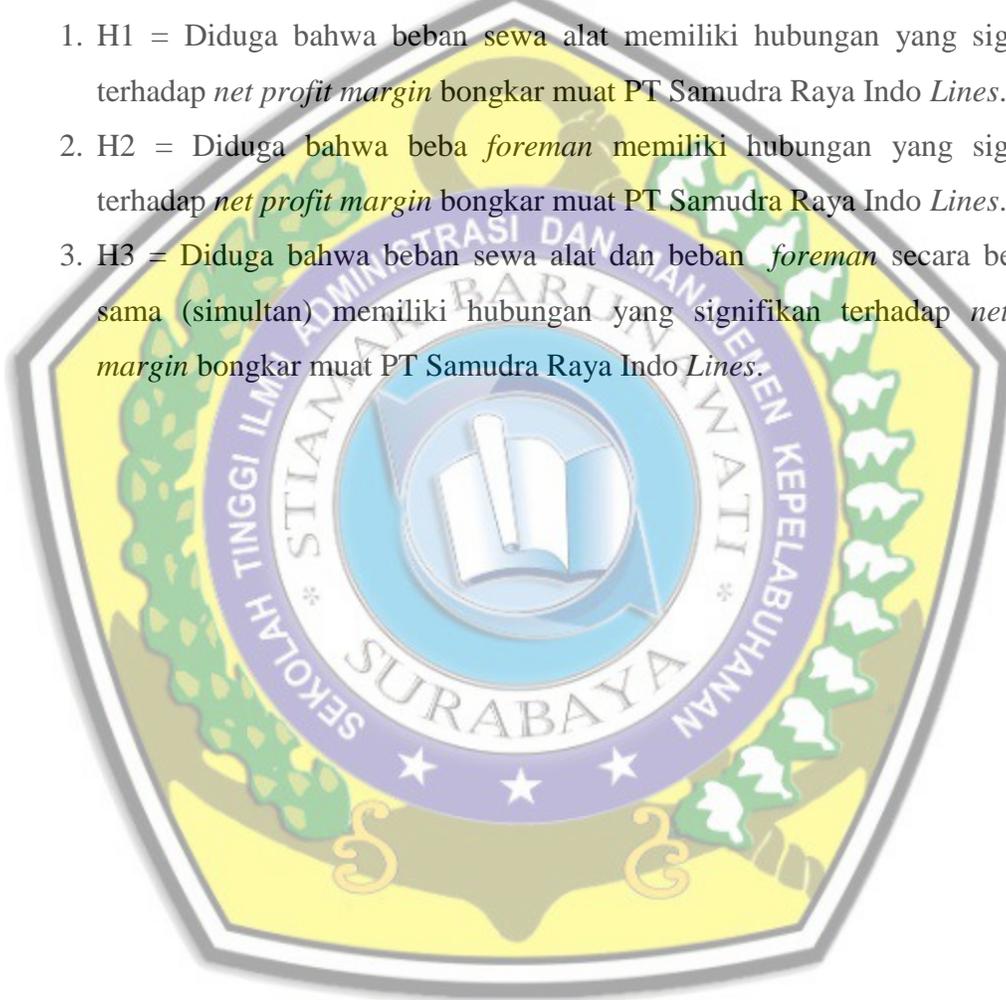


Gambar 2.1 Kerangka Berfikir

## 2.9 Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap perumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk pernyataan (Sugiyono, 2011:64). Dari rumusan masalah yang telah dirumuskan diatas maka peneliti akan mengajukan hipotesis seperti berikut:

1. H1 = Diduga bahwa beban sewa alat memiliki hubungan yang signifikan terhadap *net profit margin* bongkar muat PT Samudra Raya Indo Lines.
2. H2 = Diduga bahwa beban *foreman* memiliki hubungan yang signifikan terhadap *net profit margin* bongkar muat PT Samudra Raya Indo Lines.
3. H3 = Diduga bahwa beban sewa alat dan beban *foreman* secara bersama-sama (simultan) memiliki hubungan yang signifikan terhadap *net profit margin* bongkar muat PT Samudra Raya Indo Lines.



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Jenis Penelitian**

Jenis pendekatan penelitian dalam studi ini yaitu jenis kuantitatif. Metode kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berdasarkan filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau pada sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah diterapkan (Sugiyono, 2011:8)

#### **3.2 Teknik Pengumpulan Data**

##### **3.2.1 Pengumpulan Data**

###### **A. Observasi**

Pengumpulan data tahap pertama pada penelitian ini yaitu melakukan observasi. Menurut Sutrisno Hadi dalam Sugiyono (2013:145) *Observasi* merupakan proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. dua diantara yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan. Jadi pada tahap pertama penulis melakukan observasi masalah beban sewa alat dan beban *foreman* terhadap *Net profit margin* PT Samudra Raya Indo Lines.

###### **B. Dokumentasi**

Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumentasi bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misalnya

catatan harian, sejarah kehidupan, ceritera, biografi, peraturan, kebijakan. Dokumen yang berbentuk gambar misalnya foto, gambar hidup, sketsa dan lain-lain. Dokumen yang berbentuk karya misalnya karya seni, yang dapat berupa gambar, patung, film dan lain-lain. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan kuesioner dalam penelitian kuantitatif (Sugiyono, 2013:240).

### 3.2.2 Jenis dan Sumber Data

#### A. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Data Kualitatif

Yaitu data yang berupa uraian kalimat yang didapatkan dari sumber-sumber atau literatur yang berkaitan dengan profil perusahaan yang diteliti.

2. Data Kuantitatif

Yaitu data numerik yang diolah dengan menggunakan metode analisis dan statistik yang berupa laporan kegiatan bongkar muat (*stevedoring*) divisi PT Samudra Raya Indo Lines.

#### B. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang meliputi laporan kegiatan bongkar muat (*stevedoring*) divisi PT Samudra Raya Indo Lines.

### 3.3 Definisi Operasional Variabel

#### 1. Beban Sewa Alat (X1)

Biaya yang dikeluarkan untuk sewa alat-alat bongkar muat yang tidak dimiliki di dalam terminal tertentu guna untuk memperlancar kegiatan operasional bongkar muat.

## 2. Beban *Foreman* (X2)

Beban *foreman* adalah beban biaya yang diberikan kepada seseorang karena tugasnya sebagai pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat dari kapal sampai ketempaty penumpukan barang atau sebaliknya, dan membuat laporan periodic hasil kegiatan bongkar muat.

## 3. *Net Profit Margin* (Y)

Margin laba bersih (*net profit margin*) bongkar muat petikemas merupakan besarnya keuntungan operasi yang dinyatakan dalam prosentase dan jumlah penjualan bersih. *Net Profit Margin* ini mengukur tingkat keuntungan yang dapat dicapai oleh perusahaan dihubungkan dengan penjualannya. Margin laba bersih (*net profit margin*) bongkar muat pada penelitian ini adalah merupakan variabel dependen (terikat) dimana besarnya dipengaruhi oleh variabel independen yaitu beban sewa alat dan beban *foreman*.

### 3.4 Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam katagori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah difahami oleh diri sendiri maupun orang lain (Sugiyono, 2011:244). Adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi linier berganda, menggunakan uji penyimpangan asumsi klasik serta uji hipotesis.

#### 3.4.1 Regresi Linier Berganda

antar variabel, serta dipergunakan untuk melakukan prediksi. Analisa ini dipergunakan untuk menelaah hubungan antara dua variabel atau lebih, terutama untuk menelusuri pola hubungan yang modelnya belum diketahui

dengan sempurna. Dalam penelitian ini model persamaan dalam analisis regresi linier berganda yaitu sebagai berikut:

$$Y = a + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + e$$

Keterangan: Analisis regresi dipergunakan untuk menggambarkan garis yang menunjukkan arah hubungan

Y = *Net Profit Margin*

a = Koefisien konstanta

$\beta_1, \beta_2, \beta_3$  = Koefisien regresi

X<sub>1</sub> = Beban Sewa Alat

X<sub>2</sub> = Beban *Foreman*

e = Estimasi *error* dari masing-masing variabel

### 3.4.2 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik menurut Ghozali (2011: 110) bertujuan untuk mengetahui apakah penaksir dalam regresi merupakan penaksir kolinear tak bias terbaik. Untuk memperoleh persamaan yang paling tepat digunakan parameter regresi yang dicari dengan metode kuadrat terkecil atau *Ordinary Least Square (OLS)*. Metode regresi OLS akan dapat dijadikan alat estimasi yang tidak bias jika telah memenuhi persyaratan *Best Linear Unbiased Estimation (BLUE)*. Oleh karena itu diperlukan adanya uji asumsi klasik terhadap model yang telah diformulasikan, yang mencakup pengujian Uji normalitas, Uji multikolinieritas, dan Uji heteroskedastisitas.

#### 1. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal seperti diketahui bahwa uji t dan F mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti

distribusi normal. Ada dua cara untuk mendeteksi apakah residual berdistribusi normal atau tidak yaitu dengan analisis grafik dan uji statistik (Ghozali, 2011:160).

Dasar pengambilan keputusannya adalah :

- a. Jika data (titik) menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogramnya menunjukkan pola distribusi normal maka asumsi model regresi memenuhi normalitas.
- b. Jika data menyebar jauh dari diagonal dan/atau tidak mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogram tidak menunjukkan pola distribusi normal maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas.

## 2. Uji Heteroskedastisitas

Tujuan dari pengujian ini adalah untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan lainnya. Cara untuk mengetahui ada tidaknya heteroskedastisitas adalah dengan melihat grafik plot. Apabila terdapat pola tertentu, seperti titik-titik yang ada membentuk pola tertentu (bergelombang, melebar kemudian menyempit) maka mengindikasikan telah terjadi heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah yang homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas (Ghozali, 2011:139).

Deteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan melihat ada tidaknya pola tertentu pada grafik scatterplot antara SRESID dan ZPRED dimana sumbu Y adalah Y yang tidak diprediksi, dan sumbu X adalah residual ( $Y \text{ prediksi} - Y \text{ sesungguhnya}$ ) yang telah di-*studentized*. Dengan menggunakan dasar analisis sebagai berikut: (1) jika ada pola tertentu, seperti titik-titik yang ada membentuk pola tertentu yang teratur (bergelombang, melebar kemudian menyempit), maka mengindikasikan telah terjadi heteroskedastisitas, (2) jika tidak ada yang jelas, serta titik-titik

menyebar di atas dan di bawah angka 0 (nol) pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas (Ghozali, 2011: 142).

### 3. Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel independen (Ghozali, 2011:105). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel independen. Jika terjadi korelasi, maka dinamakan terdapat problem multikolinieritas (multiko).

Ghozali (2011:106) mengukur multikolinieritas dapat dilihat dari nilai TOL (*Tolerance*) dan VIF (*Varian Inflation Faktor*). Nilai *cutoff* yang umum dipakai untuk menunjukkan adanya multikolinieritas adalah nilai  $Tolerance \leq 0.1$  atau sama dengan nilai  $VIF \geq 10$ .

Hipotesis yang digunakan dalam pengujian multikolinieritas adalah:

1.  $H_0: VIF > 10$ , terdapat multikolinieritas
2.  $H_1: VIF < 10$ , tidak terdapat multikolinieritas

### 4. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi linier ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode  $t$  dengan kesalahan pengganggu periode  $t-1$  (sebelumnya). Jika terjadi autokorelasi, maka dinamakan ada problem autokorelasi (Ghozali, 2011:110)

#### 3.4.3 Uji Hipotesis

##### 1. Melakukan Uji F (simultan)

Uji statistik F pada dasarnya adalah untuk menunjukkan apakah semua variabel bebas yang di masukkan dalam model memiliki hubungan secara bersama-sama terhadap variabel terikat (Ghozali, 2009:88). Dalam penelitian ini pengujian hubungan variabel independen (X) yang terdiri

dari: Beban sewa alat ( $X_1$ ) dan Beban *foreman* ( $X_2$ ), secara bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap perubahan nilai variabel dependen (Y) yaitu *Net Profit margin*.

2. Melakukan Uji t (parsial)

Uji statistik t pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh hubungan satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variabel dependen (Ghozali, 2009:88). Dalam penelitian ini pengujian pengaruh variabel independen (X) yang terdiri dari: Beban sewa alat ( $X_1$ ), dan Beban *foreman* ( $X_2$ ), secara berpengaruh terhadap perubahan nilai variabel dependen (Y) yaitu *Net Profit margin*.

3. Menentukan Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Koefisien determinasi ( $R^2$ ) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai  $R^2$  yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel-variabel dependen. Kelemahan mendasar penggunaan koefisien determinasi adalah bias terhadap jumlah variabel independen yang dimasukkan ke dalam model, setiap tambahan satu variabel independen maka  $R^2$  pasti meningkat tidak peduli apakah variabel tersebut berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. Oleh karena itu banyak peneliti menganjurkan untuk menggunakan nilai *Adjusted R<sup>2</sup>* saat mengevaluasi model regresi terbaik (Ghozali, 2011: 97).

## BAB IV

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Gambaran Umum PT Samudra Raya Indo Lines

##### 4.1.1 Sejarah Singkat PT SRIL

Sejarah berdirinya PT SAMUDRA RAYA bermula dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum tanggal 5 September 1950 yang isinya mendirikan Yayasan Penguasaan Pusat Kapal-kapal (PEPUSKA).

Latar belakang pendirian Yayasan PEPUSKA diawali dari penolakan pemerintah Belanda atas permintaan Indonesia untuk mengubah status maskapai pelayaran Belanda yang beroperasi di Indonesia, N.V. K.P.M (Koninklijke Paketvaart Matschappij) menjadi Perseroan Terbatas (PT). Pemerintah Indonesia juga menginginkan agar kapal-kapal KPM dalam menjalankan operasi pelayarannya di perairan Indonesia menggunakan bendera Merah Putih. Pemerintah Belanda dengan tegas menolak semua permintaan yang diajukan oleh pemerintah Indonesia.

Dengan modal awal 8 (delapan) unit kapal dengan total tonage 4.800 DWT (death weight ton), PEPUSKA berlayar berdampingan dengan armada KPM yang telah berpengalaman lebih dari setengah abad. Persaingan benar-benar tidak seimbang ketika itu, karena armada KPM selain telah berpengalaman, jumlah armadanya juga lebih banyak serta memiliki kontrak-kontrak monopoli.

Akhirnya pada 28 April 1952 Yayasan PEPUSKA resmi dibubarkan. Pada saat yang sama didirikanlah PT PELNI dengan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor M.2/1/2 tanggal 28 Februari 1952

dan No. A.2/1/2 tanggal 19 April 1952, serta Berita Negara Republik Indonesia No. 50 tanggal 20 Juni 1952. Sebagai Presiden Direktur Pertamanya diangkatlah R. Ma'moen Soemadipraja (1952-1955).

Delapan unit kapal milik Yayasan Pepuska diserahkan kepada PT SAMUDRA RAYA sebagai modal awal. Karena dianggap tidak mencukupi maka Bank Ekspor Impor menyediakan dana untuk pembelian kapal sebagai tambahan dan memesan 45 "coaster" dari Eropa Barat. Sambil menunggu datangnya "coaster" yang dipesan dari Eropa, SAMUDRA RAYA mencarter kapal-kapal asing yang terdiri dari berbagai bendera. Langkah ini diambil untuk mengisi trayek-trayek yang ditinggalkan KPM. Setelah itu satu persatu kapal-kapal yang dicarter itu diganti dengan "coaster" yang datang dari Eropa. Kemudian ditambah lagi dengan kapal-kapal hasil pampasan perang dari Jepang.

Status PT SAMUDRA RAYA mengalami dua kali perubahan. Pada tahun 1961 pemerintah menetapkan perubahan status dari Perusahaan Perseroan menjadi Perusahaan Negara (PN) dan dicantumkan dalam Lembaran Negara RI No. LN 1961. Kemudian pada tahun 1975 status perusahaan diubah dari Perusahaan Negara (PN) menjadi Perseroan terbatas (PT) SAMUDRA RAYA sesuai dengan Akte Pendirian No. 31 tanggal 30 Oktober 1975. Perubahan tersebut dicantumkan dalam Berita Negara RI No. 562-1976 dan Tambahan Berita Negara RI No. 60 tanggal 27 Juni 1976.

Seiring dengan perjalanan waktu dan perkembangan usaha, perusahaan mengalami beberapa kali perubahan bentuk Badan Usaha. Pada tahun 1975 berbentuk Perseroan sesuai Akta Pendirian Nomor 31 tanggal 30 Oktober 1975 dan Akte Perubahan Nomor 22 tanggal 4 Maret 1998 tentang Anggaran Dasar PT. Peln yang diumumkan dalam berita Negara republik Indonesia tanggal 16 April 1999 Nomor 31 tamban Berita Negara Nomor 2203.

#### 4.1.2 Visi dan Misi PT Samudra Raya Indo Lines

##### Visi

"Menjadi Perusahaan Pelayaran yang Tangguh dan Pilihan Utama Pelanggan"

##### Misi

1. Mengelola dan mengembangkan angkutan laut guna menjamin aksesibilitas masyarakat untuk menunjang terwujudnya wawasan nusantara
2. Meningkatkan kontribusi pendapatan bagi Negara, karyawan serta berperan di dalam pembangunan lingkungan dan pelayanan kepada masyarakat
3. Meningkatkan nilai perusahaan melalui kreativitas, inovasi, dan pengembangan kompetensi Sumber Daya Manusia
4. Meningkatkan usaha secara adil dengan memperhatikan azas manfaat bagi semua pihak yang terlibat (Stakeholders), dan menerapkan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance (GCG)*

#### 4.2 Deskriptif Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan penulis, besarnya margin laba bersih (*net profit margin*) bongkar muat petikemas diperoleh dari perbandingan antara pendapatan, beban usaha, serta laba usaha dari kegiatan bongkar muat petikemas yang dilakukan oleh PT SRIL dimana datanya diperoleh dari laporan stevedoring perusahaan bongkar muat (PBM) PT SRIL pada tahun 2015 - 2017. Adapun pada laporan tersebut diperoleh data-data seperti pendapatan, beban usaha serta laba usaha bongkar muat petikemas. Pendapatan diperoleh dari uang yang dibayarkan oleh pengguna jasa sesuai jumlah petikemas yang dibongkar/muat. Beban usaha merupakan seluruh biaya yang timbul selama proses/kegiatan operasional bongkar muat petikemas. Sedangkan laba usaha merupakan keuntungan yang diperoleh dari kegiatan operasional bongkar muat petikemas setelah dikurangi biaya-biaya yang

termasuk dalam beban usaha. Untuk lebih jelasnya dapat dijelaskan pada tabel di bawah ini:

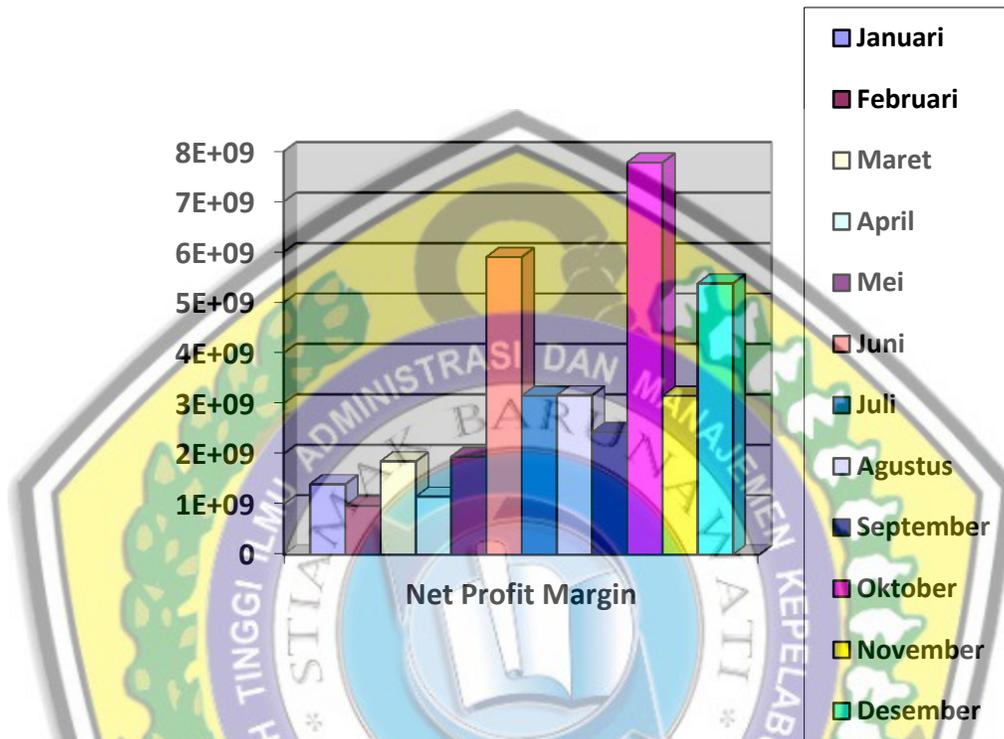
**Tabel 4.1 Laporan Perolehan *Net Profit Margin* 2015 PT SRIL**

<b>BULAN</b>	<b><i>Net Profit Margin</i></b>
JANUARI	Rp 1,396,788,791
FEBRUARI	Rp 967,671,349
MARET	Rp 1,850,008,804
APRIL	Rp 1,154,032,014
MEI	Rp 1,940,863,132
JUNI	Rp 5,900,628,458
JULI	Rp 3,151,060,325
AGUSTUS	Rp 3,158,795,048
SEPTEMBER	Rp 2,430,067,423
OKTOBER	Rp 7,775,865,750
NOVEMBER	Rp 3,149,814,270
DESEMBER	Rp 5,377,181,945

Sumber: PT SRIL Surabaya

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa ditahun 2015 mengalami fluktuasi dan kenaikan terbesar berada pada bulan September ke Oktober 2015 yang dapat dilihat pada gambar 4.1 dibawah ini:

**Gambar 4.1 Fluktuasi Laba Bersih (*Net Profit Margin*) PT SRIL Surabaya Tahun 2015**



Sumber: PT SRIL Surabaya

Variabel beban usaha terdiri dari beberapa jenis/bagian yang antara lain adalah beban upah tenaga kerja bongkar muat (TKBM), beban *foreman*, sewa alat, biaya toeslag dan linner dan biaya lainnya. Adapun besaran dari masing-masing beban usaha tersebut tidaklah sama atau dengan kata lain memiliki porsinya masing-masing.

Adapun pada penelitian ini difokuskan hanya melihat hubungan dari beban sewa alat dan beban *foreman* terhadap *net profit margin*.

Adapun besaran beban tersebut per bulannya dapat dijelaskan pada tabel di bawah ini :

**Tabel. 4.2 Beban Sewa Alat 2015 PT SRIL Surabaya**

<b>BULAN</b>	<b>Beban Sewa Alat</b>
JANUARI	Rp 3,124,000
FEBRUARI	Rp 8,932,000
MARET	Rp 3,971,000
APRIL	Rp 4,625,500
MEI	Rp 69,832,400
JUNI	Rp 315,426,980
JULI	Rp 58,929,750
AGUSTUS	Rp 8,475,500
SEPTEMBER	Rp 11,398,750
OKTOBER	Rp 68,514,875
NOVEMBER	Rp 9,260,548
DESEMBER	Rp 41,652,125

Sumber: PT SRIL Surabaya

**Tabel. 4.3 Beban Foreman 2015 PT SRIL Surabaya**

<b>BULAN</b>	<b>Beban Foreman</b>
JANUARI	Rp 4,400,000
FEBRUARI	Rp 3,860,000
MARET	Rp 4,680,000
APRIL	Rp 17,314,400
MEI	Rp 4,340,000
JUNI	Rp 2,740,000
JULI	Rp 2,470,000
AGUSTUS	Rp 10,920,000
SEPTEMBER	Rp 18,160,000
OKTOBER	Rp 27,041,500
NOVEMBER	Rp 47,232,792
DESEMBER	Rp 29,813,200

Sumber: PT SRIL Surabaya

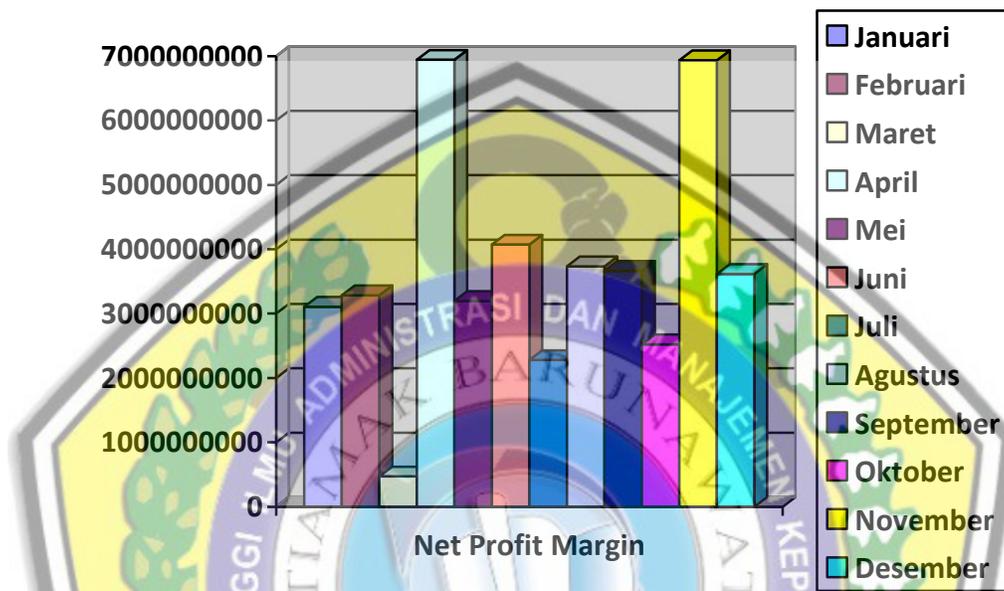
**Tabel 4.4 Laporan Perolehan *Net Profit Margin* 2016 PT SRIL**

<b>BULAN</b>	<b><i>Net Profit Margin</i></b>
JANUARI	Rp 3,108,580,185
FEBRUARI	Rp 3,284,626,067
MARET	Rp 471,939,739
APRIL	Rp 6,943,382,884
MEI	Rp 3,196,800,245
JUNI	Rp 4,074,416,800
JULI	Rp 2,279,607,026
AGUSTUS	Rp 3,735,832,823
SEPTEMBER	Rp 3,666,680,153
OKTOBER	Rp 2,524,808,463
NOVEMBER	Rp 6,937,303,269
DESEMBER	Rp 3,616,842,605

Sumber: PT SRIL Surabaya

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa ditahun 2016 mengalami fluktuasi dan dan puncak ekstrim berada di Bulan Maret ke April yang dapat dilihat pada gambar 4.2 dibawah ini:

**Gambar 4.2 Fluktuasi Laba Bersih (*Net Profit Margin*) PT SRIL Surabaya Tahun 2016**



Sumber: PT SRIL Surabaya

Variabel beban usaha terdiri dari beberapa jenis/bagian yang antara lain adalah beban upah tenaga kerja bongkar muat (TKBM), beban *foreman*, sewa alat, biaya toeslag dan linner dan biaya lainnya. Adapun besaran dari masing-masing beban usaha tersebut tidaklah sama atau dengan kata lain memiliki porsinya masing-masing.

Adapun pada penelitian ini difokuskan hanya melihat hubungan dari beban sewa alat dan beban *foreman* terhadap *net profit margin*.

Adapun besaran beban biaya tersebut per bulannya dapat dijelaskan pada tabel di bawah ini :

**Tabel. 4.5 Beban Sewa Alat 2016 PT SRIL Surabaya**

<b>BULAN</b>	<b>Beban Sewa Alat</b>
JANUARI	Rp 187,939,327
FEBRUARI	Rp 185,657,966
MARET	Rp 183,916,581
APRIL	Rp 171,975,577
MEI	Rp 159,724,198
JUNI	Rp 183,810,332
JULI	Rp 122,394,680
AGUSTUS	Rp 179,325,957
SEPTEMBER	Rp 183,243,576
OKTOBER	Rp 179,033,575
NOVEMBER	Rp 186,170,752
DESEMBER	Rp 158,483,936

Sumber: PT SRIL Surabaya

**Tabel. 4.6 Beban *Foreman* 2016 PT SRIL Surabaya**

<b>BULAN</b>	<b>Beban <i>Foreman</i></b>
JANUARI	Rp 24,400,000
FEBRUARI	Rp 28,800,000
MARET	Rp 13,500,000
APRIL	Rp 47,450,000
MEI	Rp 21,200,000
JUNI	Rp 27,900,000
JULI	Rp 13,900,000
AGUSTUS	Rp 23,200,000
SEPTEMBER	Rp 26,000,000
OKTOBER	Rp 17,100,000
NOVEMBER	Rp 47,100,000
DESEMBER	Rp 25,900,000

Sumber: PT SRIL Surabaya

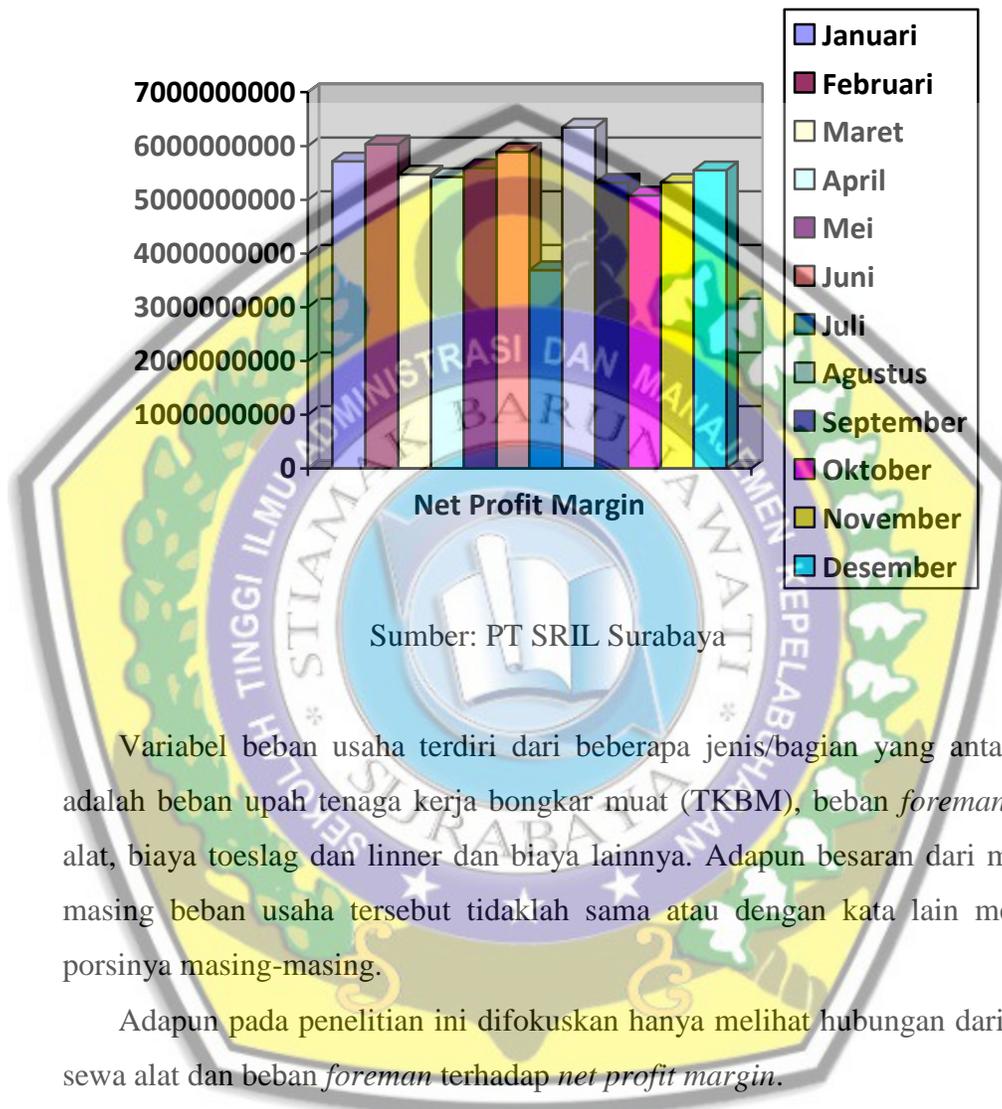
**Tabel 4.7 Laporan Perolehan *Net Profit Margin* 2017 PT SRIL**

<b>BULAN</b>	<b><i>Net Profit Margin</i></b>
JANUARI	Rp 5,716,339,408
FEBRUARI	Rp 6,032,346,884
MARET	Rp 5,471,053,086
APRIL	Rp 5,425,758,142
MEI	Rp 5,590,530,675
JUNI	Rp 5,890,662,919
JULI	Rp 3,690,406,328
AGUSTUS	Rp 6,346,463,742
SEPTEMBER	Rp 5,320,384,063
OKTOBER	Rp 5,082,480,426
NOVEMBER	Rp 5,321,043,151
DESEMBER	Rp 5,548,606,298

Sumber: PT SRIL Surabaya

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa ditahun 2017 mengalami fluktuasi dan berada di titik yang stabil mulai bulan Januari sampai dengan Desember 2017 dan *net pofit margin* tertinggi berada di bulan Agustus 2017 yang dapat dilihat pada gambar 4.2 dibawah ini:

**Gambar 4.3 Fluktuasi Laba Bersih (*Net Profit Margin*) PT SRIL Surabaya Tahun 2017**



Variabel beban usaha terdiri dari beberapa jenis/bagian yang antara lain adalah beban upah tenaga kerja bongkar muat (TKBM), beban *foreman*, sewa alat, biaya toeslag dan linner dan biaya lainnya. Adapun besaran dari masing-masing beban usaha tersebut tidaklah sama atau dengan kata lain memiliki porsinya masing-masing.

Adapun pada penelitian ini difokuskan hanya melihat hubungan dari beban sewa alat dan beban *foreman* terhadap *net profit margin*.

Adapun besaran beban biaya tersebut per bulannya dapat dijelaskan pada tabel di bawah ini :

**Tabel. 4.8 Beban Sewa Alat 2017 PT SRIL Surabaya**

<b>BULAN</b>	<b>Beban Sewa Alat</b>
JANUARI	Rp 157,670,259
FEBRUARI	Rp 170,440,768
MARET	Rp 168,244,773
APRIL	Rp 147,112,027
MEI	Rp 175,771,477
JUNI	Rp 176,500,740
JULI	Rp 115,780,110
AGUSTUS	Rp 178,416,938
SEPTEMBER	Rp 158,694,686
OKTOBER	Rp 160,161,291
NOVEMBER	Rp 167,536,551
DESEMBER	Rp 166,253,684

Sumber: PT SRIL Surabaya

**Tabel. 4.9 Beban *Foreman* 2017 PT SRIL Surabaya**

<b>BULAN</b>	<b>Beban <i>Foreman</i></b>
JANUARI	Rp 27,100,000
FEBRUARI	Rp 30,900,000
MARET	Rp 27,700,000
APRIL	Rp 24,700,000
MEI	Rp 2,810,000
JUNI	Rp 30,500,000
JULI	Rp 16,800,000
AGUSTUS	Rp 32,400,000
SEPTEMBER	Rp 29,660,000
OKTOBER	Rp 6,620,000
NOVEMBER	Rp 4,850,000
DESEMBER	Rp 5,680,000

Sumber: PT SRIL Surabaya

#### 4.3 Analisis Data

Dalam penelitian ini, diperoleh data yang bersifat data primer, data yang diperoleh perlu diuji dengan beberapa pengujian. Hal ini bertujuan agar penelitian ini dapat menyajikan data yang akurat. Uji yang pertama adalah uji asumsi klasik yang terdiri dari uji normalitas, uji multikolinieritas, dan uji heteroskedastisitas dan uji autokorelasi. Uji yang kedua adalah analisis regresi linier berganda dan uji yang ketiga adalah uji hipotesis dengan menggunakan uji

t untuk mengetahui secara parsial dan determinasi. Hasil uji adalah sebagai berikut:

### 4.3.1 Uji Asumsi Klasik

#### 4.3.1.1 Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal seperti diketahui bahwa uji t mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti distribusi normal. Ada dua cara untuk mendeteksi apakah residual berdistribusi normal atau tidak yaitu dengan analisis grafik dan uji statistik (Ghozali, 2006).

Uji normalitas merupakan uji untuk mengetahui normalitas (normal atau tidaknya) faktor pengganggu  $\epsilon$  (*error terms*). Sebagaimana telah diketahui bahwa faktor pengganggu tersebut diasumsikan memiliki distribusi normal, sehingga uji t (parsial) dapat dilakukan. Untuk dapat menguji normalitas model regresi, penelitian ini menggunakan metode *Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual*. Dasar pengambilan keputusan adalah jika data menyebar jauh dari garis diagonal atau tidak mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas. Sebaliknya, jika data tidak menyebar jauh dari garis diagonal atau mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi memenuhi asumsi normalitas dari hasil statistik, dapat dilihat pada gambar 4.4.

Pada gambar 4.4 Hasil uji normalitas pada gambar grafik terlihat bahwa penyebaran data (titik) pada sumbu diagonal grafik tidak menyebar jauh dari garis diagonal atau mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi memenuhi asumsi normalitas. ini menyatakan bahwa uji normalitas dengan grafik dapat menyatukan jika tidak dilakukan

secara hati-hati, secara visual terlihat normal namun secara statistik tidak, atau sebaliknya secara visual tidak normal namun secara statistik normal.

#### Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



**Gambar 4.4** Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

Disamping menggunakan uji grafik dilengkapi dengan uji statistik, salah satunya dengan menggunakan uji statistik non-parametik *Kolmogorof-Smirnov*. Jika hasil K-S mempunyai nilai  $p \geq 0,08$ , maka dapat dikatakan *unstandardized residual* normal. Hasil uji tersebut disajikan pada tabel berikut:

**Tabel 4.10 One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

		Unstandardized Residual
N		36
Normal Parameters <sup>a</sup>	Mean	.0000000
	Std. Deviation	1.48910275E-9
Most Extreme Differences	Absolute	.134
	Positive	.108
	Negative	-.134
Kolmogorov-Smirnov Z		.803
Asymp. Sig. (2-tailed)		.540

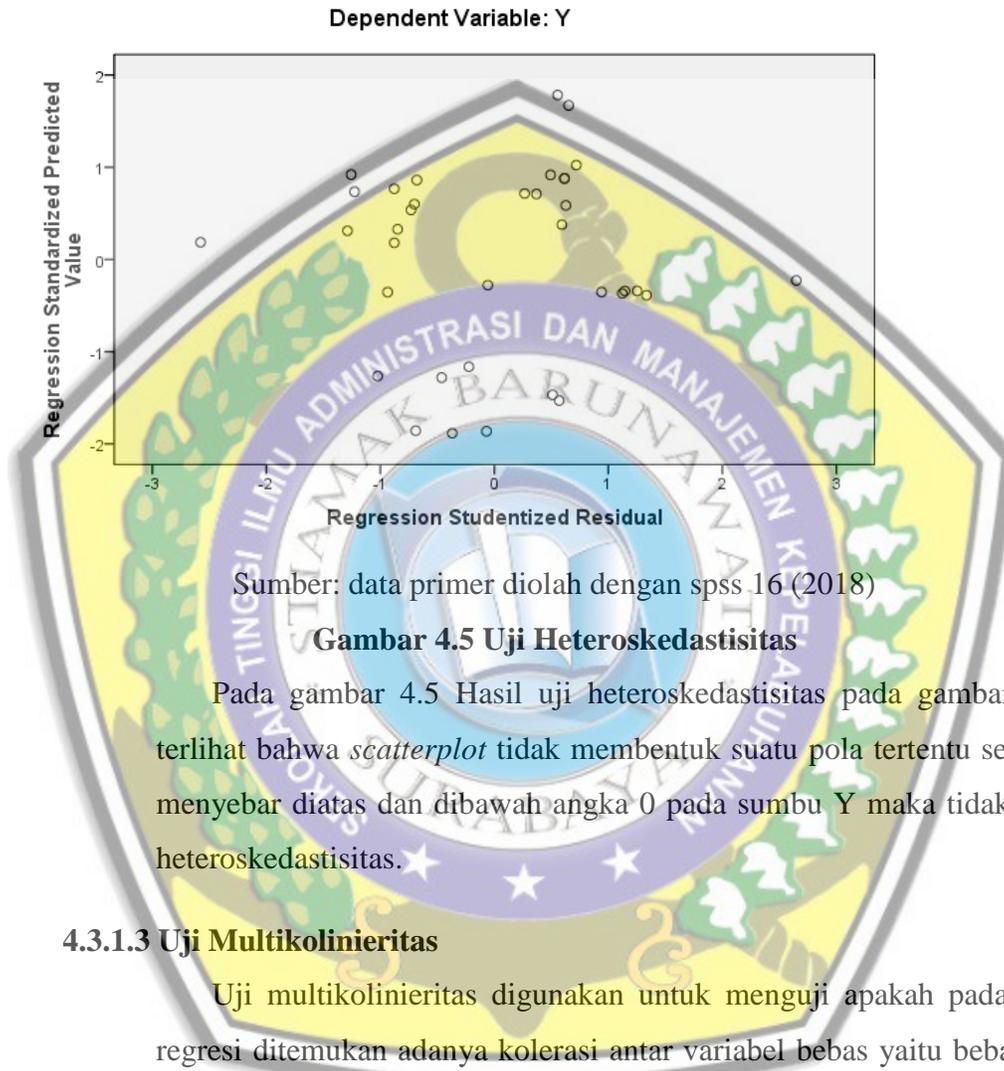
Sumber: data primer diolah dengan spss 16 (2018)

Berdasarkan tabel 4.10 diatas terlihat bahwa nilai *Kolmogorov-Smirnov Z* sebesar 0,803 dengan tingkat signifikan 0,540 berarti hal itu menunjukkan bahwa model regresi terdistribusi normal karena tingkat signifikansinya  $\geq 0,05$ .

#### 4.3.1.2 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk mendeteksi terjadinya nilai relevan yang berbeda dari setiap varian variabel bebas yaitu beban sewa alat (X1) dan beban foreman (X2) dalam model regresi. Masalah heteroskedastisitas dalam penelitian ini dideteksi dengan menggunakan *scatterplot* yaitu dengan memplotkan *standardized predictors* dengan *standardized residual* model. Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas. Berikut hasil *scatterplot* yang didapatkan dari output spss.

### Scatterplot



**Gambar 4.5 Uji Heteroskedastisitas**

Pada gambar 4.5 Hasil uji heteroskedastisitas pada gambar diatas terlihat bahwa *scatterplot* tidak membentuk suatu pola tertentu serta titik menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

#### 4.3.1.3 Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas digunakan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya kolerasi antar variabel bebas yaitu beban sewa alat (X1) dan beba *foreman* (X2). Multikolinieritas dapat diketahui dari nilai *Tolerance* dan *Variance Invlation Factor* (VIF). Apabila nilai *Tolerance* < 0.1 atau *Variance Invlation Factor* (VIF) > 10, maka terjadi multikolinieritas. Jika nilai *Tolerance* > 0.1 dan nilai *Variance Invlation Factor* (VIF) < 10, maka tidak terjadi multikolinearitas

**Tabel 4.11 Hasil Uji Multikolinieritas**

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
X1	0,968	1,033
X2	0,968	1,033

Sumber: data primer diolah dengan spss 16 (2018)

Berdasarkan tabel 4.11 diatas, nilai *tolerance* semua variabel lebih dari 0,1 dan nilai *variance inflation factor* (VIF) kurang dari 10. Sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa data penelitian ini tidak mengalami *multikolinieritas* antar variabel bebas.

#### 4.3.1.4 Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi merupakan pengujian yang dilakukan untuk menguji ada tidaknya pengaruh antara variabel dalam masing-masing variabel bebas. Dalam penelitian ini uji autokorelasi menggunakan tes *Durbin Watson* dengan ketentuan sebagai berikut:

$dW < dL$ , berarti ada autokorelasi positif (+)

$dL < dW < 4-dU$ , berarti tidak terjadi autokorelasi

$4-dU < dW < 4-dL$ , tidak dapat disimpulkan

$dW > 4-dL$ , berarti ada autokorelasi negative (-)

**Tabel 4.12 Hasil Uji Autokorelasi**

Change Statistics					Durbin-Watson
R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
.375	9.898	2	33	.000	1.613

Sumber: data primer diolah dengan spss 16 (2018)

Berdasarkan hasil pada tabel 4.12, dapat dilihat nilai durbin Watson sebesar 1,613. Kemudian ini tersebut dibandingkan dengan *dl* dan *du*. Nilai *dl* merupakan nilai durbin Watson *statistic lower*, sedangkan nilai *du* merupakan nilai durbin Watson *statistic upper*. Nilai *dl* dan *du* dapat dilihat dari tabel *durbin Watson* dengan  $\alpha=5\%$ . Maka ditemukan nilai *dl* sebesar = 1,3537 dan nilai *du* sebesar = 1,5872. Dengan demikian setelah dihitung dan dibandingkan dengan tabel durbin Watson, pada tabel 4.12 sebesar 1,613 berada diantara *dl* dan *4-du* yaitu  $1,3537 < 1,6539 < 1,5872$  sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi autokorelasi pada model regresi dalam penelitian ini.

#### 4.3.2 Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi digunakan untuk mengetahui sejauh mana hubungan antara variabel bebas terhadap variabel terikat. Berdasarkan analisis regresi dengan menggunakan spss diperoleh hasil sebagai berikut:

**Tabel 4.13 Regresi Linier Berganda**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.654E9	6.059E8		2.729	.010
	X1	10.488	3.465	.423	3.027	.005
	X2	54.108	20.269	.373	2.669	.012

Sumber: data primer diolah dengan spss 16 (2018)

Berdasarkan tabel 4.13 diatas, maka persamaan regresi yang terbentuk adalah sebagai berikut:

$$Y = 1,654 + 10,488 X_1 + 54,108 X_2 + e$$

Keterangan:

X1 : Beban sewa alat

X2 : Beban *foreman*

$\beta$  : Koefisien arah regresi variabel X

Y : *Net profit margin*

e : Residual Error dari masing-masing variabel

Dari persamaan tersebut dapat dijelaskan bahwa:

- a. Apabila nilai variabel yang terdiri dari beban sewa alat dan beban *foreman* mempunyai nilai nol, maka variabel *net profit margin* akan tetap sebesar 1,654, karena nilai konstanta menunjukkan nilai sebesar 1,654.
- b. Nilai koefisien beban sewa alat (X1) sebesar 10,488 menunjukkan bahwa menunjukkan bahwa setiap peningkatan variabel beban sewa alat (X2) sebesar 1%, maka *net profit margin* akan naik sebesar 10,488 dengan asumsi semua variabel lainnya konstan.
- c. Nilai koefisien beban foreman (X2) sebesar 54,108 menunjukkan bahwa menunjukkan bahwa setiap peningkatan variabel beban *foreman* (X3) sebesar 1%, maka *net profit margin* akan naik sebesar 54,108 dengan asumsi semua variabel lainnya konstan.

### 4.3.3 Uji Hipotesis

#### 4.3.3.1 Uji t (Parsial)

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah dalam model regresi variabel independen secara parsial berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Berdasarkan hasil uji t dengan spss yang disajikan pada tabel 4.13 diatas, maka diketahui bahwa variabel beban sewa alat (X1) memiliki hubungan yang signifikan terhadap *net profit margin* (Y). Hal ini dapat dibuktikan dengan hasil dari t hitung sebesar 3,027 lebih besar dari t tabel sebesar 2,03452, dengan tingkat signifikansi lebih kecil dari 0.05. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel beban sewa alat memiliki hubungan yang signifikan terhadap variabel *net profit margin*,

dan nilai t hitung untuk variabel beban biaya foreman (X2) sebesar 2,669 lebih besar dari t tabel sebesar 2,03452 dengan tingkat signifikansi lebih kecil dari 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa variabel beban *foreman* (X2) memiliki hubungan yang signifikan terhadap *net profit margin*.

#### 4.3.3.2 Uji F (Simultan)

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen dalam hal ini beban sewa alat (X1) dan beban *foreman* (X2) secara bersama-sama (simultan) memiliki hubungan signifikan terhadap variabel dependen yaitu *net profit margin* (Y).

Berdasarkan tabel 4.14, diketahui bahwa secara bersama-sama (simultan) variabel beban sewa alat (X1) dan beban *foreman* (X2) secara bersama-sama (simultan) memiliki hubungan yang signifikan terhadap variabel *net profit margin* (Y). Hal ini dibuktikan dengan nilai signifikan Fhitung 9,898 lebih besar dari Ftabel 3,28 dan tingkat signifikansi 0.024 lebih kecil dari *alpha* 0.05. itu artinya bahwa hipotesis ke 3 dalam penelitian ini terbukti kebenarannya.

**Tabel 4.14 Perhitungan Uji F Pada Taraf Signifikansi 0,05**

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	4.656E19	2	2.328E19	9.898	.000 <sup>a</sup>
	Residual	7.761E19	33	2.352E18		
	Total	1.242E20	35			

a. Predictors: (Constant), X2, X1

b. Dependent Variable: Y

Sumber: data primer diolah dengan spss 16 (2018)

### 4.3.3.3 Analisa Koefisien Determinasi

Pengukuran koefisien determinasi bertujuan untuk mengetahui besarnya korelasi dan hubungan variabel dari model regresi pada penelitian ini serta mengukur seberapa dekat garis regresi yang diestimasi terhadap data yang sebenarnya. Hal ini dapat dilihat melalui koefisien R dan R<sup>2</sup>. Hasil pengukuran koefisien korelasi berganda penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel 4.15 Hasil Perhitungan Uji Koefisiensi R dan R<sup>2</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.612 <sup>a</sup>	.375	.337	1.534E9

Sumber: data primer diolah dengan spss 16 (2017)

Dari tabel 4.15 diatas, hasil menunjukkan R sebesar 0.612 menunjukkan bahwa hubungan korelasi antara *net profit margin* dengan variabel beban sewa alat dan beban foreman adalah kuat, karena nilai R lebih dari 0.5 maka dapat dikatakan berkorelasi kuat. Dari perhitungan koefisien determinasi berganda dengan bantuan spss, diketahui bahwa nilai koefisien determinasi berganda R Square adalah 0.375 atau sebesar 37,5%. Nilai ini menunjukkan *net profit margin* memiliki hubungan dengan variabel beban sewa alat dan beban foreman sedangkan sisanya sebesar 62,5% memiliki hubungan dengan variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

## 4.4 Pembahasan

Beban sewa alat dan beban *foreman* di PT SRIL dapat dikatakan sebagai salah satu tombak penggerak *net profit margin* yang menentukan berhasilnya atau tidaknya PT SRIL. Tanpa beban sewa alat dan beban *foreman* yang efisien, *net profit margin* yang tinggi dan menjadi target perusahaan tidak akan tercapai.

Hal itu dibuktikan dengan nilai  $F_{hitung}$  9,898 lebih besar dari  $F_{tabel}$  3,28 dan tingkat signifikansi 0.024 lebih kecil dari  $\alpha$  0.05 yang berarti secara bersama-sama (simultan) variabel beban sewa alat dan beban *foreman* memiliki hubungan terhadap *net profit margin*.

#### **Beban Sewa Alat (X1) terhadap *Net Profit Margin* (Y)**

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel beban sewa alat (X1) memiliki hubungan signifikan terhadap *net profit margin* (Y) dengan  $t$  hitung sebesar 3,027 lebih besar dari  $t$  tabel sebesar 2,03452, dengan tingkat signifikansi lebih kecil dari 0.05. Hal ini menjelaskan bahwa apabila beban sewa alat dikelola secara efektif, maka *net profit margin* akan meningkat.

#### **Beban Foreman (X2) terhadap *Net Profit Margin* (Y)**

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel beban *foreman* (X2) memiliki hubungan signifikan terhadap *net profit margin* (Y) dengan  $t$  hitung sebesar 2,669 lebih besar dari  $t$  tabel sebesar 2,03452 dengan tingkat signifikansi lebih kecil dari 0,05. Hal ini menjelaskan bahwa apabila beban *foreman* memiliki hubungan yang signifikan terhadap *net profit margin*.

hasil menunjukkan  $R$  sebesar 0.612 menunjukkan bahwa hubungan korelasi antara *net profit margin* dengan variabel beban sewa alat dan beban *foreman* adalah kuat, karena nilai  $R$  lebih dari 0.5 maka dapat dikatakan berkorelasi kuat. Dari perhitungan koefisien determinasi berganda dengan bantuan spss, diketahui bahwa nilai koefisien determinasi berganda  $R$  Square adalah 0.375 atau sebesar 37,5%. Nilai ini menunjukkan *net profit margin* memiliki hubungan dengan variabel beban sewa alat dan beban *foreman* sedangkan sisanya sebesar 62,5% memiliki hubungan dengan variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dengan metode kuantitatif, maka dapat peneliti simpulkan sebagai berikut:

1. Variabel beban sewa alat (X1) memiliki hubungan signifikan terhadap *net profit margin* (Y).
2. Variabel beban foreman (X2) memiliki hubungan signifikan terhadap *net profit margin* (Y).
3. Variabel beban sewa alat (X1) dan beban foreman (X2) secara bersama-sama (simultan) memiliki hubungan yang signifikan terhadap variabel *net profit margin* (Y)..

#### 5.2 Saran

Beberapa saran yang dapat dikemukakan sebagai pertimbangan bagi perusahaan dan penelitian lebih lanjut antara lain:

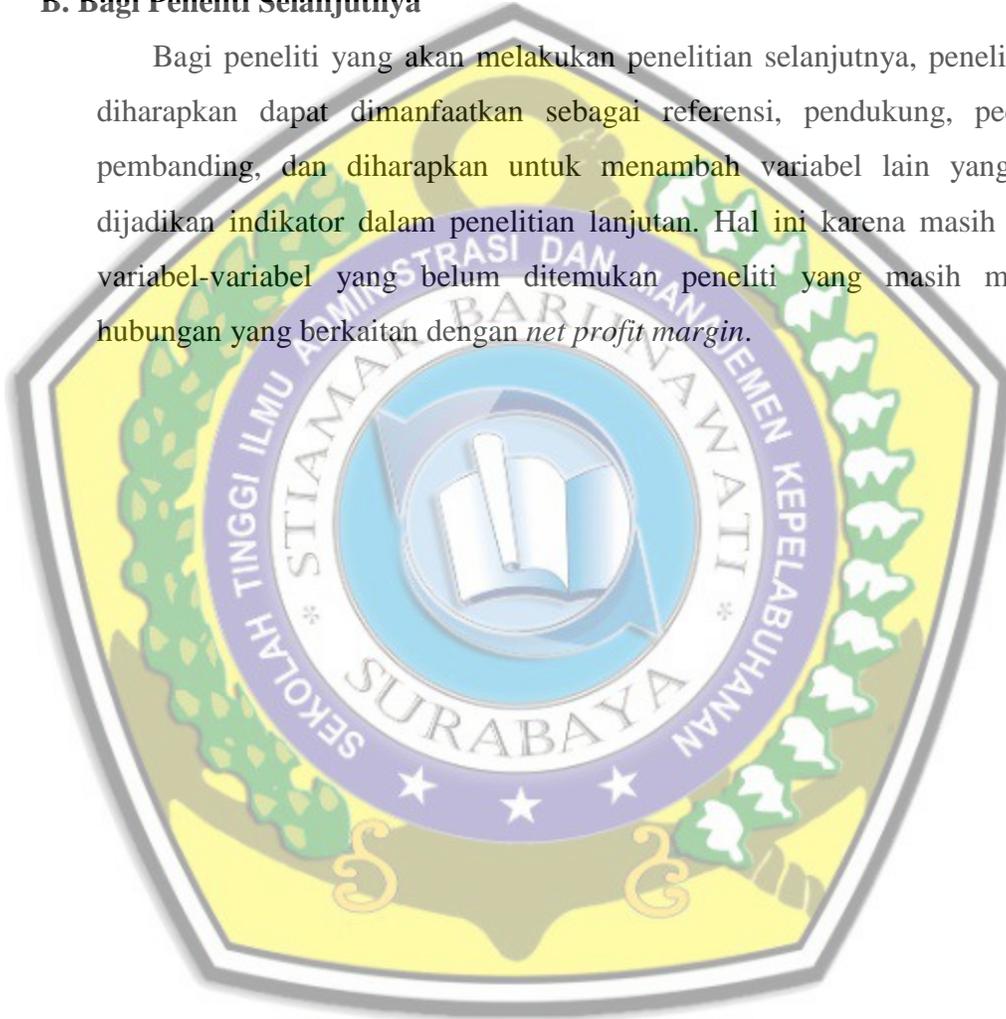
##### A. Bagi PT SRIL Surabaya

Melakukan koordinasi dengan pihak terkait seperti perusahaan pelayaran, pengelola armada (*trucking*) serta pihak-pihak yang menunjang kelancaran proses bongkar muat. Hal ini sangat penting karena dalam proses kegiatan bongkar muat di dermaga tidak lepas dari dukungan beberapa pihak yang terkait. Disamping itu tanpa adanya kerjasama dengan beberapa pihak yang terkait (*stakeholders*) maka kegiatan bongkar muat akan terhambat sehingga terjadi suatu kondisi gantung sling dimana pada kondisi tersebut akan menyebabkan beban biaya tenaga kerja bongkar muat akan semakin tinggi.

Terus memantau masalah beban sewa alat dan foreman agar seefisien dan seefektif mungkin karena beban sewa alat dan foreman memiliki hubungan signifikan terhadap *net profit margin*.

### **B. Bagi Peneliti Selanjutnya**

Bagi peneliti yang akan melakukan penelitian selanjutnya, penelitian ini diharapkan dapat dimanfaatkan sebagai referensi, pendukung, pedoman, pembanding, dan diharapkan untuk menambah variabel lain yang dapat dijadikan indikator dalam penelitian lanjutan. Hal ini karena masih adanya variabel-variabel yang belum ditemukan peneliti yang masih memiliki hubungan yang berkaitan dengan *net profit margin*.



## DAFTAR PUSTAKA

- D.A Lasse. 2012. *Manajemen Muatan*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Triatmodjo, Bambang, 2009. *Perencanaan Pelabuhan*, Beta Offset: Yogyakarta. <http://natuna.org/keadaan-geografis-kabupaten-natuna.html>
- Ghozali, Imam 2011. *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ghozali, Imam. 2009. *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*. Semarang: UNDIP.
- Ghozali, Imam 2006. *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*.
- Gitman, Lawrence J dan Chad J. Zutter. 2012. *Principles of Managerial Finance*. 13<sup>th</sup> Edition. Global Edition: Pearson Education Limited.
- Hanafi, Mahmud M. (2010). *Manajemen Keuangan*. Cetakan ke lima. Yogyakarta: BPFE.
- Harahap, Sofyan Syafri. 2009. *Teori Kritis Laporan Keuangan*. Jakarta: Bumi Aksara
- Kasmir. 2012. *Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Koleangan, Dirk. *Sistem Petikemas (Container System)*. Jakarta, 2008.
- Kosasih, Engkos dan Soewedo Hananto. 2012 *Manajemen Keuangan & Akuntansi Perusahaan Pelayaran Suatau Pendekatan Praktis dalam Bidang Usaha Pelayaran*, Edisi Keuangan. Jakarta: Rajawali Pers
- Kasmir, 2011, *Analisis Laporan Keuangan*, Raja Grafindo Persada: Jakarta.
- Murhadi, Werner R. 2013. *Analisis Laporan Keuangan, Proyeksi dan Valuasi Saham*. Jakarta: Salemba Empat.

Sutrisno, Edi. 2009. *Manajemen Sumber Daya Manusia Edisi pertama*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group

Suwardjono. 2008 *Teori Akuntansi: Perekayasa Pelaporan Keuangan*. Yogyakarta: BPFE.

Sutrisno, Edi. 2009. *Manajemen Sumber Daya Manusia Edisi Pertama*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung Afabeta.

Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Manajemen*. Bandung: Alfabeta.  
Cetakan Keempat. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.



<b>Bulan/Tahun</b>	<b>Biaya Sewa Alat</b>	<b>Biaya Foreman</b>	<b>Net Profit Margin</b>
Jan-15	3124000	4400000	1396788791
Feb-15	8932000	3860000	967671349
Mar-15	3971000	4680000	1850008804
Apr-15	4625500	17314400	1154032014
May-15	69832400	4340000	1940863132
Jun-15	315426980	2740000	5900628458
Jul-15	58929750	2470000	3151060325
Aug-15	8475500	10920000	3158795048
Sep-15	11398750	18160000	2430067423
Oct-15	68514875	27041500	7775865750
Nov-15	9260548	47232792	3149814270
Dec-15	41652125	29813200	5377181945
Jan-16	187939327	24400000	3108580185
Feb-16	185657966	28800000	3284626067
Mar-16	183916581	13500000	471939739
Apr-16	171975577	47450000	6943382884
May-16	159724198	21200000	3196800245
Jun-16	183810332	27900000	4074416800
Jul-16	122394680	13900000	2279607026
Aug-16	179325957	23200000	3735832823
Sep-16	183243576	26000000	3666680153
Oct-16	179033575	17100000	2524808463
Nov-16	186170752	47100000	6937303269
Dec-16	158483936	25900000	3616842605
Jan-17	157670259	27100000	5716339408
Feb-17	170440768	30900000	6032346884
Mar-17	168244773	27700000	5471053086
Apr-17	147112027	24700000	5425758142
May-17	175771477	2810000	5590530675
Jun-17	176500740	30500000	5890662919
Jul-17	115780110	16800000	3690406328
Aug-17	178416938	32400000	6346463742
Sep-17	158694686	29660000	5320384063
Oct-17	160161291	6620000	5082480426
Nov-17	167536551	4850000	5321043151
Dec-17	166253684	5680000	5548606298