

**ANALISIS FAKTOR - FAKTOR PENGHAMBAT KEDATANGAN
KAPAL PELAYARAN DOMESTIK TERHADAP KINERJA
PERUSAHAAN KEAGENAN
PT. DIAN SAMUDERA *LINE* - SURABAYA**

SKRIPSI

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



DIAJUKAN OLEH :

Nama : Rizky Alfiani Ardiansyah
NIM : 15.1011281
Program Studi : Administrasi Bisnis
Pembimbing : Soedarmanto, SE, MM

STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI SURABAYA

2019

LEMBAR PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Rizky Alfiani Ardiansyah

NIM : 15.1011281

Program Studi : Administrasi Bisnis

Judul Skripsi : *“Analisis Faktor - Faktor Penghambat
Kedatangan Kapal Pelayaran Domestik
Terhadap Kinerja Perusahaan Keagenan”
PT. Dian Samudera Line - Surabaya*

Dengan ini menyatakan bahwa hasil penulisan skripsi yang telah saya buat ini merupakan hasil karya sendiri dan benar keasliannya. 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 Rp.6000

[Rizky Alfiani Ardiansyah]

LEMBAR PENGESAHAN

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR - FAKTOR PENGHAMBAT KEDATANGAN KAPAL
PELAYARAN DOMESTIK TERHADAP KINERJA PERUSAHAAN

KEAGENAN

PT. DIAN SAMUDERA *LINE* - SURABAYA

DIAJUKAN OLEH :

NAMA : RIZKY ALFIANI ARDIANSYAH

NIM : 15.1011281

TELAH DISETUJUI DAN DITERIMA DENGAN BAIK OLEH :

KETUA PROGRAM STUDI

DOSEN PEMBIMBING

SOEDARMANTO, SE, MM

SOEDARMANTO, SE, MM

MENGETAHUI,

STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA

KETUA

NUGROHO DWI PRIYOHADI, S.Psi.,M.Sc

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR - FAKTOR PENGHAMBAT KEDATANGAN KAPAL
PELAYARAN DOMESTIK TERHADAP KINERJA PERUSAHAAN
KEAGENAN

PT. DIAN SAMUDERA *LINE* – SURABAYA

DIAJUKAN OLEH :

NAMA : RIZKY ALFIANI ARDIANSYAH

NIM : 15.1011281

Telah
dipresentasikan didepan dewan penguji dan dinyatakan **LULUS** pada **Tanggal 12**
Agustus 2019

DEWAN PENGUJI

1. Dr. Chairul anam , SE, M.Si (.....)
2. Soedarmanto, SE,MM (.....)
3. Dr. Bambang Suryantoro, M . Si (.....)

MENGETAHUI,
STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA
KETUA

NUGROHO DWI PRIYOHADI, S.Psi.,M.Sc

ABSTRAKSI

RIZKY ALFIANI ARDIANSYAH . 151011281

ANALISIS FAKTOR - FAKTOR PENGHAMBAT KEDATANGAN KAPAL PELAYARAN DOMESTIK TERHADAP KINERJA PERUSAHAAN KEAGENAN PADA PT. DIAN SAMUDERA LINE - SURABAYA

Skripsi . Program Studi Administrasi Bisnis. 2019

Kata kunci : Pelayanan Pandu, Produktifitas pelabuhan, Instansi Pemerintah, Kinerja Perusahaan Agen Pelayaran

Kinerja Keagenan adalah salah satu aspek penilaian yang digunakan oleh perusahaan sebagai acuan untuk mengukur seberapa efektif sebuah perusahaan terutama agen pelayaran dalam melakukan tugasnya di lapangan maupun di dalam kantor, Hal ini sangat *Important* Mengingat lingkungan kerja Agen Pelayaran adalah di wilayah pelabuhan atau dermaga yang menjadi objek pendaratan kapal domestik maupun internasional, tidak lain banyak sekali faktor, sarana dan prasarana serta keadaan geografis alam yang mendukung jalanya kegiatan operasioanl Agen Pelayaran selama di pelabuhan, sangat memungkinkan dari beberapa faktor tersebut akan menurunkan kinerja Agen Pelayaran sehingga pelayanan yang diberikan tidak maksimal. Kondisi seperti ini akan menimbulkan masalah yaitu semakin tingginya waktu menunggu kapal, baik kapal yang sedang berlabuh atau sedang berada di Pelabuhan terutama pada saat kondisi sibuk. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui Seberapa besar Pengaruh dari variabel yang menjadi objek lamanya pelayanan kinerja Keagenen, diantaranya Pelayanan Kapal Pandu, Produktivitas Bongkar Muat di Dermaga, dan Waktu Kepengurusan dokumen serta mencari variabel yang paling dominan yang berpengaruh terhadap Kinerja Agen Pelayaran di PT. Dian Samudera Line - Surabaya. Jumlah sampel penelitian diambil dengan menggunakan *Proportional random sampling* yaitu dengan mengambil sampel sebanyak 64 kapal domestik yang terdiri dari : 17 kapal *Tughboat* Tongkang , 21 Kapal *Tanker* dan 26 Kapal *General Cargo*. Teknik Analisa Regresi Linier Berganda untuk menguji hipotesis digunakan uji F pada taraf nyata = 0,05, digunakan untuk mengetahui apakah secara bersama-sama variabel bebas (X) mempunyai pengaruh signifikan terhadap variabel terikat (Y). Nilai signifikan F pengujian hipotesis adalah sebesar 0,000 apabila dibandingkan dengan taraf nyata = 0,05 berarti nilai signifikan F lebih kecil dari taraf nyata = 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa Ada beberapa variabel bebas yang mempunyai pengaruh signifikan terhadap variabel terikat yaitu Kinerja Perusahaan, berarti hipotesis penelitian ini dapat diterima.


KATA PENGANTAR

Dengan menyebut nama Allah Subhanahu Wa Ta'ala yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, yang telah melimpahkan rahmat, hidayah dan inayah-Nya kepada kita semua, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan skripsi tentang “Analisis Faktor - Faktor Penghambat Kedatangan Kapal Pelayaran Domestik Terhadap Kinerja Perusahaan Keagenan”

Laporan skripsi ini disusun berdasarkan apa yang telah saya lakukan pada saat dilapangan yakni pada “PT. Dian Samudera *Line* - Surabaya”

Laporan skripsi ini telah disusun dengan maksimal dan mendapatkan bantuan dari berbagai pihak, atas dukungan yang diberikan dalam penyusunan makalah ini, maka penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Nugroho Dwi Priyohadi, Psi., MSc. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhan (STIAMAK) Barunawati Surabaya, yang telah memberikan banyak motivasi dan dukungan selama saya menjadi mahasiswa, sehingga saya mampu menyelesaikan laporan skripsi ini dengan baik.
2. Soedarmanto, SE, MM selaku Ketua Program Studi Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhan (STIAMAK) Barunawati Surabaya, yang telah bersedia membimbing, memberi arahan, masukan dan mencurahkan ilmu serta pemikirannya yang tak ternilai harganya. sehingga saya mampu menyelesaikan laporan skripsi ini dengan baik..
3. Drs. Kajanto, MM selaku dosen pembimbing, yang telah bersedia membimbing, memberi arahan, masukan dan mencurahkan ilmu serta pemikirannya yang tak ternilai harganya. sehingga saya mampu menyelesaikan laporan skripsi ini dengan baik.
4. Victor Duka, SAB Selaku Ketua Perusahaan PT. Dian Samudera *Line* – Surabaya yang telah banyak memberikan bimbingan baik secara langsung maupun tidak langsung

- 
5. Paborsky Zvonimier Duka Selaku Agen Pelayaran divisi Operasional yang telah banyak memberikan bimbingan baik secara langsung maupun tidak langsung sehingga dalam pelaksanaan pembuatan laporan skripsi dapat terlaksana dengan baik dan lancar.
 6. Kedua orang tua, Adik, sepupu serta kerabat terdekat selaku bagian dari rasa terimakasih atas semangat dan pencapaianku selama empat tahun berkuliah di STIAMAK barunawati yang selalu mendukung dan mensupport jalanya perkuliahan hingga usai
 7. Keluarga besar “Kedai Kopi Monster” yang telah banyak membantu, memberikan tempat terbaik serta banyak motivasi tercurahkan dalam Penyelesaian Laporan Skripsi ini dengan baik
 8. Seluruh Sahabat mahasiswa Angkatan 2015 Tercinta yang telah banyak membantu, baik untuk pelaksanaan Penelitian maupun dalam Penyelesaian Laporan Skripsi ini dengan baik

Akhir kata penulis berharap semoga laporan Skripsi tentang “Analisis Faktor - Faktor Penghambat Kedatangan Kapal Pelayaran Domestik Terhadap Kinerja Perusahaan Keagenan PT. Dian Samudera Line – Surabaya ini dapat memberikan manfaat maupun inspirasi terhadap pembaca.

Surabaya, 26 Juli 2019

Penyusun,

Rizky Alfiani Ardiansyah

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERNYATAAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
ABSTRAKSI	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Batasan Masalah.....	5
1.4 Tujuan Penelitian.....	5
1.5 Manfaat Penelitian	5
1.6 Sistematika Penulisan.....	6
BAB II LANDASAN TEORI	8
2.1 Pengertian Keagenan Kapal	8
2.2 Jenis Keagenan.....	8
2.3 Istilah Keagenan.....	9
2.4 Faktor – Faktor yang mempengaruhi kinerja keagenan.....	10
2.4.1 Pelayanan kapal pandu	11
2.4.2 Bongkar Muat.....	12
2.4.3 Instansi Pelabuhan.....	14
2.5 Kegiatan Jasa Keagenan Kapal	16
2.6 Fasilitas Pelayanan Keagenan	18

2.7 Kinerja Keagenan.....	19
2.8 Waktu Pelayanan Kapal dipelabuhan	19
2.9 Hubungan Antar Variabel	23
2.9.1 Hubungan pelayanan pandu dengan kinerja keagenan	23
2.9.2 Hubungan Produktifitas bongkar muat dengan keagenan.....	25
2.9.3 Hubungan Kepengurusan Dokumen dengan keagenan.....	
2.10 Penelitian Terdahulu	27
2.11 Kerangka Penelitian	28
2.12 Hipotesis	29
BAB III METODE PENELITIAN	30
3.1 Gambaran dari populasi penelitian dan jenis penelitian	30
3.1.1 Gambaran Dari Populasi	30
3.1.2 Jenis Penelitian.....	30
3.2 Teknik Penarikan Sampel	31
3.3 Metode Pengumpulan Data.....	32
3.4 Sumber Data.....	33
3.5 Definsi Operasional Variabel.....	34
3.6 Teknik Analisis Data.....	34
3.6.1 Uji Asumsi Klasik	35
3.6.2 Regresi Linier Berganda.....	38
3.6.3 Koefisien korelasi dan koefisien Determinasi.....	39
3.6.4 Uji F simultan.....	39
3.6.5 Uji T parsial.....	39
BAB IV ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN.....	41
4.1 Gambaran Umum Perusahaan.....	41
4.1.1 Sejarah PT. Dian Samudera Line	41
4.1.2 Visi da Misi PT. Dian Samudera Line	42
4.1.3 Struktur Organisasi PT. Dian Samudera Line	42
4.1.4 Tanggung jawab Masing – Masing Bagian.....	43

4.2 Analisis Data	45
4.2.1 Deskripsi Variabel Penelitian.....	45
4.2.2 Uji Asumsi Klasik	47
4.2.3 Analisis Regresi Linier Berganda	54
4.2.4 Analisis Koefisien Determenasi Berganda.....	55
4.2.5 Uji Hipotesis.....	56
4.3 Pembahasan.....	59
4.3.1 Pengaruh Pelayanan pandu terhadap Kinerja Perusahaan.....	59
4.3.2 Pengaruh Produktifitas Bongkar Muat terhadap Kinerja Perusahaan	60
4.3.3 Pengaruh Kepengurusan Dokumen terhadap Kinerja Perusahaan	60
4.3.4 Pengaruh Pelayanan pandu, Produktifitas Bongkar Muat, dan Kepengurusan Dokumen Terhadap KinerjaPerusahaan.....	61
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	62
5.1 Kesimpulan	62
5.2 Saran	63
DAFTAR PUSTAKA	64
Lampiran	

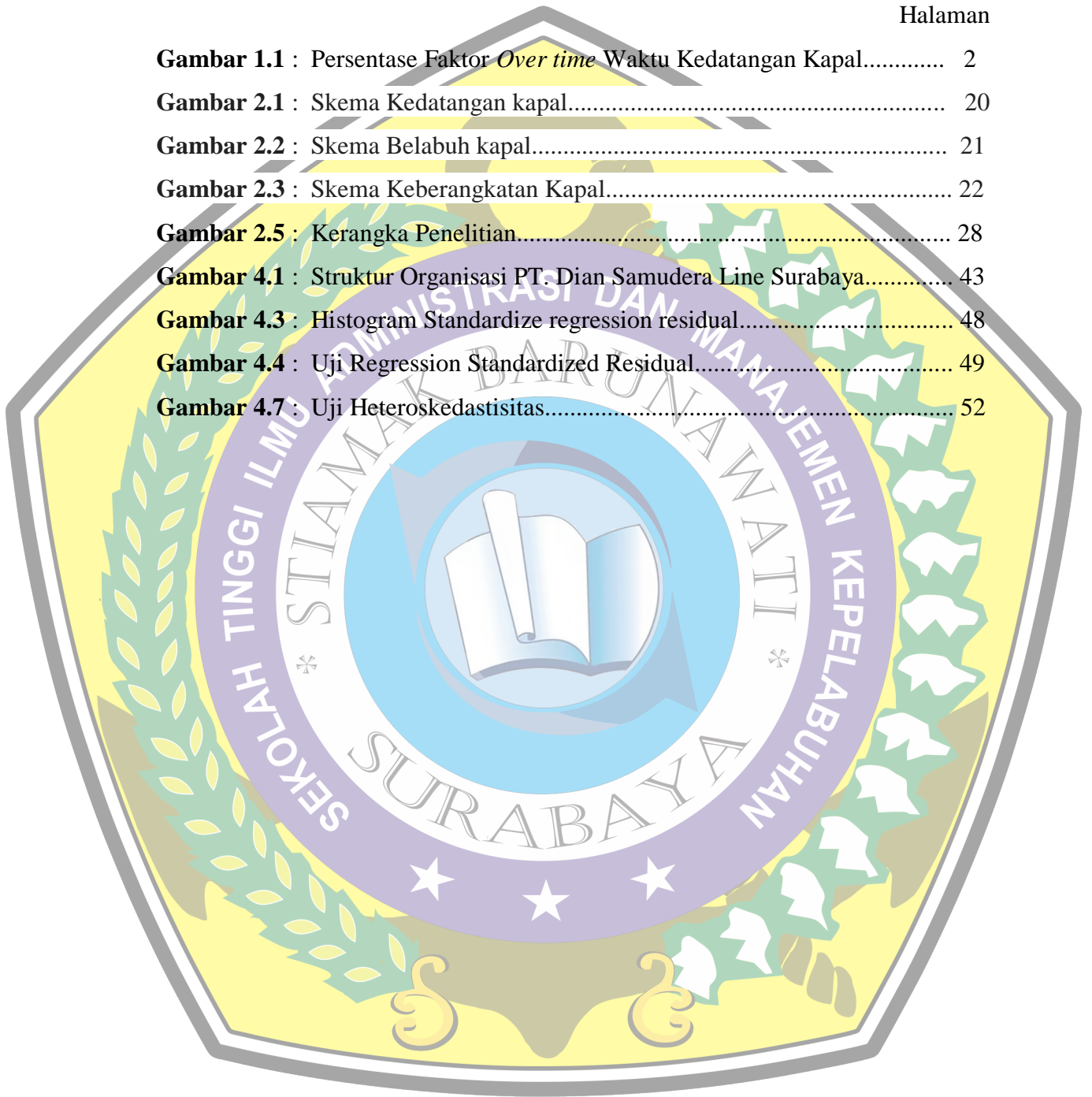
DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.2 : Daftar kunjungan kapal Domestik.....	3
Tabel 2.4 : Daftar Penelitian Terdahulu.....	27
Tabel 3.1 : Penarikan sampel Tipe Kapal.....	32
Tabel 4.2 : Tabel Statistik deskriptif Variabel.....	46
Tabel 4.5 : <i>One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test</i>	50
Tabel 4.6 : Hasil Uji Multikolinieritas.....	51
Tabel 4.8 : Nilai <i>Durbin-Watson</i>	53
Tabel 4.9 : Uji Linieritas.....	53
Tabel 4.10 : Regresi Linier Berganda.....	54
Tabel 4.11 : Hasil Perhitungan Uji Koefisiensi R dan R ²	55
Tabel 4.12 : Tabel Anova.....	56
Tabel 4.13 : Tabel Uji t.....	58



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 : Persentase Faktor <i>Over time</i> Waktu Kedatangan Kapal.....	2
Gambar 2.1 : Skema Kedatangan kapal.....	20
Gambar 2.2 : Skema Belabuh kapal.....	21
Gambar 2.3 : Skema Keberangkatan Kapal.....	22
Gambar 2.5 : Kerangka Penelitian.....	28
Gambar 4.1 : Struktur Organisasi PT. Dian Samudera Line Surabaya.....	43
Gambar 4.3 : Histogram Standardize regression residual.....	48
Gambar 4.4 : Uji Regression Standardized Residual.....	49
Gambar 4.7 : Uji Heteroskedastisitas.....	52



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Laporan Kunjungan Kapal PT. Dian Samudera Line – Surabaya
- Lampiran 2 Laporan Kegiatan Lapangan PT. Dian Samudera Line – Surabaya
- Lampiran 3 Hasil Data IBM SPSS 25
- Lampiran 4 Lembar Pengesahan Judul
- Lampiran 5 Lembar Bimbingan Skripsi
- Lampiran 6 Surat Ijin Penelitian Skripsi di PT. Dian Samudera Line - Surabaya



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

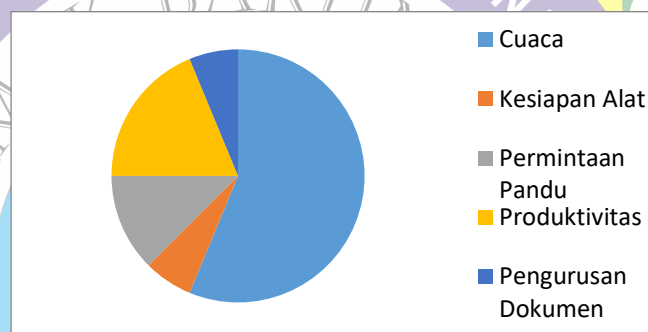
Indonesia adalah negara maritim yang terdiri dari ribuan pulau yang membentang dari ujung sabang hingga marauke dan memiliki ragam hasil bumi, laut dan tambang yang sangat potensial dikembangkan untuk di eksplorasi demi kesejahteraan bangsa.

Pelabuhan menjadi tempat kegiatan ekonomi dan pemerintahan dalam pemberian jasa pelayanan, serta tidak lupa akan peran para kompetitor maupun distributor akan pemenuhan kebutuhan hidup bangsa ini, Hampir 95% kegiatan distribusi barang dan jasa dilakukan melalui laut karena lebih menguntungkan daripada melalui darat maupun udara, Dikarenakan kapal dapat memuat barang dengan volume yang besar dan biaya yang murah. Faktor ekonomis yang dikehendaki dalam angkutan laut harus dapat memenuhi beberapa persyaratan, yaitu kecepatan yang tinggi, daya muat yang besar, kemudahan dalam bongkar muat ataupun waktu perputaran kapal yang cepat (Elfrida, 2011:3)

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pelabuhan diartikan sebagai tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, 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.

Sejalan dengan perkembangan pelabuhan di Indonesia, tidak lupa dengan peran Agen pelayaran yang menjadi jembatan distribusi ekonomi

di pelabuhan, Sebagai penyalur antara pihak Produsen dan konsumen dalam kepentingan berbisnis dalam skala besar. hal tersebut tentu saja akan ada banyak sekali faktor yang berpengaruh terhadap kinerja agen pelayaran selama melakukan kegiatannya di Pelabuhan, terutama akan menimbulkan permasalahan baru yaitu waktu tunggu kapal (*waiting time*) semakin tinggi, sehingga akan menimbulkan ekonomi biaya tinggi, yang berdampak langsung dengan harga barang di pasaran. Banyak di Pelabuhan-Pelabuhan besar di Indonesia ditemukan kasus seperti ini, yaitu semakin tingginya waktu menunggu kapal yang disebabkan oleh kinerja agen pelayaran yang kurang optimal.



Gambar 1.1 : Persentase Faktor *Over time* Waktu Kedatangan Kapal

Sumber: PT Dian Samudera Line

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi Kinerja Perusahaan Keagenan, menurut hasil penelitian terdahulu dari Harmaini Wibowo (2010) yaitu produktivitas bongkar muat, permintaan kapal pandu, cuaca dan lamanya kepengurusan dokumen. produktivitas pada proses bongkar dan muat adalah kecepatan perusahaan bongkar muat dalam memindahkan kontainer dari kapal (*vessel*) menuju *trailer* dan sebaliknya dengan menggunakan satuan kontainer per jam.

Selain produktivitas bongkar muat, hal yang tidak kalah penting yang mempengaruhi keterlambatan kapal menuju dermaga adalah permintaan kapal pandu. Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu nahkoda

kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal dan penumpang (KM. 24 Tahun 2002),

Birokrasi ialah struktur tertentu yang memiliki karakteristik tertentu; hierarki, diferensiasi dan kualifikasi atau kompetensi. Hierarki berkaitan dengan struktur jabatan yang mengakibatkan perbedaan tugas dan wewenang antar anggota organisasi. (Farel heady 1989)

Dari penjelasan latar belakang diatas penulis mengangkat judul :

“Analisis Faktor – faktor penghambat kedatangan kapal pelayaran domestik terhdap kinerja perusahaan keagenan PT. Dian Samudera Line”

Tabel 1.2 : Daftar kunjungan kapal Domestik periode 2016 -2018

PT. Dian Samudera Line

No	Kapal Domestik	Tujuan	ETA	Agent On board Time
1	TB. CPC I TK. ANGSA KENCANA	Teluk Air – Surabaya	17/05/2019	20/05/2019 Nilam Timur
2	MT. PETRO MARINE 128	Jakarta – Surabaya	15/04/2019	05/04/2019 Nilam Timur
3	TB. PRINCE TK. LILI 289	Dumai – Surabaya	29/01/2019	02/02/2019 Nilam Timur
4	TB. TUG TK. LILI VIII	Samarinda – Surabaya	13/08/2018	17/08/2018 Kade Intan
5	TB. TYM MULIA TK. LILI 58	Pontianak – Surabaya	15/11/2018	16/11/2018 Nilam Timur
6	TB. BINTANG ABADI TK. LILI 18	Balikpapan – Surabaya	03/03/2018	04/03/2018 Kade Intan
7	TB. EDRIC 1 TK. GABRIELA III	Batu licin – Surabaya	12/08/2018	13/08/2018 Kade Intan
8	TB. TT57 TK. MITRA BAHARI III	Tanjung redeb – Surabaya	21/08/2018	24/08/2018 Kade Intan
9	KM. PURRI INDONESIA	Bontang – Surabaya	17/03/2018	18/03/2018 Jamrud Selatan

10	TB. AS STAR 8 TK. ASMARINA 10	Pontianak – Surabaya	10/02/2018	15/02/2018 Nilam Timur
----	----------------------------------	-------------------------	------------	---------------------------

Sumber : PT. Dian Samudera *Line* – Surabaya periode 2016 - 2018

Dari tabel diatas kitehauai bahwa :

- a. Tiap bulanya selalu ada kapal – kapal Domestik yang berkunjung kepelabuhan dalam penanganan agen PT. Dian Samudera *Line* – Surabaya
- b. Rata – rata *Turn around Time* (TRT) tidak tepat sasaran dalam penanganan sandar kapal periode 2016 - 2018 oleh PT. Dian Samudera *Line* – Cabang Surabaya
- c. Dengan lama waktu yang di habiskan berdasarkan tabel diatas, maka dapat disimpulkan *Turn around Time* kapal tidak efisien.

Dari uraian diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian lebih jauh dengan lokasi, dimensi, dan indikator yang berbeda. Penulis akan melakukan penelitian di sebuah perusahaan Keagenan kapal di Surabaya, yaitu PT. Dian Samudera *Line* .

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas, Maka telah ditentukan rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Apakah pelayanan kapal pandu tunda memiliki hubungan yang signifikan terhadap Kinerja Perusahaan pada PT. Dian Samudera *Line*?
2. Apakah produktivitas bongkar muat memiliki hubungan yang signifikan terhadap Kinerja Perusahaan pada PT. Dian Samudera *Line*?
3. Apakah waktu kepengurusan dokumen memiliki hubungan yang signifikan terhadap Kinerja Perusahaan pada PT. Dian samudera *Line*?

4. Apakah Pelayanan kapal pandu, produktivitas bongkar muat dan Waktu kepengurusan dokumen secara bersama-sama (simultan) memiliki hubungan yang signifikan terhadap Kinerja Perusahaan pada PT Dian Samudera *Line*?

1.3 Batasan Masalah

Agar penelitian ini tidak melebar atau meluas maka perlu dibatasi pada beberapa hal berikut ini :

1. Variabel yang di gunakan hanya di fokuskan pada Variabel Untuk mengukur Kinerja Perusahaan, peneliti hanya menggunakan 3 faktor saja yaitu Pelayanan kapal pandu (X_1), produktivitas bongkar muat (X_2), Dan Waktu Pengurusan Dokumen (X_3)
2. Penelitian ini menggunakan sampel populasi kapal domestik di PT. Dian Samudera *Line* - Surabaya

1.4 Tujuan Penelitian

Menurut uraian latar belakang masalah dan rumusan masalah diatas adapun tujuan penelitian ini yaitu :

1. Untuk mengetahui Apakah variabel pelayanan kapal pandu, Produktivitas Bongkar muat dan waktu kepengurusan dokumen menghambat Kinerja Perusahaan keagenan kapal
2. Mengidentifikasi apakah seluruh variabel bebas memiliki pengaruh Simultan terhadap Kinerja Perusahaan keagenan kapal
3. Bagaimana pengaruhnya terhadap kinerja keagenan PT. Dian Samudera *Line* – Surabaya

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari kegiatan Penelitian ini adalah :

Bagi Perusahaan :

1. Sebagai sarana untuk mengetahui kualitas pendidikan di Perguruan

Tinggi, khususnya Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Dan Manajemen Kepelabuhan (STIAMAK)

2. Memberikan gambaran secara ilmiah mengenai permasalahan yang sering timbul di Pelabuhan terutama tentang kinerja perusahaan Agen
3. Sebagai sarana untuk mengenal kegiatan teknis keagenan kapal

Bagi STIAMAK :

1. Sebagai sarana pengenalan, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya Administrasi Bisnis dan sebagai pertimbangan penyusunan program di STIAMAK.
2. Sebagai bahan masukan dan evaluasi program pendidikan di STIAMAK untuk menghasilkan tenaga – tenaga yang dibutuhkan dalam dunia industri.
3. Memberikan Refrensi / gambaran secara ilmiah kepada seluruh insan pendidikan mengenai permasalahan yang ada di Pelabuhan terutama masalah waktu tunggu kapal (*Waiting Time*)

Bagi Mahasiswa :

1. Mahasiswa mampu memadukan dan menerapkan antara pendidikan di bangku kuliah dengan kerja nyata dalam dunia pelabuhan.
2. Memperdalam dan meningkatkan ketrampilan dan kreatifitas mahasiswa.
3. Merupakan media bagi mahasiswa untuk dapat melakukan praktek kerja secara langsung di dunia pelabuhan sehingga dapat mengatasi kecanggungannya dalam berinteraksi dengan dunia kerja setelah lulus.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini terdiri dari 5 bab, yang terdiri dari :

BAB 1

Akan menjelaskan tentang :

1. Latar belakang permasalahan penelitian

2. Rumusan masalah
3. Batasan masalah
4. Tujuan Penelitian
5. Manfaat penelitian
6. Sistematika penulisan

BAB II

Akan menjelaskan tentang :

1. Landasan teori yang digunakan dalam penelitian
2. Kerangka pemikiran serta hipotesis penelitian

BAB III

Akan menjelaskan tentang :

1. Jenis penelitian dan gambaran dari populasi penelitian
2. Teknik penarikan sampel
3. Pengukuran konsep dan batasan yang digunakan dalam penelitian
4. Metode dan prosedur pengumpulan data serta teknik analisa data yang digunakan dalam penelitian

BAB IV

Akan menjelaskan tentang :

1. Gambaran obyek yang diteliti
2. Deskripsi dan bahasan hasil penelitian
3. Analisis model atau pengujian hipotesis

BAB V

Akan menjelaskan tentang :

1. Kesimpulan dari penelitian
2. Saran – saran dari pihak yang berkepentingan

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Pengertian Keagenan kapal

Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut memerlukan pelayanan dan mempunyai berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk memenuhi berbagai kebutuhan tersebut perusahaan pelayaran yang tidak mempunyai cabang disuatu pelabuhan akan menunjuk perusahaan pelayaran lain yang berada di pelabuhan tersebut sebagai agen.

Menurut Peraturan menteri perhubungan No: KM. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang, dan Penumpang pada Pelabuhan Laut yang di selenggarakan oleh oleh unit Pelaksana Teknis (UPT) kantor Pelabuhan: Agen umum (*General Agent*) adalah perusahaan angkutan laut nasional /penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus yang di tunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapl milik, kapal *charter* maupun kapal yang dioperasikannya).

Menurut H.A Abbas Salim, Manajemen Transportasi, (Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1993, hal 98) Agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran. Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal.

2.2 Jenis Keagenan

Secara garis besar ada 3 jenis agen yaitu : *General Agent*, *Sub Agent* atau Agen dan Cabang Agen

1. *General Agent* (Agen Umum)

Adalah suatu perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal miliknya selama berlayar dan singgah di pelabuhan di Indonesia.

Persyaratan sebagai *General Agent* (KM 33 Tahun 2001, Bab V, Pasal 45 Ayat (1) s.d (4). :

- a. Perusahaan Pelayaran Indonesia yang memiliki kapal berbendera Indonesia berukuran minimal 5.000 GRT baik secara kumulatif.
- b. Memiliki bukti Perjanjian Keagenan Umum (*Agency Agreement*) atau Surat Keagenan Umum (*Letter of Appointment*)

2. *Sub Agent*

Adalah suatu perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *General Agent* untuk melayani kebutuhan kapal di suatu pelabuhan. *Sub agent* ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari *general agent*.

3. Cabang Agen

Adalah cabang dari *General Agent* di suatu pelabuhan tertentu.

2.3 Istilah Keagenan

Secara garis besar dalam usaha pelayaran niaga terdapat 2 jenis sistem pelayaran yaitu *liner* dan *tramper*. Pelayaran *liner* akan menunjuk *general* atau *booking agent* untuk mengurus muatan dan kapalnya. Sedangkan *tramper* akan menunjuk agen khusus (*special agent*) karena hanya di pakai pada saatnya kapal miliknya di-carter di suatu pelabuhan dimana kapal melakukan bongkar ataupun muat. Berikut Istilah di keagenan Kapal :

a. *Booking Agent*

Adalah perusahaan pelayaran atau *forwarding* yang ditunjuk untuk mengurus muatan kapal dengan sistem *liner*.

b. *Special Agent (Agen Khusus)*

Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melayani kapal dengan sistem *tramper* pada saat *Charter* di suatu pelabuhan untuk kegiatan bongkar-muat.

c. Port Agent

Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melakukan tugas-tugas di suatu pelabuhan. *Port Agent* dapat menunjuk Sub Agent di pelabuhan lainnya untuk mewakilinya. *Port Agent* tetap bertanggung jawab terhadap principalnya.

d. Protectual Agent / Protecting Agent

Adalah agen yang ditunjuk oleh pencharter yang tercantum dalam *Charter Party* untuk mewakili kepentingannya.

e. Husbandry Agent

Adalah agen yang ditunjuk oleh *principal* untuk mewakili diluar kepentingan B/M, umpama hanya mengurus ABK, *Repair, Supplier* dll.

f. Boarding Agent

Adalah petugas dari keagenan yang selalu berhubungan dengan pihak kapal. Biasanya *Boarding Agent* yang pertama naik ke kapal waktu kapal tiba dan terakhir meninggalkan kapal ketika kapal akan berangkat. (Dinas Luar Operasi)

g. Cargo Handling Agent

Adalah Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang ditunjuk untuk melayani kegiatan bongkar-muat di pelabuhan.

2.4 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Keagenan

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional tanggal 29 Agustus 2002 pada lampiran IV butir I.I.C disebutkan bahwa *waiting time* (waktu tunggu) terdiri atas waktu tunggu pandu dan waktu tunggu tambat (dermaga) selanjutnya menurut Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor PP.72/2/20-99 tanggal 27 Oktober 1999 tentang standar kerja operasional pelabuhan laut menyebutkan bahwa Kinerja Perusahaan Keagenan di pelabuhan merupakan indikator pelayanan yang terkait dengan jasa pelayanan pandu, jasa pelayanan tambat, dan jasa pelayanan dermaga

2.4.1 Pelayanan Kapal Pandu

Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu nahkoda kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal dan penumpang (KM. 24 Tahun 2002), sedangkan petugas pandu adalah pelaut nuatis yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan kegiatan tugas pandu. Wilayah perairan untuk penetapan perairan wajib pandu dibagi menjadi 2 yaitu:

a. Perairan wajib pandu

Suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran *tonnage* kotor tertentu.

b. Perairan pandu luar biasa

Suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan namun apabila nahkoda atau pimpinan kapal memerlukan pemanduan dapat mengajukan permintaan untuk menggunakan fasilitas pemanduan.

Penetapan perairan pandu harus memenuhi kriteria sebagai berikut:

1. Faktor diluar kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar antara lain:
 - a) Panjang alur perairan
 - b) Banyaknya tikungan
 - c) Lebar alur perairan
 - d) Rintangan atau bahaya navigasi di alur pelayaran
 - e) Kecepatan arus
 - f) Kecepatan angin
 - g) Tinggi ombak
 - h) Ketebalan atau kepekaan kabut
 - i) Jenis tambahan kapal

2. Faktor kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar:

- a) Frekuensi kepadatan lalu lintas kapal
- b) Ukuran kapal
- c) Jenis kapal
- d) Jenis muatan kapal

2.4.2 Bongkar Muat

Menurut Amir (2013: 194), kegiatan bongkar muat barang adalah pekerjaan membongkar barang dari atas dek atau palka kapal dan menempatkannya ke atas dermaga (kade), atau ke dalam tongkang (membongkar barang ekspor). Atau kebalikannya: Memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau kedalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal (memuat barang ekspor). Menurut Amir (2013:198), muat bongkar langsung ke atas truk/tongkang (*truck/prauw lossing*) adalah pekerjaan membongkar dari sling/jala (*ex tackle*) di lambung kapal ke atas kendaraan di dermaga atau ke atas palka tongkang, termasuk pekerjaan menyusun di atas kendaraan atau memadatkannya dalam tongkang. Atau pekerjaan kebalikannya

1. Ruang Lingkup Pelaksanaan Bongkar Muat

Perusahaan bongkar muat (PBM) adalah perusahaan yang secara khusus berusaha di bidang bongkar muat dari dan ke kapal, baik dari dan ke gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan yang meliputi kegiatan:

a. *Stevedoring*

Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.

b. *Cargodoring*

Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (*extackel*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

c. *Receiving/delivery*

Receiving/delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

2. Indikator Produktivitas Kerja

Menurut Hamid (2012:11), menyatakan bahwa proses pengukuran produktivitas kerja dapat diukur secara objektif melalui tahap-tahap sebagai berikut:

- a. Tujuan dari pengukuran kemampuan akademis, tingkat pencapaian akademis, pendidikan berkelanjutan, perkembangan keterampilan.
- b. Tujuan dari pengukuran efektifitas (kemampuan dalam melakukan prosedur, ketepatan memprioritaskan aktifitas, penampilan kerja secara professional dan sesuai dengan standar yang ada, memberikan informasi yang jelas dan tepat pada orang lain, mampu bekerja dengan orang lain).
- c. Tujuan dari pengukuran efisiensi (sikap, yang cakap, tanggap, ketelitian, dapat beradaptasi dan secara ekonomi dapat melakukan penghematan)

2.4.3 Instansi Pelabuhan

Dalam kegiatan Operasional di pelabuhan terdapat berbagai instansi baik instansi pemerintahan, maupun non pemerintahan yang mana masing- masing instansi tersebut saling berkaitan dan mempengaruhi kelancaran kegiatan di pelabuhan, antara lain :

a. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan adalah unit pelaksana teknis di lingkungan perhubungan laut yang bertugas untuk menjaga kelancaran arus kapal, barang, bongkar muat, dokumen muatan dan lain sebagainya,

Berdasarkan peraturan Menteri perhubungan (PM) Nomor 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan tata kerja kantor kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Pasal (2) Menyebutkan :

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang di usahakan secara komersial Kesyahbandaran secara umum bertugas dalam mengatur kelancaran dan keamanan kegiatan yang berhubungan dengan perairan, seperti surat ijin berlayar dan sebagainya. Sedangkan otoritas pelabuhan lebih mengatur aktivitas yang ada di terminal atau wilayah darat pelabuhan.

b. Karantina Hewan, Tumbuhan dan Ikan

Badan karantina di pelabuhan berfungsi untuk melakukan penilikan atas orang, tumbuh – tumbuhan, hewan dan ikan yang

memasuki pelabuhan dimana tujuan dari hal tersebut yaitu melindungi keselamatan dan kesehatan seluruh bangsa Indonesia khususnya bagi daerah di sekitar pelabuhan beserta *hinterland* nya dari kemungkinan penyakit yang mungkin ada pada hewan, ikan atau tumbuhan tersebut.

c. Kesehatan Pelabuhan

Berdasarkan peraturan Menteri Kesehatan Negara Republik Indonesia Nomor 2348/MENKES/PER/XI/2011 Tentang perubahan atas peraturan Menteri Kesehatan Nomor 356/MENKES/PER/IV/2008 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor kesehatan Pelabuhan, Pasal (1) Ayat (1) menyebutkan : Kantor Kesehatan Pelabuhan yang selanjutnya disebut KKP adalah unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Kesehatan yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Direktorat Jendral Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan. Kantor kesehatan Pelabuhan mempunyai fungsi antara lain :

- 1) Pengawasan / Pemeriksaan kesehatan kapal, awak kapal, penumpang, barang dan muatan kapal lainnya.
- 2) Melaksanakan tindakan karantina terhadap kapal.
- 3) Pemeriksaan serta penerbitan dokumen kesehatan kapal.
- 4) Pengawasan kesehatan lingkungan kapal dan pelabuhan.
- 5) Pengawasan kesehatan makanan dan jas boga, penyediaan air bersih serta pembuangan kotoran di pelabuhan.

d. Bea dan Cukai

Berdasarkan Undang – undang Republik Indonesia nomor 10 tahun 1995 tentang kepabeanan, Direktorat Bea dan Cukai yang berada dibawah Departemen Keuangan mengatur dan mengawasi kepabeanan di seluruh wilayah Indonesia. Tugas dari Direktorat Bea

dan Cukai sendiri secara umum yaitu mengenakan pajak cukai terhadap barang atau muatan yang masuk atau keluar daerah pabean.

Tugas dari Direktorat Bea dan Cukai di pelabuhan yaitu :

- 1) Mengadakan pemeriksaan terhadap keluar / masuknya barang di daerah Bea dan Cukai
- 2) Pemeriksaan terhadap barang – barang muatan kapal maupun di gudang
- 3) Menetapkan besarnya bea masuk sesuai tarif untuk jenis barang berdasarkan tarif yang di tetapkan pemerintah
- 4) Mengawal barang yang belum terkena bea masuk dari pelabuhan ke *enterport* atau sebaliknya
- 5) Mengawal barang dari kawasan pedalaman yang dinyatakan daerah Bea dan Cukai ke pelabuhan atau sebaliknya.

e. **Imigrasi**

Direktorat Imigrasi adalah badan yang berada dibawah Departemen Kehakiman. Di pelabuhan, Direktorat Imigrasi mempunyai tugas yaitu :

- 1) Memeriksa penumpang dan awak kapal, dalam hal penumpang asing yang hendak masuk atau keluar daerah hukum indonesia
- 2) Memeriksa paspor penumpang asing apakah memenuhi ketentuan.
- 3) Memeriksa paspor dan Memberikan *immigration clearance*.

2.5 **Kegiatan jasa Keagenan kapal**

Adapun usaha – usaha atau kegiatan pelayanan jasa keagenan yang di kelola oleh PT. Dian Samudera *Line* yaitu :

1. *General Agent*

Tugas Keagenan Perizinan Mengurus semua ijin-ijin di Dirjen Perhubungan Laut Jakarta, dikantor ADPEL dan PT. Pelindo sehubungan dengan penunjukan keagenan.

Tugas Koordinasi yang meliputi :

a. **Koordinasi Operasi dan Pemasaran**

- 1) Memastikan waktu sandar, lama B/M, estimasi keberangkatan dan melaporkan saat setelah sandar dan kegiatan B/M serta keberangkatan dengan jumlah muatannya.
- 2) Mencarikan muatan atau bila *principal* yang cari muatan maka Agen koordinasi dengan *Shipper* untuk mengatur semua keperluan yang berhubungan dengan muatan.
- 3) Mengumumkan kedatangan kapal dan rencana berangkat dengan tujuan kemana saja, serta melaporkan kondisi muatan tersebut kepada *principal*.

b. **Koordinasi Keuangan**

✳ Mengumpulkan dan mencatat semua pengeluaran biaya dan tagihan kapal selama berada di pelabuhan. Karena tagihan dari pelabuhan sering terlambat, maka bagian *Disbursement* bertugas menyelesaikan tagihan-tagihan yang belum selesai. Oleh karena itu agen memerlukan *Advance Money* yang cukup, terutama untuk kapal-kapal *tramper* sebab mungkin tidak singgah lagi.

c. **Penunjukan Sub Agent atau Agen**

Untuk pelaksanaan tugas tertentu atau di pelabuhan tertentu, *General Agent* tidak melakukannya sendiri. *General Agent* akan memerintahkan cabangnya atau perusahaan lain sebagai agennya.

d. **Mengumpulkan *disbursement***

pengeluaran kapal Bagian *disbursement* mengumpulkan semua

tagihan selama kapal di pelabuhan sampai dengan berangkat beserta bukti-bukti notanya.

2. Tugas *Sub Agent* atau Agen

- 1) Pelayanan Kapal (*Ship's Husbanding*) yang meliputi :
Pelayanan ABK, perbaikan atau pemeliharaan kapal, pemuatan kapal. (bunker air / BBM, *spare part*, dll)
- 2) Operasi Keagenan (*Cargo Operation*) yang meliputi :
Clearance in-out, tambat, tunda, pandu tiba berangkat, pengawasan bongkar / muat, dokumen muatan (*shipping documents*).

2.6 Fasilitas Pelayanan Keagenan

Dalam bidang usaha *Shipping Agent*, Perseroan menyediakan layanan keagenan kapal sebagai Agen Umum (GA) atau Agen Penanganan (HA) untuk kapal yang berlabuh di semua pelabuhan di Indonesia serta pelabuhan umum atau *port* tertentu. Kegiatan Perseroan juga mencakup penyediaan *crew*, penanganan bunker, penyediaan air dan kegiatan lain yang berhubungan dengan agen. Jasa *Shipping Agent* yang diberikan Perseroan, meliputi:

1. Menyiapkan formalitas/fasilitas.
2. Layanan untuk awak dan kapal.
3. Penyelesaian kewajiban keuangan (pencairan)

Sedangkan tanggung jawab Perseroan *Shipping Agent* meliputi :

1. Memastikan kelancaran kapal operasional di pelabuhan.
2. Menyelesaikan Kewajiban finansial.
3. Menyampaikan laporan realisasi kunjungan kapal-kapal di pelabuhan Indonesia

2.7 Kinerja Keagenan

Perusahaan keagenan dikatakan efektif dan efisien apabila kapal tidak menunggu lama di laut (*Zero waiting time*), Dapat melakukan bongkar – muat dengan cepat dan lancar (*Quick Dispatch*), serta didukung dengan fasilitas pelayanan atau sarana yang memadai, Berikut Kegiatan *Operational Agent* dalam kegiatan pelayaran meliputi :

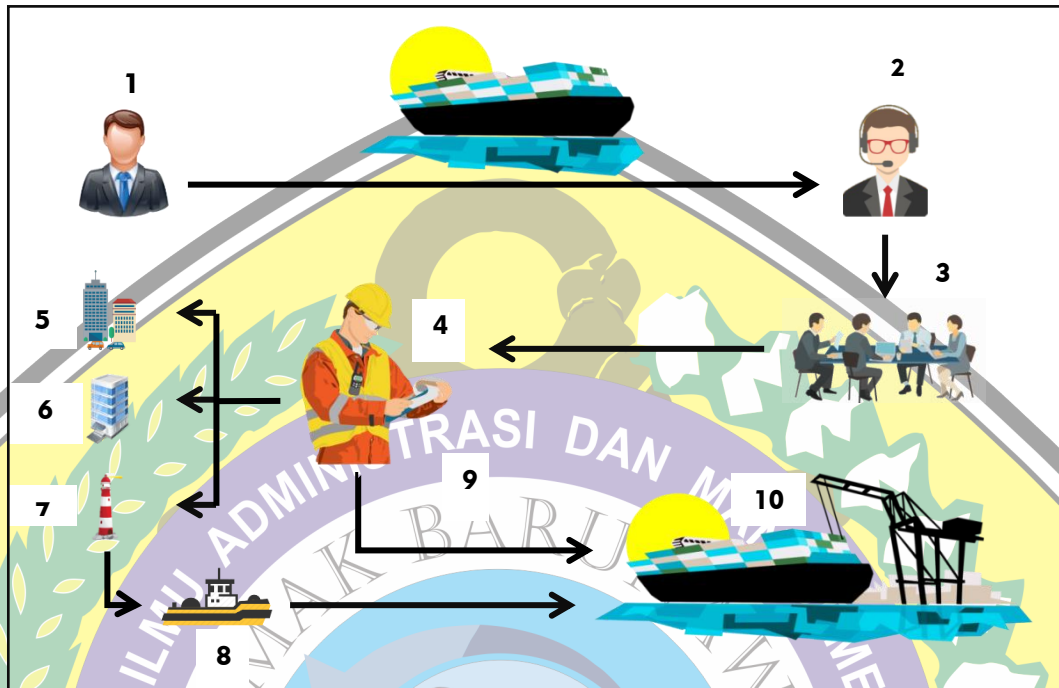
1. Mencari tambatan dan proses sandar kapal sampai dengan keberangkatannya
2. Melayani permintaan kapal air, ransum, BBM, perbaikan dan keperluan kapal yang lain ke Rumah Sakit bila ada crew yang sakit.
3. Memberikan supervisi kepada PBM dan mengontrol pelaksanaan bongkar atau muat
4. Membuat D.A. (*Disbursement Account*) dan laporan ke *agency* pusat dan principal.
5. PBM dapat ditunjuk oleh principal, *cargo owner* atau agen.
6. Bagian keuangan menerima *Advance* dari principal, mengeluarkan biaya-biaya selama dipelabuhan.
7. Memverifikasi atas nota *disbursement* dan mengirim ke principal.

2.8 Waktu Pelayanan kapal di pelabuhan

Pelayanan keagenan kapal diberikan kepada kapal yang memasuki pelabuhan dimulai sejak kapal memasuki wilayah atau area labuh, bertambat hingga kapal lepas tali dan berangkat meninggalkan wilayah labuh/ kerja pelabuhan. Waktu pelayanan kapal oleh keagenan kapal ada 3 yaitu :

- 1) Waktu kapal selama di pelabuhan (Kedatangan)
- 2) Waktu kapal selama labuh (di Perairan)
- 3) Waktu kapal setelah bongkar (Keberangkatan)

Berikut Skema Kegiatan pelayanan perusahaan keagenan :



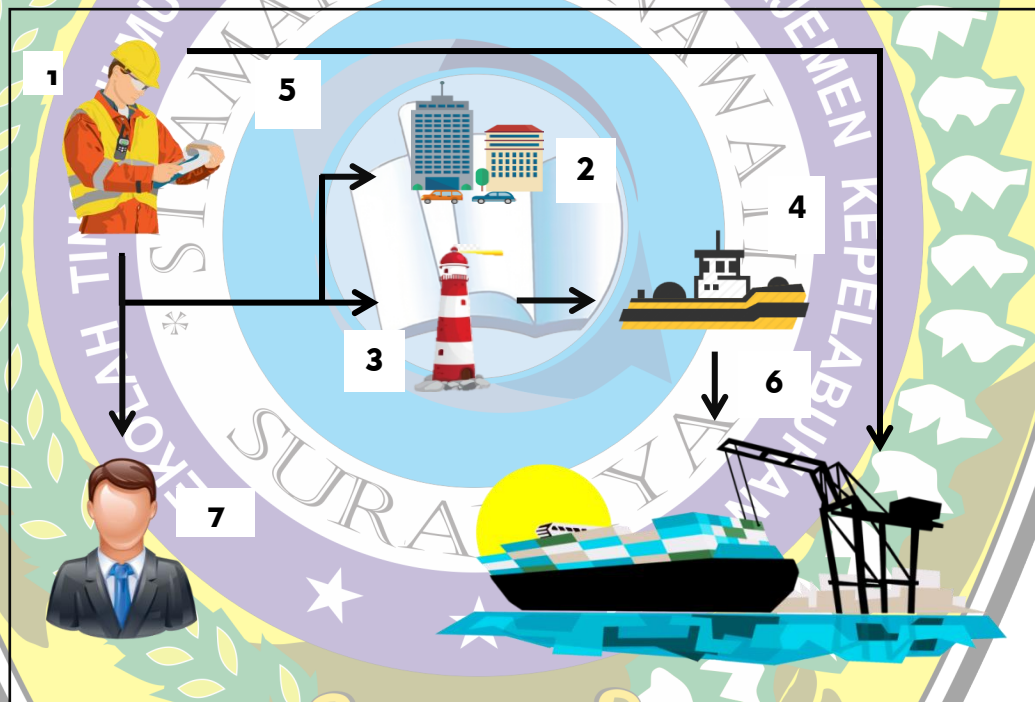
Gambar 2.1 : Skema Kedatangan kapal

Sumber : PT. Dian Samudera Line – Surabaya

Keterangan :

1. *Owner* kapal menunjuk pihak perusahaan pelayaran keagenan
2. Pihak keagenan menerima pesan dari *owner* kapal dan bersedia melakukan penyandaran dari *owner* kapal
3. Pihak agen melakukan meeting bersama pihak planer, pihak dermaga dan Otoritas pelabuhan untuk pemberitahuan kapal sandar di dermaga tujuan
4. Pihak Operasional keagenan melakukan kepengurusan dokumen sandar
5. Pihak operasional keagenan menghubungi pihak syahbandar untuk *A-prove* SPOG (Surat persetujuan olah gerak) dari posisi kapal berlabuh / saat akan datang menuju dermaga tujuan (*file* dalam bentuk *softcopy* dan *hardcopy*)
6. Pihak Operasional keagenan melakukan kepengurusan memorandum-in baik di karantina maupun syahbandar dan membuat laporan kedatangan kapal

7. Pihak Operasional keagenan menghubungi pihak tower untuk pemesanan pandu tunda agar penyandaran kapal tiba di dermaga tujuan dengan selamat baik dan benar
8. Pandu tunda menuju lokasi kapal untuk melakukan pengawalan kapal menuju ke dermaga tujuan
9. Pihak Operasional keagenan menuju ke dermaga untuk melakukan mengawal proses penyandaran kapal meliputi : Mencatat laporan kedatangan kapal (*Arrival berting*), Melakukan pengecekan kelengkapan dokumen kapal, Menginformasikan bahwa kapal telah tiba, Mengambil dokumen kapal, Dokumentasi penyandaran kapal

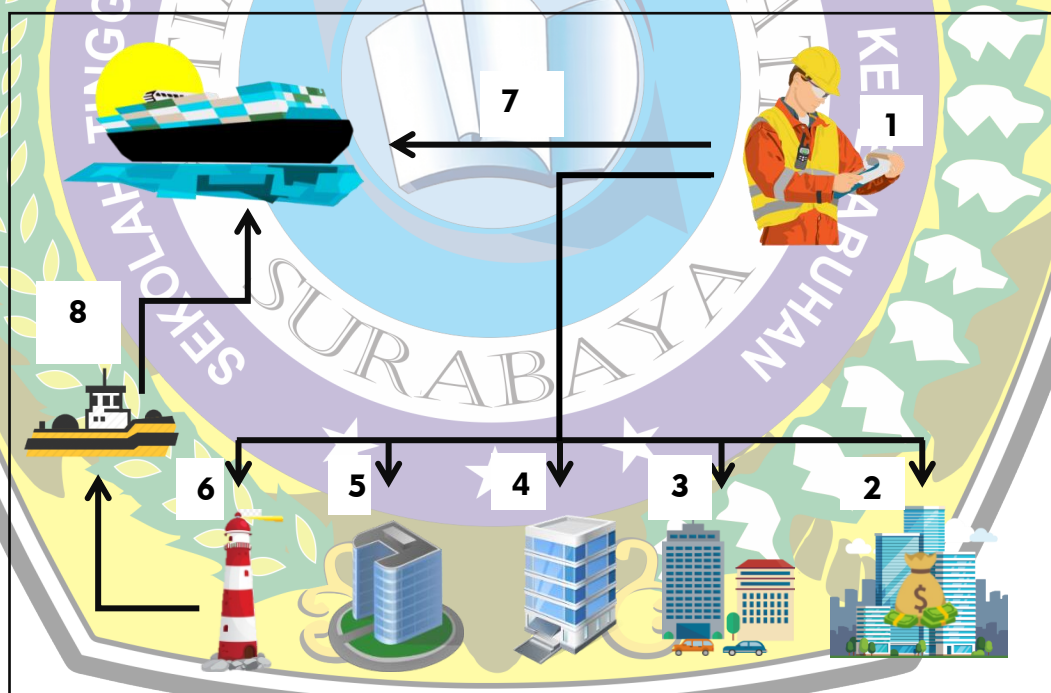


Gambar 2.2 : Skema Belabuh kapal

Sumber : PT. Dian Samudera *Line* – Surabaya

Keterangan :

1. Pihak Operasional Keagenan melakukan kroscek dokumen
2. Pihak Operasional Keagenan melakukan kepengurusan SPOG (Surat persetujuan olah gerak) ke syahbandar untuk ijin gerak dari dermaga ke tempat berlabuh
3. Pihak Operasional Keagenan menghubungi pihak Tower untuk melakukan pemesanan pandu tunda
4. Pihak tower menghubungi Pandu tunda untuk mengantarkan kapal agen keluar dari dermaga menuju zona Berlabuh
5. Pihak agen menuju ke dermaga untuk *shifting* kapal
6. Pandu tunda tiba di dermaga
7. Pihak agen menunggu info dari owner kapal untuk *Next port* selanjutnya



Gambar 2.3 : Skema Keberangkatan Kapal

Sumber : PT. Dian Samudera Line

Keterangan :

1. Pihak Operasional Keagenan melakukan kroscek dokumen
2. Pihak Operasional Keagenan membayar rambu di VTS (*Vessel Traffic Services*) kapal untuk *Next port*
3. Pihak Operasional Keagenan mengecek *crewlist* di syahbandar
4. Membayar labuh kapal di karantina dan mengajukan PHQC (*Port healty Quaranty Clearance*)
5. Pengajuan dokumen *port clearance* dan SPB (Surat Persetujuan Berlayar)
6. Pihak Operasional Keagenan menghubungi pihak Tower untuk pemesanan Pandu tunda
7. Pihak Operasional Keagenan mengembalikan dokumen ke kapal
8. Pihak tower menghubungi pandu tunda untuk mengantarkan kapal agen dari zona labuh ke zona berlayar

2.9 Hubungan Antar Variabel

2.9.1 Hubungan Pelayanan Pandu dengan Kinerja Keagenan

Di dalam melaksanakan tugasnya, Agen pelayaran di pelabuhan memerlukan jasa pandu, semua kegiatannya diatur di dalam peraturan yang telah ditetapkan oleh Menteri Perhubungan Semua itu diharapkan agar kegiatan tersebut dapat berjalan dengan lancar. Peraturan yang berkaitan dengan jasa pandu adalah Keputusan Menteri Perhubungan nomor 24 tahun 2002 tentang penyelenggaraan pemanduan, antara lain Penyelenggaraan Pemanduan, pasal 7 ayat 1 dan Pasal 9 ayat 1, Penyelenggara pemanduan dalam menyelenggarakan pemanduan wajib:

- a. Menyediakan petugas pandu yang memenuhi persyaratan.
- b. Menyediakan sarana bantu dan prasarana pemanduan yang memenuhi persyaratan.
- c. Memberikan pelayanan pemanduan secara wajar dan tepat.
- d. Melaporkan apabila terjadi hambatan dalam pelaksanaan pemanduan kepada pengawas pemanduan.
- e. Melaporkan kegiatan pemanduan setiap 3 (tiga) bulan.

1. Perencanaan Pemanduan

A. Tugas kepala Sub Dinas Perencanaan Pemanduan

- 1) Menerima PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) dari agen pelayaran yang telah ditetapkan oleh petugas PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap) dan telah ada bukti pengesahan pembayaran dari petugas *Uper/ Non uper*.
- 2) Mengevaluasi dan mengoreksi kebenaran data-data kapal dan bukti pembayaran yang telah disyahkan.
- 3) Merencanakan dan menetapkan jam pelayanan pemanduan.
- 4) Menandatangani PPKB yang telah ditetapkan kepada agen pelayaran.

B. Tugas kepala Satuan Pelaksana Perencanaan Pelayanan Pemanduan

- 1) Menerima PPKB dan menuliskannya ke dalam Daftar Rencana Harian Gerakan Kapal dan pelaksanaannya.
- 2) Menginformasikan ke kapal sehubungan dengan rencana pelayanan pemanduan melalui Menara Pengawas Kepanduan.

C. Tugas kepala Satuan Pelaksana Pelayanan Telepon dan Radio

Menerima informasi rencana pelayanan pemanduan untuk diteruskan kepada kapal yang akan dilayani, jika kapal siap.

D. Tugas kepala Dinas Pemanduan

- 1) Membuat Surat Perintah Kerja (SPK) pandu bandar dan menandatangani kemudian diserahkan kepada pandu yang bersangkutan, untuk selanjutnya diteruskan kepada kepala sub dinas operasi sarana pemanduan untuk penyiapan sarana yang dibutuhkan, jika kapal yang akan dilayani tidak siap.
- 2) Pelaksanaan pelayanan pemanduan dibatalkan dan apabila ada kapal telah siap pihak pelayaran membuat PPKB baru.

E. Kepala Sub Dinas Operasi Sarana Pemanduan bertugas

Menerima SPK dari pandu kemudian menentukan sarana bantu pemanduan, sarana bantu berupa : kapal tunda, motor pandu, motor kecil, mobil angkutan pandu. Sesuai dengan keperluan kapal dan Peraturan Pemerintah (SK. Menteri Nomor 66 tahun 1994).

2. Pelaksanaan Pemanduan

- a. Pandu melaksanakan tugas sesuai nomor urut jaga dan SPK yang telah diterima.
- b. Sarana bantu pemanduan disiapkan, pandu menuju ke kapal untuk melaksanakan pelayanan pemanduan.
- c. Sarana bantu pemanduan melaksanakan tugasnya.
- d. Setelah pelayanan pemanduan selesai dilaksanakan, pandu menyelesaikan administrasi pemanduan.
- e. Administrasi pemanduan selesai, pandu dan sarana bantu kembali ke pangkalan divisi kepanduan untuk *stand-by* tugas berikutnya

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara Pelayanan pandu dengan Kinerja Keagenan. Hipotesis untuk penelitian ini berdasarkan uraian di atas, yaitu :

H₁ : Diduga Pelayanan Pandu berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan.

2.9.2 Hubungan Produktifitas Bongkar Muat dengan Kinerja Keagenan

Di dalam kinerja keagenan, *Port Agent* membutuhkan tempat dimana kapal dapat bertambat dan melakukan kegiatan bongkar muat secara aman dan tepat, maka dari itu pelabuhan sebagai tempat kapal bertambat memiliki arti yang luas menurut (Triatmodjo, 1996). Pelabuhan berasal dari kata *port* dan *harbour*, namun pengertiannya tidak dapat sepenuhnya diadopsi secara harafiah. *Harbour* adalah sebagian perairan yang

terlindung dari badai, aman dan baik/cocok untuk akomodasi kapal-kapal untuk berlindung, mengisi bahan bakar, persediaan, perbaikan dan bongkar muat barang. *Port* adalah *harbour* yang terlindung, dengan fasilitas terminal laut yang terdiri dari tambatan/dermaga untuk bongkar muat barang dari kapal, gudang, transit dan penumpukan lainnya untuk menyimpan barang dalam jangka pendek ataupun jangka panjang. Berdasarkan uraian di atas, maka dalam penelitian ini diajukan hipotesis, yaitu:

H₂ : Diduga Produktifitas Bongkar Muat berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja keagenan.

2.9.3 Hubungan Kepengurusan Dokumen dengan Kinerja Keagenan

Di dalam lingkup Kinerja Keagenan kapal, peran pemerintah sangat dibutuhkan terutama dalam perihal melayani / menerbitkan surat ijin atas kegiatan yang dilakukan oleh *port agent* maupun kapal di pelabuhan, menyebut salah satu ukuran keberhasilan menyajikan pelayanan yang berkualitas sangat tergantung pada tingkat kepuasan pelanggan yang dilayani.. Kualitas pelayanan merupakan gambaran pelaksanaan pelayanan berjalan sesuai yang ditetapkan. Misalnya penggunaan waktu relatif cepat, tingkat penyelesaian pekerjaan relatif cepat dan kualitas pekerjaan. Hal ini menunjukkan, bahwa kualitas pelayanan berarti ada efektifitas dan efisiensi yang tercipta pada suatu yang aktifitas pelayanan. Tjiptono (2000:54). Berdasarkan hasil temuan-temuan penelitian, hal tersebut dapat memperkuat hipotesis yang diajukan oleh peneliti :

H₃ : Diduga Kepengurusan Dokumen berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Keagenan

2.10 Penelitian Terdahulu

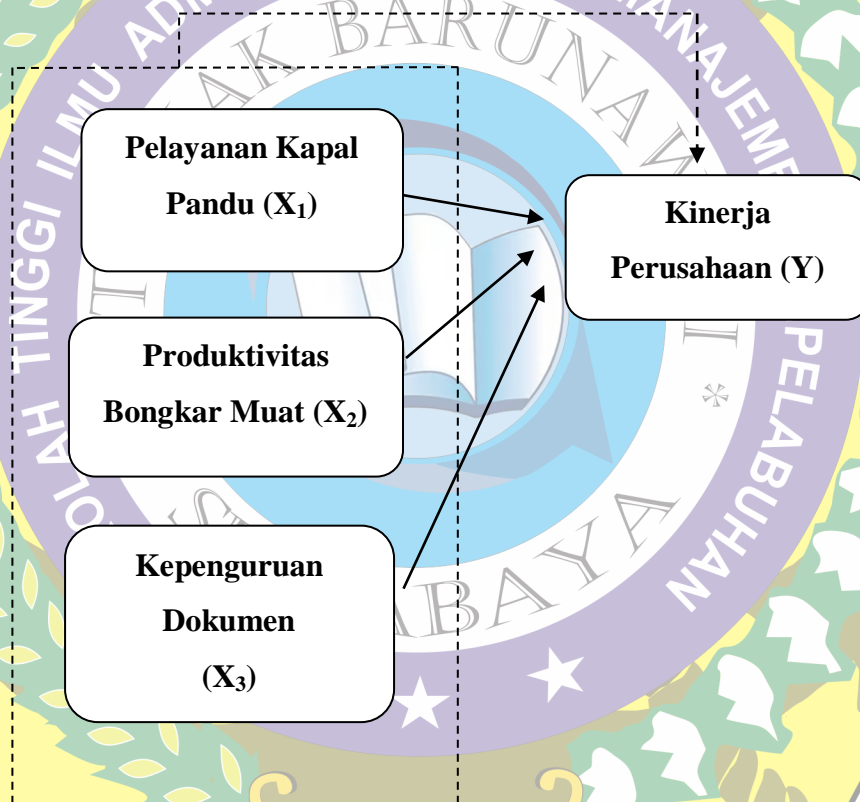
Tabel 2.4 : Daftar Penelitian Terdahulu

No	Judul Penelitian	Tahun	Peneliti	Jenis Penelitian	Variabel Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Analisis faktor - faktor yang mempengaruhi waktu tunggu kapal di pelabuhan tanjung emas semarang	2010	harmaini wibowo	Kuantitatif deskriptif	(X1) perminatan kapal pandu (X3) produktivitas bongkar muat (X5) cuaca (Y) waktu tunggu kapal	Hasil analisis data yang dilakukan terindikasi ada 6 variabel atau faktor yang mempengaruhi terhadap waktu tunggu Kapal
2.	Pengaruh waktu sandar kapal terhadap bongkar muat barang di dermaga umum PT. Pelindo III	2012	Tiyasa Erdan Purnama	kuantitatif	Pengaruh waktu ssandar kapal	Waktu sandar kapal sangat berpengaruh terhadap bongkar muat barang
3.	Pengaruh faktor-faktor pelayanan jasa terhadap kepuasan konsumen pada PT. Pelayaran HUB maritim indonesia	2010	Bagus bintoro	Kuantitatif – Kualitatif	Pelayanan jasa konsumen terhadap kepuasan konsumen	pengaruh dominan pelayanan jasa terhadap kepuasan komsumen

Sumber : Data Diolah Penulis (2019)

2.11 Kerangka Penelitian

Berdasarkan Teori dan serta Observasi awal penelitian yang telah disebutkan diatas, Maka dapat disusun kerangka pemikiran penelitian sebagai berikut : “Analisis Faktor – Faktor Penghambat Kedatangan kapal Pelayaran Domestik terhadap Kinerja perusahaan” di PT. Dian Samudera Line – Surabaya, (Sugiyono, 2010) mengemukakan bahwa, kerangka berfikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.



Gambar 2.5 : Kerangka Penelitian

Sumber : Data Diolah Penulis (2019)

Keterangan:

-----> = pengaruh simultan

————> = pengaruh parsial

2.12 Hipotesis

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

H₁ = Diduga bahwa Pelayanan kapal pandu memiliki pengaruh terhadap Kinerja perusahaan pada PT. Dian Samudera *Line* - Surabaya

H₂ = Diduga bahwa produktivitas bongkar muat memiliki pengaruh terhadap Kinerja perusahaan pada PT. Dian Samudera *Line* - Surabaya

H₃ = Diduga bahwa kepengurusan dokumen memiliki Pengaruh terhadap Kinerja perusahaan pada PT. Dian samudera *Line* - Surabaya

H₄ = Diduga bahwa Pelayanan kapal pandu, produktivitas bongkar muat, dan kepengurusan dokumen secara bersama-sama (simultan) memiliki pengaruh Kinerja perusahaan pada PT. Dian Samudera *Line* - Surabaya

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Gambaran Dari Populasi penilitan dan jenis penelitian

3.1.1 Gambaran Dari Populasi

Salah satu langkah yang ditempuh dalam penelitian adalah menentukan objek yang akan diteliti dan besarnya populasi yang ada. Menurut Sugiyono (2011: 11) yang dimaksud dengan populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas subjek atau objek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Sedangkan sampel adalah sebagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut.

Objek Penelitian dalam skripsi ini berlokasi di PT. Dian Samudera Line Cabang Surabaya,. Peneliti mengambil populasi Kapal – kapal pelayaran Domestik dengan sampel kapal pelayanan PT Dian Samudera periode 2016 – 2018 sebanyak 180 Kapal domestik

pada periode 2016 - 2018. Populasi kapal pelayaran Domestik diambil karena kapal – kapal pelayaran Domestik di PT. Dian Samudera Line menyumbangkan pendapatan yang sangat signifikan dibandingkan pelayaran Internasional.

3.1.2 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 Penarikan Sampel

Pengambilan sampel dalam rangka mengetahui faktor – faktor yang menghambat kedatangan kapal pelayaran Domestik di PT. Dian Samudera line – Surabaya, di tentukan dengan metode *Probability sampling*, Pengertian *probability sampling* menurut sugiyono (2012:92) yaitu suatu teknik pengambilan sampel yang memberikan kesempatan/ peluang yang sama untuk setiap anggota atau unsur populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. dengan menggunakan teknik *Random sampling*.

Pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan rumus *Slovin* (Sujarweni, 2015) yang dinyatakan sebagai berikut:

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

Dimana:

n = jumlah anggota sampel

N = jumlah anggota populasi

e = persen kelonggaran ketidakterikatan karena kesalahan pengambilan sampel yang masih diinginkan,

Dengan menggunakan e sebesar 10%, maka jumlah sampel dari rumus Slovin tersebut dapat dihitung sebagai berikut:

$$n = \frac{180}{1 + (180 \cdot 0,1^2)}$$

$$n = \frac{180}{2,8}$$

$$= 64,28$$

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut maka jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah sebanyak 64 kapal dengan *random sampling*.

Dari hasil perhitungan diatas, dengan menggunakan Teknik *proporsional random sampling*, didapatkan jumlah sampel proporsional sebesar 64 Kapal yang akan diteliti di PT. Dian Samudera Line – Surabaya. Untuk membedakan jumlah atau porsi dari masing-masing Kapal yang akan diamati (Kapal *Tugboat* Tongkang, Kapal *tanker* dan Kapal *General Cargo*), maka Kapal-Kapal tersebut dapat dipilih secara proporsional.

Tabel 3.1 : Penarikan sampel Tipe Kapal

Tipe Kapal	Jumlah Kapal	Presentasi	Jumlah Kapal Proposional
Kapal Tongkang	47	26.11%	17
Kapal Tanker	59	32.78%	21
Kapal Kargo	74	41.11%	26
Total	180	100%	64

3.3 Metode Pengumpulan Data

1. 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.

2. 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. Studi Pustaka

Menurut Sugiyono (2012:291) studi kepustakaan berkaitan dengan kajian teoritis dan referensi yang berkaitan dengan nilai, budaya dan norma yang berkembang pada situasi sosial yang diteliti. Selain itu studi kepustakaan sangat penting dalam melakukan penelitian.

3.4 Sumber Data

Jenis dan sumber data pada penelitian ini adalah Jenis data sekunder Menurut Sugiono (2010) Data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data . Menurut Uma Sekaran (2011) data sekunder adalah data yang mengacu pada informasi yang dikumpulkan dari sumber data catatan atau dokumen perusahaan , publikasi perusahaan dll .

Melalui sumber data tersebut diharapkan data yang diperoleh akurat dan dapat menjadi cerminan dari kualitas data tersebut . Dengan demikian jenis dan sumber data yang digunakan peneliti dalam penyusunan penelitian ini dengan cara pengumpulan sumber data sekunder yang terdiri dari :

1. Bukti Pemakaian Jasa Pandu, untuk Kapal *Tanker*, Kapal *Tugboat* tongkang dan Kapal *General Cargo*
2. Laporan kunjungan kapal PT. Dian Samudera Line - Surabaya
3. Data operasional Kapal *Tugboat* tongkang, Kapal *Tanker* dan Kapal *Cargo*
4. Laporan Harian Kesiapan Alat Bongkar muat (Kapal *tanker*, *Tugboat* Tongkang, dan Kapal *General Cargo*) Data sekunder Laporan kegiatan

3.5 Definisi Operasional Variabel

Dalam penelitian ini terdapat 5 variabel utama yang diteliti yaitu:

1. pelayanan Kapal Pandu (X1)

pelayanan kapal pandu untuk dapat dipandu oleh kapal pandu sehingga dapat mendarat ke dermaga. Diukur dengan satuan waktu per-menit

< 10 menit = Efektif

> 10 menit = Terlambat

2. Produktivitas Bongkar Muat (X2)

Kecepatan perusahaan bongkar muat dalam memindahkan container dari kapal menuju *trailer* dan sebaliknya dengan menggunakan satuan container perjam

3. Kepengurusan Dokumen (X3)

Lamanya instansi pemerintah dalam menerbitkan dokumen administratif kepelabuhan, dihitung dalam satuan dokumen per – menit.

< 6 menit = Efektif

≥ 6 menit = Terlambat

4. Kinerja Perusahaan (Y)

Kinerja Perusahaan Dihitung dalam satuan perjam yaitu selama kapal menunggu di perairan pelabuhan Lini 1

3.6 Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, 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).

3.6.1 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, uji autokorelasi dan linearitas.

a. 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).

Analisis grafik

1. Histogram

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. Probability Plot

Jika data (titik) menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogramnya menunjukkan pola distribusi normal maka model regresi memenuhi asumsi normalitas.

Uji statistik

Uji yang digunakan untuk uji normalitas residual adalah uji statistik non-parametrik *Kolmogorov-Smirnoff* dimana:

H_0 : Data penelitian berdistribusi normal

H_1 : Data penelitian tidak berdistribusi normal

Berdasarkan sampel yang akan diuji hipotesisnya, apakah sampel berdistribusi normal atau tidak, kriteria pengujiannya sebagai berikut:

1. Jika Z hitung (*Kolmogorov Smirnov*) $<$ Z table (1,96), atau angka signifikan $>$ taraf signifikansi (α) 0,05; maka distribusi data dikatakan normal.
2. Jika Z hitung (*Kolmogorov Smirnov*) $>$ Z table (1,96), atau angka signifikan $<$ taraf signifikansi (α) 0,05 distribusi data dikatakan tidak normal.

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

c. 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.

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).

d. Uji Autokorelasi

✧ Menurut Ghozali (2012:110) uji autokorelasi bertujuan menguji apakah dalam model regresi ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode-t dengan kesalahan pengganggu pada periode t-1 (sebelumnya). Pengujian dilakukan dengan uji *durbin Watson* dengan membandingkan nilai *DW* hitung (d) dengan nilai *DW* tabel :

- a. Jika $0 < d < dL$ maka terjadi autokorelasi positif
- b. Jika $dL < d < du$ maka tidak ada kepastian terjadi autokorelasi atau tidak.
- c. Jika $d-dL < d < 4$ maka terjadi autokorelasi *negative*.
- d. Jika $4-du < d < 4-dL$ maka tidak ada kepastian terjadi autokorelasi atau tidak.
- e. Jika $du < d < 4-du$ maka tidak terjadi autokorelasi positif maupun *negative*

e. Linieritas

Menurut Ridwan (2011:200) Uji linieritas dilakukan untuk mengetahui apakah ada hubungan yang linier antara variabel bebas dengan variabel terikat. Kriteria yang digunakan untuk menyatakan linieritas garis regresi adalah menggunakan harga koefisien signifikansi dari *deviation from linearity* dan dibandingkan dengan alpha yang dipilih yaitu 0,05. Jika nilai signifikansi di atas 5% maka hubungan linier.

3.6.2 Regresi Linier Berganda

Analisis regresi dipergunakan untuk menggambarkan garis yang menunjukkan arah hubungan 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:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + e$$

Keterangan:

Y = Kinerja Perusahaan

α = Koefisien konstanta

β_1 = Koefisien regresi pelayanan Kapal pandu

β_2 = Koefisien regresi produktivitas bongkar muat

β_3 = Koefisien regresi Kepengurusan dokumen

X_1 = Pelayanan kapal pandu

X_2 = Produktivitas bongkar muat

X_3 = Kepengurusan dokumen

e = Estimasi *error*

3.6.3 Koefisien Korelasi dan Koefisien Determinasi

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.

3.6.4 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: Pelayanan kapal pandu (X_1), produktivitas bongkar muat (X_2), Dan Kepengurusan dokumen (X_3), secara bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap perubahan nilai variabel dependen (Y) yaitu Kinerja Perusahaan (Y).

H_0 diterima ketika nilai $F_{hitung} < F_{tabel}$ dengan signifikansi lebih dari 0,05 dan H_0 di tolak ketika nilai $F_{hitung} > F_{tabel}$ dengan signifikansi kurang dari 0,05.

3.6.5 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: Pelayanan kapal pandu (X_1) produktivitas bongkar muat (X_2), dan Lamanya kepengurusan dokumen (X_3), secara parsial berpengaruh terhadap perubahan nilai variabel *dependen* (Y) yaitu Kinerja Perusahaan (Y).

H_0 diterima ketika nilai thitung < ttabel dengan signifikansi lebih dari 0,05 dan H_0 di tolak ketika nilai thitung > ttabel dengan signifikansi kurang dari 0,05.



BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Perusahaan

PT. Dian Samudera *Line* - Surabaya adalah perusahaan yang bergerak dibidang keagenan kapal, yang berapresiasi kepada kapal-kapal dalam negeri maupun luar negeri di Pelabuhan Tanjung Perak - Surabaya, dalam penulisan ini diambil sampel Populasi kapal domestik, perusahaan tersebut juga memiliki karyawan yang bertugas menangani segala kebutuhan kapal. Oleh karena itu, agen PT. Dian Samudera *Line* - Surabaya bertindak sebagai perusahaan keagenan kapal atau sebagai agen dari kapal milik perusahaan lain.

4.1.1 Sejarah PT Dian Samudera *Line*

PT. Dian Samudera *Line* didirikan berdasarkan akta no. 6 tanggal 15 Juli 2016 dari Yusrizal, SH, Notaris di Medan. Akta pendirian tersebut telah mendapat pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No.C – 579.H.T.03.01 – TH. 2002. PT. Dian Samudera *Line* berpusat di medan. Bergerak di bidang *Shipping Agency* yang meliputi wilayah Indonesia dan luar negeri yang selama ini telah menjalin kerja sama dengan perusahaan-perusahaan pelayaran lain dan menjadi keagenan kapal-kapal lokal/asing. PT. Dian Samudera *Line* sendiri membuka cabang di berbagai lokasi seperti cabang Surabaya, Gresik dan Jakarta. Di cabang Surabaya sendiri perusahaan ini berdiri sejak 15 februari 2018 yang beralamat di Jl. Ikan Mungsing No. 35, sampai saat ini PT. Dian Samudera *Line* Surabaya telah melayani berbagai jenis kapal mulai dari kapal *cargo*, *tugboat* – tongkang, *tanker*, penumpang, baik kapal asing maupun domestik.

4.1.2 Visi dan Misi PT Dian Samudera Line

A. Visi

Menjadikan Perusahaan Nasional yang berskala Nasional dengan memberikan pelayanan terbaik kepada semua pelanggan dan memenuhi kebutuhan sarana jasa angkutan laut dengan standar nasional yang memberikan jaminan keselamatan jiwa, harta benda dan alat angkut di laut.

B. Misi

Mengedepankan pelayanan yang ramah, tepat waktu, tepat jumlah dan kooperatif dengan memelihara hubungan usaha yang saling menguntungkan, saling menghormati serta etika bisnis yang baik dan bermartabat. Menjamin terciptanya lingkungan kerja yang baik dengan memenuhi ketentuan keselamatan pelayaran, keselamatan kerja dan meningkatkan kemampuan sumber daya manusia melalui program-program pelatihan yang memadai.

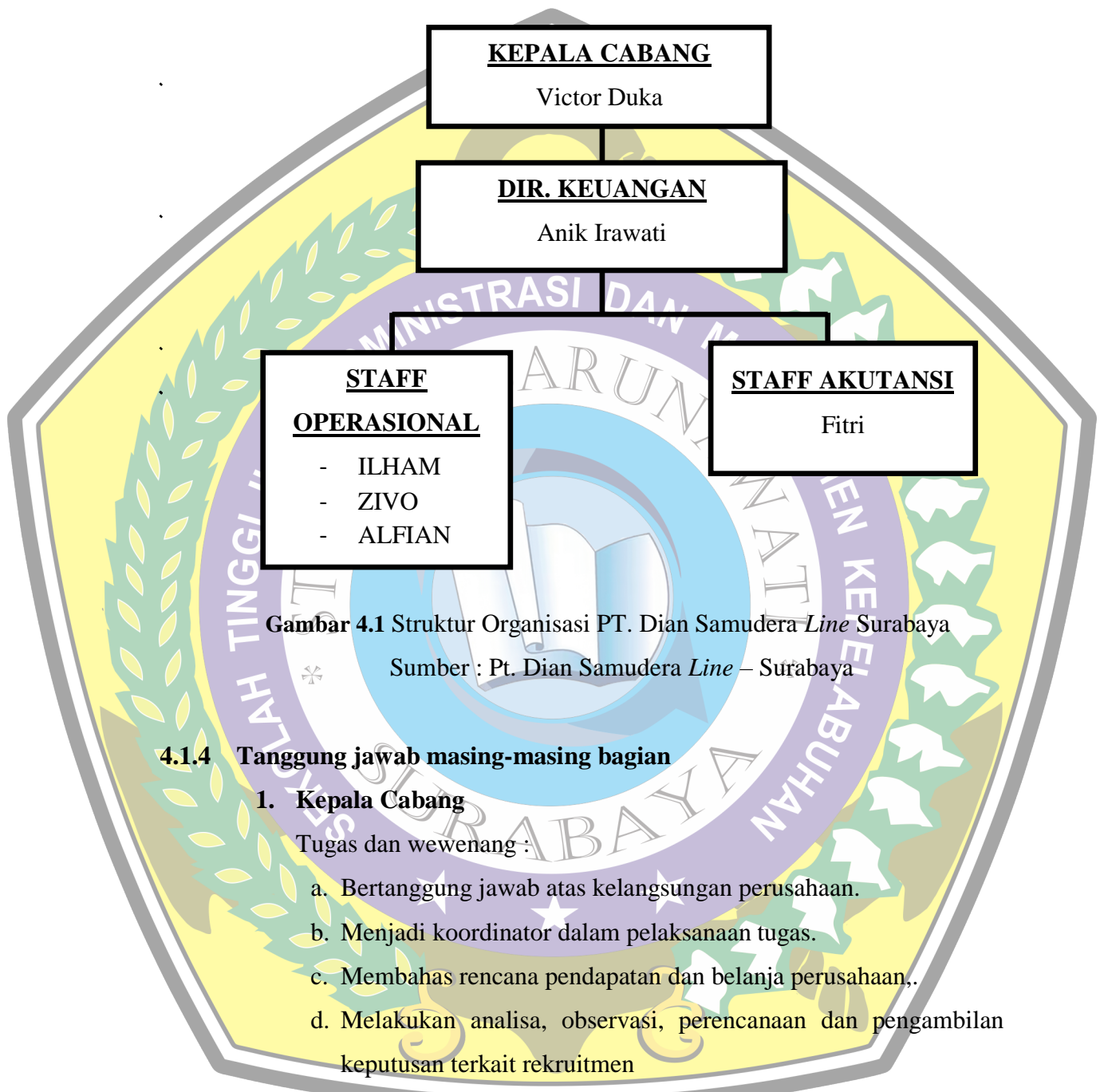
4.1.3 Struktur Organisasi PT Dian Samudera Line

Struktur organisasi merupakan sistem yang harus dilaksanakan oleh manajer untuk menggerakkan aktivitas untuk mewujudkan kesatuan tujuan. Faktor yang mempengaruhi struktur organisasi, yaitu:

- a. Pembagian pekerjaan, adalah tingkat dimana tugas dalam sebuah organisasi dibagi menjadi pekerjaan yang berbeda. .
- b. Hierarki, adalah garis wewenang yang tidak terputus yang membentang dari tingkatan atas organisasi hingga tingkatan paling bawah dan menjelaskan hubungan si pelapor kepada si penerima (Nurhayati dan Darwansyah, 2013)

Adapun struktur organisasi pada PT. Dian Samudera *Line* Surabaya adalah

:



Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT. Dian Samudera *Line* Surabaya

Sumber : Pt. Dian Samudera *Line* – Surabaya

4.1.4 Tanggung jawab masing-masing bagian

1. Kepala Cabang

Tugas dan wewenang :

- a. Bertanggung jawab atas kelangsungan perusahaan.
- b. Menjadi koordinator dalam pelaksanaan tugas.
- c. Membahas rencana pendapatan dan belanja perusahaan,.
- d. Melakukan analisa, observasi, perencanaan dan pengambilan keputusan terkait rekrutmen
- e. Mencermati kondisi aktivitas karyawan dan perkembangan kualitas kerja karyawan
- f. Marketing keseluruh Negara

2. Direktur Keuangan

bertanggung jawab untuk :

- a. Bertanggung jawab atas anggaran keuangan yang dikeluarkan selama 1 bulan.
- b. Pembayaran segala bentuk biaya dalam proses *clereance in* maupun *clereance out* dan pembayaran sertifikat kapal yang mati, atau buku pelaut *crew* yang mati
- c. Bertanggung jawab atas anggaran yang tersedia di kantor untuk kelancaran operasional kantor

3. Staff Operasional

bertanggung jawab untuk :

- a. Proses berjalannya kegiatan keagenan kapal
- b. Mengikuti meeting tentang labuh, pandu, tambat kapal di PPSA
- c. Memonitor dan mengikuti langsung di lapangan pembongkaran dan pemuatan barang
- d. Membuat permohonan dan memproses dokumen ke syahbandar.
- e. Menyediakan segala sesuatu mengenai kapal datang dan berangkat
- f. Melayani dan mengelola surat masuk atau keluar, surat perintah menyimpan dokumen perusahaan yang penting.
- g. Melayani *mutasi off* dan *mutasi on* pada *crew* kapal.

4. Staff Akutansi

bertanggung jawab untuk :

- a. Melayani dan mengelola surat masuk atau keluar, surat perintah menyimpan dokumen perusahaan yang penting.
- b. Membuat *Invoice*
- c. Membuat laporan keuangan
- d. Mengarsip laporan keuangan.

4.2 Analisis Data

Penelitian ini pada prinsipnya ingin mengetahui faktor-faktor penghambat kedatangan kapal pelayaran domestik di perusahaan keagenan PT. Dian Samudera *Line* – Surabaya. Lima (5) buah variabel yang berkaitan dengan waktu digunakan dalam penelitian ini. Penelitian dilakukan pada 3 jenis Kapal yang melakukan pelayanan di perusahaan keagenan PT. Dian Samudera *Line* – Surabaya yaitu berupa : Kapal *Tugboat* tongkang, Kapal *Tanker* dan Kapal *General cargo*. Penelitian ini menggunakan data pengamatan secara *cross section* yang berasal dari 64 pengamatan dari Kapal yang Terlayani di perusahaan keagenan PT. Dian Samudera *Line* – Surabaya yang terdiri dari 17 Kapal *Tugboat* Tongkang, 21 Kapal *Tanker* dan 26 Kapal *General Cargo*. Pengamatan penelitian dilakukan selama 50 hari. Variabel-variabel prediktor yang digunakan adalah diambil dari pengamatan langsung di lokasi penelitian.

Dalam penelitian ini, dilakukan perhitungan data masing-masing variabel dengan data laporan kegiatan bongkar muat. 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, uji heteroskedastisitas. Uji yang kedua adalah analisis regresi linier berganda dan uji yang ketiga adalah uji hipotesis dengan menggunakan uji F untuk mengetahui secara bersama-sama (simultan) dan uji t untuk mengetahui secara (parsial). Hasil uji adalah sebagai berikut:

4.2.1 Deskripsi Variabel Penelitian

Hasil pengujian statistik deskriptif dari variabel pelayanan kapal pandu (X_1), produktivitas bongkar muat (X_2), Waktu kepengurusan dokumen (X_3), dan kinerja perusahaan (Y) disajikan pada tabel 4.2 dibawah ini:

Tabel 4.2 : Tabel Statistik deskriptif Variabel

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pelayanan Pandu	64	9	15	12.33	1.700
Produktifitas Bongkar muat	64	12	15	13.25	1.127
Kepengurusan Dokumen	64	6	15	13.00	1.799
Kinerja Perusahaan	64	9	15	13.02	1.768
Valid N (listwise)	64				

Data diolah penulis Menggunakan SPSS 25 (2019)

Dari tabel 4.2 dapat disimpulkan beberapa hal berikut, antara lain:

- a. Kapal Pandu merupakan Kapal yang didesain khusus untuk memandu Kapal – Kapal yang berukuran besar untuk masuk ke perairan atau kolam Pelabuhan agar supaya Kapal yang masuk tidak mengalami gangguan pada alur dikolam Pelabuhan selain itu juga agar menjaga keseimbangan Kapal saat bersandar di Dermaga. Pada penelitian ini rata-rata pelayanan kapal pandu sebesar 12,33 menit yang menunjukkan bahwa pada penelitian ini rata-rata kapal bersandar menggunakan kapal pandu karena lebih dari 0,5 menit dengan standar deviasi sebesar 1,700 menit
- b. Nilai pada variabel produktivitas bongkar muat dalam hal ini adalah pencapaian aktivitas bongkar muat yang sedang terjadi di Dermaga yang dihitung dalam satuan jam. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa persentase produktivitas kerja bongkar muat paling tinggi berada pada 15 jam dan persentase produktivitas kerja bongkar muat paling rendah berada pada 12 jam dan rata-rata persentase kegiatan bongkar muat sebesar 13,25 jam dengan standar deviasi sebesar 1,127 jam

- c. Waktu kepengurusan dokumen dihitung dengan satuan menit, pada penelitian ini nilai minimum pada variabel waktu minimum kepengurusan dokumen sebesar 6 menit yang artinya tidak ada waktu terlambat kepengurusan dokumen kapal yang dialami oleh kapal, sedangkan nilai maksimum pada variabel waktu kepengurusan dokumen sebesar 15 menit dan rata-rata waktu Kinerja Perusahaan sebesar 13 menit dengan standar deviasi 1,799 menit
- d. Kinerja perusahaan dihitung dengan satuan jam, pada penelitian ini nilai minimum pada variabel kinerja perusahaan sebesar 9 jam yang artinya tidak ada waktu tunggu kapal yang dialami oleh Pihak agen, sedangkan nilai maksimum pada variabel waktu tunggu kapal sebesar 15 jam dan rata-rata waktu tunggu kapal sebesar 13.02 jam dengan standar deviasi 1,768 jam

4.2.2 Uji Asumsi Klasik

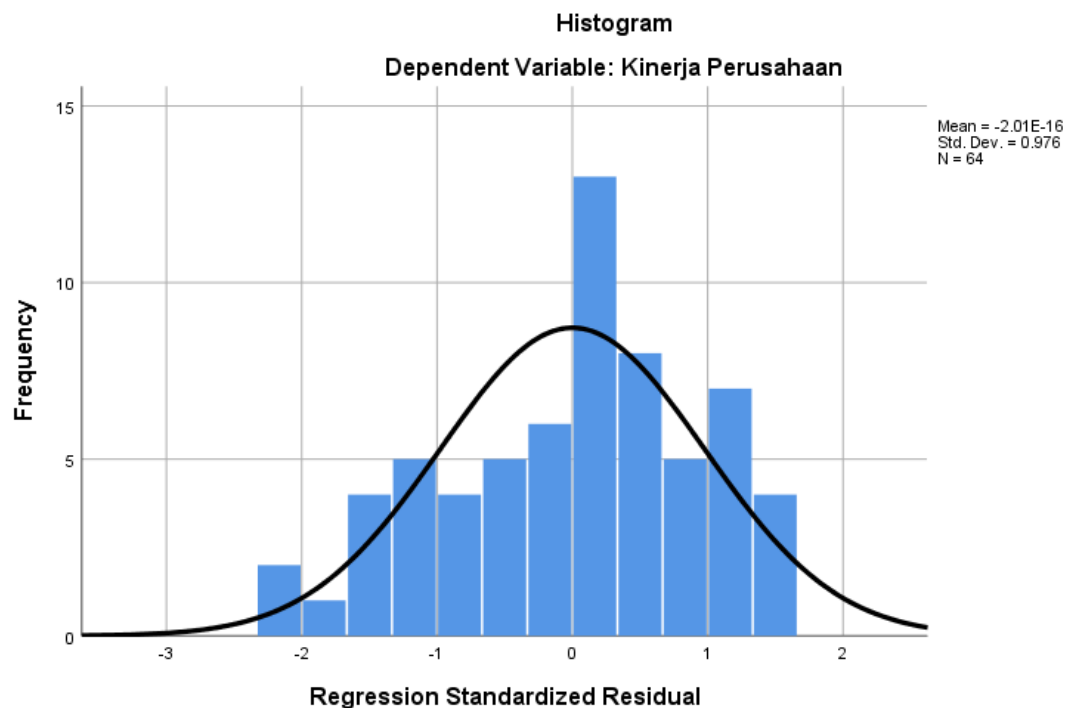
A. Uji Normalitas

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).

1. Histogram

Metode Analisis Grafik, Pengujian Normalitas menggunakan grafik



Gambar 4.3 : *Histogram Standardize regression residual*

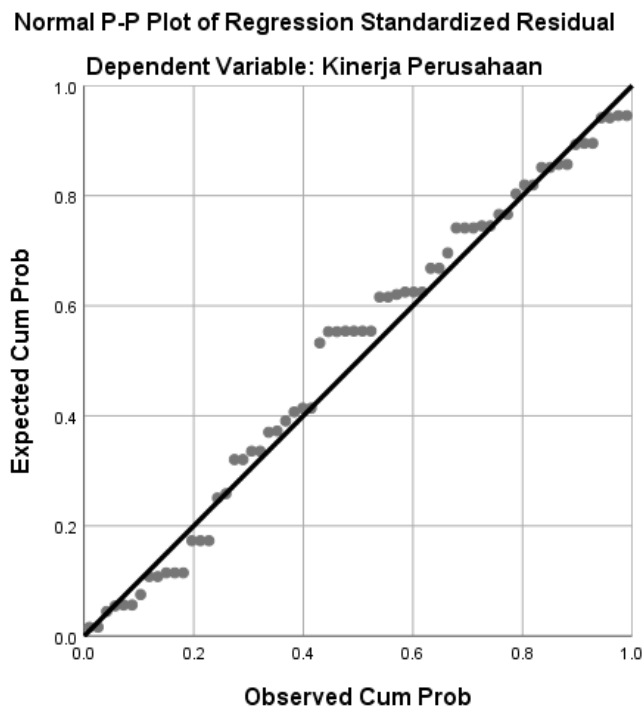
Sumber : Data diolah penulis menggunakan SPSS 25 (2019)

Dengan menggunakan histogram dengan menggambarkan variabel dependen dengan sumbu vertikal sedangkan nilai residual terstandarisasi digambarkan sebagai sumbu horisontal. Jika *Histogram Standardize regression residual* membentuk kurva seperti lonceng maka nilai residual tersebut membentuk kurva normal.

2. Uji Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

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,



Gambar 4.4 : Uji *Regression Standardized Residual*

* Sumbur : Data diolah penulis Menggunakan SPSS 25 (2019)

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

3. Uji *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test*

Disamping menggunakan uji grafik dilengkapi dengan uji statistik, salah satunya dengan menggunakan uji statistik non-parametik *Kolmogorof-Smirnov*. Jika hasil K-S mempunyai nilai $p \geq 0,05$, maka dapat dikatakan *unstandardized residual* normal. Hasil uji tersebut disajikan pada tabel berikut:

Tabel 4.5 : *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test*

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		Unstandardized Residual
N		64
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.3595795
	Std. Deviation	1.24940357
Most Extreme Differences	Absolute	.103
	Positive	.095
	Negative	-.103
Test Statistic		.103
Asymp. Sig. (2-tailed)		.091

a. Test distribution is Normal.

* b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

Data diolah penulis Menggunakan SPSS 25 (2019)

Berdasarkan tabel 4.5 di atas terlihat bahwa nilai *Kolmogorov-Smirnov Z* sebesar 0.103 dengan tingkat signifikan 0.091 berarti hal itu menunjukkan bahwa model regresi terdistribusi normal karena tingkat signifikansinya $\geq 0,05$.

B. Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas digunakan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya kolerasi antar variabel bebas yaitu pelayanan Kapal pandu, produktivitas bongkar muat, Dan Kepengurusan Dokumen.

Multikolinieritas dapat diketahui dari nilai *Tolerance* dan *Variance Inflation Factor* (VIF). Apabila nilai *Tolerance* < 0.1 atau *Variance Inflation Factor* (VIF) > 10 , maka terjadi multikolinieritas. Jika nilai *Tolerance* > 0.1 dan nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) < 10 , maka tidak terjadi multikolinieritas.

Tabel 4.6 : Hasil Uji Multikolinieritas

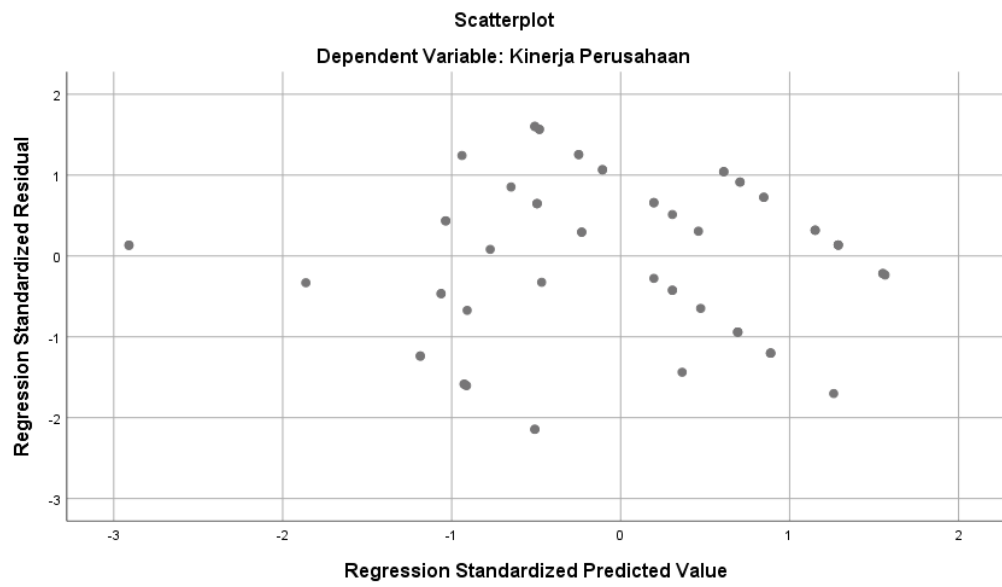
Model	ColLinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
Pelayanan Pandu	0.746	1.341
Produktifitas Bongkar muat	0.714	1.401
Kepengurusan Dokumen	0.799	1.252

Data diolah penulis Menggunakan SPSS 25 (2019)

Berdasarkan tabel 4.6 di atas, 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.

C. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk mendeteksi terjadinya nilai relevan yang berbeda dari setiap varian variabel bebas yaitu Pelayanan kapal pandu, produktivitas bongkar muat dan Kepengurusan Dokumen 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 di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas. Berikut hasil *scatterplot* yang didapatkan dari output spss.



Gambar 4.7 : Uji Heteroskedastisitas
Data diolah penulis Menggunakan SPSS 25 (2019)

Pada gambar 4.7 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.

D. Uji Autokorelasi

Analisis regresi yang baik tidak terjadi autokorelasi. Untuk mengukur adanya gejala autokorelasi atau tidak dapat dilihat menggunakan uji *Durbin-Watson*, Imam Ghozali (2013). Hipotesis untuk pengujian ini adalah sebagai berikut:

H_0 : tidak ada autokorelasi

H_1 : ada autokorelasi

Tabel 4.8 : Nilai *Durbin-Watson*

Model	<i>Durbin-Watson</i>
1	1.879

Data diolah penulis Menggunakan SPSS 25 (2019)

Berdasarkan tabel 4.8 diatas menunjukkan hasil uji autokorelasi dimana nilai *Durbin – Watson* yang dihasilkan sebesar 1.879 nilai tersebut berada diantara 1,55 dan 2,46 sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi autokorelasi.

E. Uji Linieritas

Uji linieritas bertujuan untuk mengetahui apakah dua variabel penelitian secara signifikan mempunyai hubungan yang linier atau tidak. Menurut Priyatno (2012), kedua variabel dikatakan linier apabila memiliki taraf signifikansi *linierity* lebih kecil dari 0,05 ($p < 0,05$). Uji linieritas pada SPSS *for windows* diperoleh sebagai berikut:

Tabel 4.9 : Uji Linieritas

<i>Linierity</i>	Sig.	Kesimpulan
layanan Pandu	0,000	Linier
produktifitas Bongkar Muat	0,000	Linier
pengurusan Dokumen	0,000	Linier

Data diolah penulis Menggunakan SPSS 25 (2019)

Berdasarkan Tabel 4.9 pada output *ANOVA Table* diatas, dapat dilihat bahwa signifikansi lebih kecil dari 0,05 ($0,000 < 0,05$) maka dapat disimpulkan bahwa antara variabel Pelayanan Pandu dan Kinerja

Perusahaan, Produktifitas Bongkar muat dan Kinerja Perusahaan, Serta Kepengurusan dokumen dan kinerja perusahaan, terdapat hubungan yang linier, maka asumsi linieritas terpenuhi.

4.2.3 Analisis Regresi Linier Berganda

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

Tabel 4.10 : Regresi Linier Berganda

Model	ColLinearity Statistics				
	Toleranc e	VIF	Standardized Coefficients beta	T	Sig.
(Constant)	.444	1.639		.271	.787
Pelayanan Pandu	.396	.092	.381	4.322	.000
Produktifitas Bongkar muat	.019	.141	.012	.136	.892
Kepengurusan Dokumen	.572	.084	.582	6.838	.000

Data diolah penulis Menggunakan SPSS 25 (2019)

Berdasarkan tabel 4.10 di atas, maka persamaan regresi yang terbentuk adalah sebagai berikut:

$$Y = 0.444 + 0.396 X_1 + 0.019 X_2 + 0.572 X_3 + e$$

Keterangan:

X_1 : Pelayanan kapal pandu

β_1 : Koefisien arah regresi variabel X_1

X_2 : Produktivitas bongkar muat

β_2 : Koefisien arah regresi variabel X_2

X_3 : Kepengurusan Dokumen

β_3 : Koefisien arah regresi variabel X_3

Y : Kinerja Perusahaan

e : Residual Error dari masing-masing variabel

Dari persamaan tersebut dapat dijelaskan bahwa:

- a. Apabila nilai variabel yang terdiri dari Pelayanan Pandu, produktivitas bongkar muat, dan Kepengurusan dokumen mempunyai nilai nol, maka variabel nilai perusahaan akan tetap sebesar 0.444 karena nilai konstanta menunjukkan nilai sebesar 0.444
- b. Nilai koefisien Pelayanan pandu (X_1) sebesar 0.396 menunjukkan bahwa variabel Pelayanan Pandu (X_1) memiliki hubungan Positif terhadap Kinerja Perusahaan
- c. Nilai koefisien Produktifitas Bongkar muat (X_2) sebesar 0.019 menunjukkan bahwa variabel Produktifitas Bongkar muat (X_2) memiliki hubungan Positif terhadap Kinerja Perusahaan
- d. Nilai koefisien Kepengurusan Dokumen (X_3) sebesar 0.572 menunjukkan bahwa variabel Kepengurusan Dokumen (X_3) memiliki hubungan positif terhadap Kinerja Perusahaan.

4.2.4 Analisa Koefisien Determinasi Berganda

Pengukuran koefisien determinasi berganda bertujuan untuk mengetahui besarnya korelasi dan pengaruh 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 R². Hasil pengukuran koefisien korelasi berganda penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.11 Hasil Perhitungan Uji Koefisiensi R dan R²

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.808 ^a	.653	.635	1.068

Data diolah penulis Menggunakan SPSS 25 (2019)

Dari tabel 4.11 di atas, hasil menunjukkan R sebesar 0.808 menunjukkan bahwa hubungan korelasi antara Kinerja Perusahaan dengan variabel Pelayanan pandu, Produktifitas bongkar muat, dan kepengurusan dokumen 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 0.653 atau sebesar 65.3%. Nilai ini menunjukkan Kinerja Perusahaan memiliki hubungan dengan variabel Pelayanan pandu, produktivitas bongkar muat, Dan kepengurusan dokumen, sisanya sebesar 34.7% memiliki hubungan oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

4.2.5 Uji Hipotesis

A. Uji F (Simultan)

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen dalam hal ini pelayanan pandu (X_1), Produktifitas bongkar muat (X_2) Dan Kepengurusan dokumen (X_3) secara bersama-sama (simultan) berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen yaitu Kinerja Perusahaan (Y).

Tabel 4.12 : Tabel Anova

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	128.584	3	42.861	37.597	.000 ^b
Residual	68.401	60	1.140		
Total	196.984	63			

a. Dependent Variable: Kinerja Perusahaan

b. Predictors: (Constant), , Produktifitas Bongkar muat, Pelayanan Pandu, Kepengurusan Dokumen

Data diolah penulis Menggunakan SPSS 25 (2019)

Perumusan hipotesis untuk uji F (simultan):

1. $H_0 = 0$

$H_1 \neq 0$

Atau

H_0 : Seluruh variabel bebas yang terdiri dari Pelayanan Pandu (X_1), Produktifitas Bongkar Muat (X_2) dan Kepengurusan dokumen (X_3) tidak berpengaruh signifikan secara simultan terhadap Kinerja Perusahaan (Y) pada PT. Dian Samudera *Line* - Surabaya.

H_1 : Seluruh variabel bebas yang terdiri dari Pelayanan Pandu (X_1), Produktifitas Bongkar Muat (X_2) dan Kepengurusan dokumen (X_3) berpengaruh signifikan secara simultan terhadap Kinerja Perusahaan (Y) pada PT. Dian Samudera *Line* - Surabaya.

Jika Nilai signifikansi dari uji F sig < 0,05 atau $F_{hitung} > F_{tabel}$ maka terdapat pengaruh variabel X secara simultan terhadap variabel Y. Jika nilai sig > 0,05 atau $F_{hitung} < F_{tabel}$ maka tidak terdapat pengaruh variabel X secara simultan terhadap variabel Y.

$$\begin{aligned} 2. F_{tabel} &= F(k ; n-k) \\ &= F(3 ; 61) \\ &= 2,76 \end{aligned}$$

Berdasarkan Tabel 4.12 uji ANOVA atau F didapatkan F_{hitung} sebesar 37.597 dengan tingkat signifikansi 0.000. Karena $F_{hitung} > F_{tabel}$ ($37.597 > 2,76$) dan tingkat signifikansi $0.000 < 0,05$ maka dapat menunjukkan bahwa H_0 ditolak dan H_1 diterima.

Kesimpulan: Variabel bebas Pelayanan Pandu (X_1), Produktifitas Bongkar Muat (X_2) dan Kepengurusan Dokumen (X_3) berpengaruh signifikan secara simultan terhadap Kinerja Perusahaan (Y) pada PT. Dian Samudera *Line* – Surabaya.

B. Uji t (Parsial)

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah dalam model regresi variabel independen secara parsial berpengaruh signifikan atau tidak terhadap variabel dependen

Tabel 4.13 : Tabel Uji t

Model	ColLinearity Statistics				
	Tolerance	VIF	Standardized Coefficients beta	T	Sig.
(Constant)	.444	1.639		.271	.787
Pelayanan Pandu	.396	.092	.381	4.322	.000
Produktifitas Bongkar muat	.019	.141	.012	.136	.892
Kepengurusan Dokumen	.572	.084	.582	6.838	.000

Data diolah penulis Menggunakan SPSS 25 (2019)

Berdasarkan hasil uji t dengan spss yang disajikan pada tabel 4.13 di atas, maka diketahui bahwa : Uji t yaitu suatu uji untuk mengetahui signifikan pengaruh variabel bebas (Pelayanan Pandu , Produktifitas Bongkar Muat, dan Kepengurusan Dokumen) secara parsial atau individual menerangkan variabel terikat (Kinerja Perusahaan).

1. Perumusan hipotesis untuk uji t (parsial)

$$\begin{aligned}
 T_{\text{tabel}} &= t(\alpha/2; n-k-1) \\
 &= t(0,05/2; 64 - 3 - 1) \\
 &= 0,025 ; 59 \\
 &= 2,001
 \end{aligned}$$

Keterangan :

1. $T_{\text{hitung}} < T_{\text{tabel}}$ maka tidak terdapat pengaruh variabel X secara parsial terhadap variabel Y.
2. $T_{\text{hitung}} > T_{\text{tabel}}$ maka terdapat pengaruh variabel X secara parsial terhadap variabel Y.

1. Variabel Pelayanan kapal pandu (X_1)

memiliki hubungan yang signifikan terhadap Kinerja Perusahaan

(Y). Hal ini dapat dibuktikan dengan hasil tingkat signifikansi lebih kecil dari 0.05 dan t hitung sebesar 4.322 lebih besar dari t tabel sebesar 2,001. Maka dapat disimpulkan bahwa Variabel Pelayanan kapal pandu berpengaruh signifikan terhadap variabel Kinerja perusahaan secara parsial. ini berarti H_a diterima.

2. Variabel Produktifitas Bongkar Muat (X_2)

Nilai t hitung untuk Variabel Produktifitas Bongkar Muat (X_2) sebesar 0.136 lebih kecil dari t tabel sebesar 2,001 dengan tingkat signifikansi lebih kecil dari 0.05. Maka dapat disimpulkan bahwa Variabel Produktifitas Bongkar Muat tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel Kinerja perusahaan secara parsial. ini berarti H_a Ditolak

3. Variabel Kepengurusan Dokumen (X_3)

Nilai t hitung untuk variabel Kepengurusan Dokumen (X_3) sebesar 6.838 lebih Besar dari t-tabel sebesar 2,001 dengan tingkat signifikansi lebih besar dari 0.05. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel Kepengurusan dokumen berpengaruh signifikan terhadap variabel Kinerja perusahaan secara parsial. ini berarti H_a diterima.

4.3 Pembahasan

4.3.1 Pengaruh Pelayanan Pandu (X_1) terhadap Kinerja Perusahaan (Y)

Pengujian hipotesis pertama (H_1) yang menyatakan bahwa “Pelayanan Pandu (X_1) berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan (Y)” dapat diterima, karena variabel pelayanan pandu berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kinerja Perusahaan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,381. Hal tersebut dibuktikan dengan analisis uji t yang menunjukkan nilai t_{hitung} 4.322 > nilai t_{tabel} 2,001 dan tingkat signifikansi ,000 < probabilitas signifikansi $\alpha = 0,05$. Pengujian hipotesis pertama menunjukkan hasil penelitian bahwa Pelayanan Pandu berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kinerja

Perusahaan. Hal ini berarti semakin cepat pelayanan pandu maka kinerja keagenan semakin bagus.

4.3.2 Pengaruh Produktifitas Bongkar Muat (X_2) terhadap Kinerja Perusahaan (Y)

Pengujian hipotesis kedua (H_2) yang menyatakan bahwa “ Produktifitas Bongkar Muat (X_2) berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja Perusahaan (Y) “ tidak dapat diterima, karena variabel produktifitas bongkarr muat berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Kinerja Perusahaan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0.012. Hal tersebut dibuktikan dengan analisis uji t yang menunjukkan nilai t_{hitung} 0.136 lebih kecil dari t tabel sebesar 2,001 dan tingkat signifikansi , 0.892 < probabilitas signifikansi $\alpha = 0,05$.

Pengujian hipotesis kedua menunjukkan hasil penelitian bahwa Produktifitas Bongkar Muat berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Kinerja Perusahaan. Hal ini berarti semakin tinggi tingkat Produktifitas Bongkar Muat maka Kinerja perusahaan keagenan akan semakin Terhambat.

4.3.3 Pengaruh Kepengurusan Dokumen (X_3) terhadap Kinerja Perusahaan (Y)

Pernyataan hipotesis ketiga (H_3) yang menyatakan bahwa “ kepengurusan dokumen (X_3) berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja keagenan (Y) “ dapat diterima, karena variabel Kepengurusan Dokumen berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keputusan Pembelian dengan nilai koefisien regresi sebesar 0.582. Hal tersebut dibuktikan dengan analisis uji t yang menunjukkan nilai t_{hitung} 6.838 > nilai t_{tabel} 2,001 dan tingkat signifikansi ,000 < probabilitas signifikansi $\alpha = 0,05$.

Pengujian hipotesis ketiga menunjukkan hasil penelitian bahwa

Kepengurusan Dokumen berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kinerja Keagenan. Hal ini berarti semakin cepat pelayanan yang diberikan oleh instansi pelabuhan maka Kinerja perusahaan keagenan akan semakin bagus.

4.3.4 Pengaruh Pelayanan Pandu (X₁) Produktifitas Bongkar Muat (X₂) Pengaruh Kepengurusan Dokumen (X₃) terhadap Kinerja Perusahaan (Y)

Hasil uji F penelitian ini menunjukkan bahwa nilai F_{hitung} yang dihasilkan model regresi adalah sebesar 37.597 dengan tingkat signifikansi $0,000 < 0,05$. Hasil uji F tersebut telah membuktikan bahwa hipotesis keempat penelitian ini, yaitu: “Diduga variabel Pelayanan Pandu, Produktifitas Bongkar Muat dan Kepengurusan Dokumen memiliki hubungan yang signifikan secara simultan terhadap Kinerja perusahaan pada PT. Dian Samudera Line - Surabaya,” diterima.

Hasil uji T secara (parsial) menunjukkan bahwa Pelayanan pandu (X₁), dan Kepengurusan Dokumen (X₃) memiliki pengaruh positif dan signifikan secara Parsial terhadap Kinerja Perusahaan (Y). Hal tersebut didukung dengan nilai signifikansi < 0.05

Sedangkan pada variabel Produktifitas Bongkar muat (X₂) memiliki pengaruh positif dan tidak signifikan secara Parsial terhadap Kinerja Perusahaan (Y). Hal tersebut didukung karena nilai signifikansi yang dihasilkan 0.136 lebih dari 0.05.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pelayanan Kapal pandu berpengaruh secara signifikan dan positif terhadap Kinerja perusahaan keagenan PT. Dian Samudera Line – Surabaya. Artinya jika Pelayanan kapal pandu tidak mengalami keterlambatan, maka kinerja perusahaan keagenan tidak mengalami hambatan.
2. Produktifitas bongkar muat secara parsial tidak berpengaruh signifikan namun positif terhadap Kinerja perusahaan keagenan PT. Dian Samudera Line – Surabaya. Artinya jika Dermaga Mengalami kepadatan akibat aktivitas Bongkar Muat, maka kinerja perusahaan keagenan mengalami hambatan.
3. Kepengurusan dokumen berpengaruh secara signifikan dan positif terhadap Kinerja perusahaan keagenan PT. Dian Samudera Line – Surabaya. Artinya jika kepengurusan dokumen tepat waktu dan tidak mengalami keterlambatan kepengurusan , maka kinerja perusahaan keagenan tidak mengalami hambatan.
4. Secara simultan (bersama-sama) 65.3% terdapat pengaruh positif antara variabel-variabel bebas (X) yaitu Pelayanan pandu, Produktifitas Bongkar Muat, dan Kepengurusan Dokumen terhadap variabel terikat (Y) Yaitu Kinerja Perusahaan pada PT. Dian Samudera Line - Surabaya

5.2 Saran

Saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Waktu tunggu kapal (Waiting Time), merupakan permasalahan yang sering timbul pada saat Kapal akan bersandar di Pelabuhan. Terutama Pelabuhan yang intensitas kunjungan Kapalnya tinggi. Penelitian ini, bukan mencari seberapa besar nilai waktu tunggu kapal di PT. Dian Samudera Line – Surabaya, akan tetapi hanya mencari pengaruh yang menyebabkan terjadinya Waktu tunggu kapal tersebut. Pada kenyataannya Waktu tunggu kapal mempengaruhi Kinerja Perusahaan Keagenan Pelayaran.
2. Peralatan bongkar muat di Pelabuhan Kapal *General Cargo* masih sangat minim, hal ini mengkhawatirkan pada saat kondisi sibuk akan menyebabkan semakin menurunnya Produktifitas Bongkar dan Muat barang. Untuk itu perlu ditambah peralatan yang memadai sesuai kebutuhannya.
3. Perlu dibentuk Pusat Pelayanan 1 atap di Pelabuhan, agar proses pengurusan administrasi (Dokumen- Dokumen yang diperlukan) lebih singkat dan tidak berbelit-belit sehingga terjadi koordinasi yang baik antara pengguna jasa Pelabuhan (Perusahaan Pelayaran) dan *stakeholder* yang berkepentingan.
4. Untuk peneliti selanjutnya, penggalan kelima variabel ini untuk diteliti, dapat terus dilakukan. Sebaiknya juga menambahkan variabel lain selain ketiga variabel independen yang telah diteliti, sehingga terlihat variabel-variabel lain yang dapat mempengaruhi kinerja perusahaan keagenan kapal.

DAFTAR PUSTAKA

Abbas Salim, H.A. "*Manajemen Transportasi*". Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2010, hal 98)

Akdon, Riduwan. "*Rumus dan Data dalam Aplikasi Statistika*". Alfabeta, Bandung, 2011

Amir, Taufiq, M. "*Inovasi Pendidikan Melalui Problem Based Learning*". Kencana Prenada Media Group: Jakarta, 2013

Bambang Triatmodjo, "*Pelabuhan*". Yogyakarta: Beta Offset, 2011

Darmawan. "*Metode Penelitian Kuantitatif*". Bandung: Remaja Rosdakarya 2013

Ghozali, Imam. "*Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*". Badan Penerbit Universitas Diponegoro. analisis grafik dan uji statistik Semarang, 2011

Ghozali, Imam. "*Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS*". Universitas Diponegoro. Yogyakarta 2012

Ghozali, Imam. "*Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS*". UNDIP. Semarang, 2009

Gultom, Elfrida. "*Refungsionalisasi pengaturan pelabuhan untuk meningkatkan ekonomi nasional*". Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011

Hasibuan, Malayu S.P. "*Manajemen Sumber Daya Manusia*". Edisi Revisi. Jakarta: Penerbit PT Bumi Aksara. 2012

Hamid, Sanusi "*Manajemen Sumber Daya Manusia Lanjutan*". CV Budi Utama Yogyakarta: 2012

Priyatno Duwi. *“Teknik Mudah dan Cepat Melakukan Analisis Data Penelitian dengan SPSS”*, Gava Media, Yogyakarta 2012

Sedarmayanti. *“Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja”*. MandarMaju, Jakarta 2014

Sugiyono. *“Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D”*. Alfabeta, Bandung, 2011

Sujarweni, V. Wiratna. *“Metode Penelitian: Lengkap, Praktis, dan Mudah Dipahami”*. Pustaka Baru Press, Yogyakarta: 2014

Sugiyono, *“Metodelogi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D”*. Bandung, Alfabeta : 2013

Sugiyono, *“Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D”*. Alfabeta, Bandung : 2012

Sugiyono. *“Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D”*. Alfabeta, Bandung 2010

Sekaran, Uma. *“Research Methods for business Edisi I and 2”*. Salemba Empat, Jakarta : 2011

Tjiptono, Fandy. *“Pemasaran Jasa – Prinsip, Penerapan, dan Penelitian”*, Andi Offset, Yogyakarta. 2013

Jurnal

1. Hendra Gunawan dan Zulfity Ramdan. 2012. *“Pengaruh Konflik Peran, Ketidajelasan Peran, Kelebihan Peran, dan Gaya Kepemimpinan Terhadap Kinerja Auditor di Kantor Akuntan Publik Wilayah DKI Jakarta”*. Binus Business Review Vol. 3 No. 2 : 825-839.

2. Heady, Ferrel and Sybil I. Stokes (ed), 1962. *"Papers in Comparative Public Administration"*, The University of Michigan, Institute of Public Administration, Ann Arbor, Michigan.
3. Islamy, M. Irfan, 1999, Reformasi Pelayanan Publik, Makalah Pelatihan Strategi Pembangunan Sumber Manusia Aparatur Pemerintah Daerah dalam Era Globalisasi, di Kabupaten Daerah Tingkat II Trenggalek.
4. Nurhayati, dan Wahyu, W. M. 2012. *"Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Minat Beli Ulang Masyarakat Terhadap Produk Handphone"*. Value Added: Vol 8, No 2. Universitas Muhammadiyah Semarang

Peraturan perundang – undangan :

1. Undang - Undang RI No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran.
2. Undang – undang RI No. 10 tahun 1995 tentang kepabeanaan.
3. Peraturan Pemerintah no 82 tahun 1999 tentang angkutan di perairan
4. Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 356/MENKES/PER/IV/2008 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor kesehatan Pelabuhan,
5. Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 2348/MENKES/PER/XI/2011 Tentang perubahan atas peraturan Menteri Kesehatan
6. Keputusan menteri perhubungan nomor 24 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan pemanduan
7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2001. Tentang penyelenggaraan dan perusahaan angkutan laut
8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal
9. Keputusan Menteri perhubungan Nomor 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional
10. Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor PP.72/2/20-99 tanggal 27 Oktober 1999 tentang standar kerja operasional pelabuhan laut
11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 24 Tahun 2001 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen.
12. Keputusan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan tata kerja kantor kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Website

1. https://id.wikipedia.org/wiki/Teknologi_informasi
2. https://id.wikipedia.org/wiki/Pasang_laut
3. <http://dosensosiologi.com/penelitian-deskriptif/>
4. http://baharisejahterajogjakarta.blogspot.com/2017/01/keagenan_kapal.html
5. <https://pangeransastra.wordpress.com/2014/10/13/penelitian-deskriptif/>



LAMPIRAN

LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL PT. DIAN SAMUDERA LINE – SURABAYA

LAPORAN BULANAN KUNJUNGAN KAPAL DI PELABUHAN SURABAYA INDONESIA PT. PERUSAHAAN PELAYARAN NASIONAL DIAN SAMUDERA LINE CABANG SURABAYA

NAMA PERUSAHAAN : PT DIAN SMAUDERA LINE
ALAMAT : JL. IKAN MUNGSIK 35
BULAN : NOVEMBER 2018
TELEFON : 031 - 3573557
FILE :

NO	NAMA KAPAL	DATANG DARI PELABUHAN		BONGKAR KG / M3	JENIS BARANG	BERANGKAT KE PELABUHAN		MUAT KG / M3	JENIS BARANG	STATUS TRAYEK (L/T) *	STATUS KAPAL (M/C/K/O) *	TONASE (GT)
		TANGGAL	TANGGAL			TANGGAL	TANGGAL					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	TB. TYM MULLIA / TK. LILI 18	5-Nov-18	PONTIANAK	3.890	C.P.O	10-Nov-18	TG. REDEB	NIHIL	NIHIL	T	K	119
2	TB. BINTANG ABADI TK. LILI II	21-Nov-18	LEMPAKE, BERAU	1.800	C.P.O	29-Nov-18	SANGKULIRANG	NIHIL	NIHIL	T	K	51
3	KMP. SHEFA GIRI NUSA	23-Nov-18	PADANGBAI	DOCK	-	4-Dec-18	LEMBAR. NTB	NIHIL	NIHIL	L	K	1.152
4	MT. WOODIN FRANK	26-Nov-18	GRESIK	-	-	29-Nov-18	TG. BAKAU	4.000	P.F.A.D	T	K	7.143
5	MY. HALPHONG	29-Nov-18	THAILAND	1.309	EQUIPMENT	29-Nov-18	SINGAPORE	-	-	T	K	1.686
6	TB. LILY TUG / TK. LILI VIII	29-Nov-18	MELAK, KALTIM	2.589	C.P.O	5-Dec-18	SAMARINDA	NIHIL	NIHIL	T	K	94
JUMLAH				9.588		JUMLAH		4.000				

OTORITAS PELABUHAN SURABAYA

KETERANGAN :
L : LINER
T : TRAMPER
M : MILIK
C : CHARTER
K : KEAGENAN

Surabaya, 30 November 2018
PT. DIAN SAMUDERA LINE
CABANG SURABAYA



LAPORAN BULANAN KUNJUNGAN KAPAL DI PELABUHAN SURABAYA INDONESIA
PT. PERUSAHAAN PELAYARAN NASIONAL DIAN SAMUDERA LINE CABANG SURABAYA

NAMA PERUSAHAAN : PT DIAN SMAUDERA LINE
ALAMAT : JL IKAN MUNGSI 35
BULAN : OKTOBER 2018
TELEPON : 031 - 3573557
FILE :

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR KG / M3	JENIS BARANG	BERANGKAT		MUAT KG / M3	JENIS BARANG	STATUS TRAYEK (L/T)*	STATUS KAPAL (M/C/K/O)*	TONASE (GT)
		TANGGAL	DARI PELABUHAN			TANGGAL	KE PELABUHAN					
1	MT. DH FEALTY	6-Oct-18	GRESIK	-	-	8-Oct-18	WENZHOU	10,500	R.D.B.STEARIN	T	K	8,860
2	TB CPC1 TK. CIPTA MANDIRI III	9-Oct-18	SAMARINDA	4,268	C.P.O	16-Oct-18	SAMPIT, KALSEL	NIHIL	NIHIL	T	K	178
3	TB EDRIC I TK. GABRIELA III	12-Oct-18	BATU LICIN	2,498	C.P.O	20-Oct-18	BALIKPAPAN	NIHIL	NIHIL	T	K	92
JUMLAH				6,766		JUMLAH		10,500				

KETERANGAN:
L : LINER
T : TRAMPER
M : MILIK
C : CHARTER
K : KEAGENAN

OTORITAS PELABUHAN SURABAYA


BJCKO EKASANO
Penata (III/c)
NIP. 19660600 199612 1 001

Surabaya, 31 Oktober 2018
PT. DIAN SAMUDERA LINE
CABANG SURABAYA


VICTOR DIKA
Kepala Cabang

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL

Dasar : PP No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di perairan
DI PELABUHAN TG. PERAK SURABAYA
PT. PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT NASIONAL / KHUSUS / RAKYAT (PUSAT / CABANG) *

NAMA PERUSAHAAN :
ALAMAT :
NOMOR TELEPHON :
BULAN : SEPTEMBER 2018

Kepada
Yth. Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan
Tanjung Perak
di-
SURABAYA

NO.	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR [TON/m3]	JENIS BARANG	BERANGKAT		MUAT [TON/m3]	JENIS BARANG	STATUS TRAYEK [L/T]	S KAP
		TANGGAL	DARI PELABUHAN			TANGGAL	KEPELABUHAN				
1.	MT. CHINDULA WELLINGBORNE	9/9/18	SINGAPORE	-	-	12/9/18	Wlsan, Korea	8,500	Palm oil	T	
2.	MT. GS CRANE	10/9/18	SINGAPORE	-	-	13/9/18	Wenzhou	10,000	Palm oil	T	
3.	MT. GLOBAL VIEWS	19/9/18	SINGAPORE	-	-	22/9/18	Buzao, China	12,000	Palm oil	T	
4.	MT. BIRING I TK. GABRIELA III	18/9/18	Batu LICIN	2,571	C.P.O	22/9/18	Batu Licin	-	-	T	

Coret yang tidak perlu

terangan :
: Liner
: Traner
: Milik
: Charter
: Keagenan


KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
KANTOR OTORITAS PELABUHAN
UTAMA TANJUNGPERAK

Surabaya,
Perusahaan Angkutan Laut
PT. DIAN SAMUDERA LINE

Pimpinan

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL

Dasar : PP No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di perairan

DI PELABUHAN TG. PERAK SURABAYA

PT. PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT NASIONAL / KHUSUS / RAKYAT (PUSAT / CABANG) *

NAMA PERUSAHAAN : PT. DEAN SAMUDERA LINE
 LAMAT : JL. DEAN MONGSING VI/35
 NOMOR TELEPHON : 031 2525252
 SURABAYA : AGUSTUS 2018

Kepada
 Yth. Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Ut
 Tanjung Perak
 di-
 SURABAYA

NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR [TON/m3]	JENIS BARANG	BERANGKAT		MUAT [TON/m3]	JENIS BARANG	STATUS TRAYEK [UT]	STATUS KAPAL [M]
	TANGGAL	DARI PELABUHAN			TANGGAL	KEPELABUHAN				
TB.LILI TUG TK.LILI VIII	13/08/18	SAMARINDA	2.582 MT	C.P.O	21/08/18	KALIMANTAN	-	-	T	K
TB. TT 57 TK.MITRA BAHARI	21/08/18	KALTIM	3.699 MT	C.P.O	28/08/18	BALIKPAPAN	-	-	T	K
MT. HANYU GLORY	21/08/18	SEMARANG	-	-	22/08/18	ULSAN, KOREA	2.000 MT	PALM ACE-PATTY + ISITILEAT	T	KK

yang tidak perlu

gan :
 Liner
 Trainer
 Milik
 Charter
 Keagenan



Surabaya
 Perusahaan Angkutan Laut
 PT. DEAN SAMUDERA LINE
 Pimpinan



LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL

Dasar : PP No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di perairan

DI PELABUHAN TG. PERAK SURABAYA

PT. PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT NASIONAL / KHUSUS / RAKYAT (PUSAT / CABANG) *

NAMA PERUSAHAAN : PT. DEAN SAMUDERA LINE
 LAMAT : JL. DEAN MONGSING VI/35
 NOMOR TELEPHON : 031 2525252
 SURABAYA : AGUSTUS 2018

Kepada
 Yth. Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama
 Tanjung Perak
 di-
 SURABAYA

NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR [TON/m3]	JENIS BARANG	BERANGKAT		MUAT [TON/m3]	JENIS BARANG	STATUS TRAYEK [UT]	STATUS KAPAL [M/CK]
	TANGGAL	DARI PELABUHAN			TANGGAL	KEPELABUHAN				
MV.THANH THUY	24/07/18	MIRAH S JAMRU S	6.000 MT	AMMONIUM SULFAT - pupuk	26/07/18	MAKASSAR	-	-	T	K
POB. DELTA VICTORY	08/07/18	MIRAH S	4.015 MT	C.P.O	19/07/18	ASIKI	-	-	T	K

yang tidak perlu

gan :
 Liner
 Trainer
 Milik
 Charter
 Keagenan



Surabaya
 Perusahaan Angkutan Laut
 PT. DEAN SAMUDERA LINE
 Pimpinan



LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL

Dasar : PP No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di perairan

DI PELABUHAN TG. PERAK SURABAYA

PT. PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT NASIONAL / KHUSUS / RAKYAT (PUSAT / CABANG) *

MA PERUSAHAAN : PT. DIAN SAMUDERA LINE
 AMAT : JL. IKHAR MUNGSIK 35
 MOR TELEPHON : 031-3573557
 LAN : SURABAYA

Kepada
 Yth. Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama
 Tanjung Perak
 di-
 SURABAYA

NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR [TON/m3]	JENIS BARANG	BERANGKAT		MUAT [TON/m3]	JENIS BARANG	STATUS TRAYEK [LT]	STATUS KAPAL [M/C]
	TANGGAL	DARI PELABUHAN			TANGGAL	KEPELABUHAN				
TK. HENTING ABADI VI TK. Lili I	01/06/2018	Kunci	1750 MT	C. P. O.	22/06/2018	Samarinda	-	-	T	K

ang tidak perlu

n :
 iner
 raner
 ilik
 harter
 eagenan



Surabaya,
 Perusahaan Angkutan Laut
 PT.....

[Signature]
 Pimpinan

LAPORAN BULANAN KUNJUNGAN KAPAL DI PELABUHAN GRESIK INDONESIA
 PT. PERUSAHAAN PELAYARAN NASIONAL DIAN SAMUDERA LINE CABANG GRESIK

NAMA PERUSAHAAN : PT DIAN SAMUDERA LINE
 ALAMAT : JL. IKHAR MUNGSIK 35
 BULAN : Mei 2018
 TELEPON : 031 - 3573557
 FILE : LAP. LALAU/SHI 1

LAMPIRAN VII KEPMENHUB
 NOMOR : KM.33 TAHUN 2001

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR KG / M3	JENIS BARANG	BERANGKAT		MUAT KG / M3	JENIS BARANG	STATUS TRAYEK (LT)*	STATUS KAPAL (M/C/K/O)*	TONASE (GT)
		TANGGAL	DARI PELABUHAN			TANGGAL	KE PELABUHAN					
1	MV. ANSHUN 5	9-May-18	CHINA	22,000,000	PHOSPHATE	13-May-18	TABONEO	NIHIL	NIHIL	L	K	20,398
2	MV. HONGSHENG 7	10-May-18	CHINA	21,600,000	SULPHATE	20-May-18	SINGAPORE	NIHIL	NIHIL	L	K	15,849
3	MT. KINGFISHER	30-May-18	PHILIPINA	NIHIL	NIHIL	31-May-18	SINGAPORE	23,000	CRUDE OIL	L	K	22,184
JUMLAH				43,600		JUMLAH		23,000				

KETERANGAN:
 L : LINER
 T : TRAMPER
 M : MILIK
 C : CHARTER
 K : KEAGENAN

[Signature]
 S. AVIOR
 Pemada Mudo (C/1/a)

Surabaya, 31 Mei 2018
 PT. DIAN SAMUDERA LINE
 CABANG GRESIK

[Signature]
 VICTOR DUKA
 Kepala Cabang

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL

Dasar : PP No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di perairan
 DI PELABUHAN TG. PERAK SURABAYA
 PT. PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT NASIONAL / KHUSUS / RAKYAT (PUSAT / CABANG) *

NAMA PERUSAHAAN : PT. DIAN SAMUDRA LINE
 ALAMAT : JL. IKAN MINGSING VI/35
 NOMOR TELEPHON :
 BULAN : Mei 2013

Kepada
 Yth. Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama
 Tanjung Perak
 di-
 SURABAYA

NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR [TON/m3]	JENIS BARANG	BERANGKAT		MUAT [TON/m3]	JENIS BARANG	STATUS TRAYEK [L/T]	STATUS KAPAL [M]
	TANGGAL	DARI PELABUHAN			TANGGAL	KEPELABUHAN				
NIHIL NIHIL NIHIL		NIHIL			NIHIL			NIHIL		

yang tidak perlu

an :
 Liner
 Traner
 Milik
 Charter
 Keagenan

Surabaya.
 Perusahaan Angkutan Laut
 PT.
 Pimpinan

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL

Dasar : PP No. 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di perairan
 DI PELABUHAN TG. PERAK SURABAYA
 PT. PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT NASIONAL / KHUSUS / RAKYAT (PUSAT / CABANG) *

NAMA PERUSAHAAN : PT. DIAN SAMUDRA LINE
 ALAMAT : JL. IKAN MINGSING 6 No 35
 NOMOR TELEPHON : 02230283320
 BULAN : April

Kepada
 Yth. Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan
 Tanjung Perak
 di-
 SURABAYA

NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR [TON/m3]	JENIS BARANG	BERANGKAT		MUAT [TON/m3]	JENIS BARANG	STATUS TRAYEK [L/T]	STATUS KAPAL
	TANGGAL	DARI PELABUHAN			TANGGAL	KEPELABUHAN				
TB. TB // K. CD 101 // KM 1002	2 April 2013	Marunda	-	Iron Kapal Karuk			-	Dressing	T	K
TB. AB 15 // SIB 1016 // SIB 1019	2 April 2013	Marunda	-	Kapal Karuk Dressing			-	Dressing	T	K
TA. Ocean India K. Alfa Kencana	13 April 2013	Bontang	4.200 MT	CPC			-			
Lct. Bima Giri Nuga	20 April 2013	Bontang	-	lockin	26 April 2013	Semerinda	-		T	K
		Benda			30 April 2013	Padang Bali	-		T	K

yang tidak perlu

angan :
 : Liner
 : Traner
 : Milik
 : Charter
 : Keagenan

Surabaya.
 Perusahaan Angkutan Laut
 PT.
 Pimpinan

LAPORAN KEGIATAN LAPANGAN
PT. DIAN SAMUDERA LINE – SURABAYA

Pelayanan kapal pandu	Produktifitas bongkar muat alat	waktu kepengurusan dokumen	Cuaca	Kinerja perusahaan
1	60	0,4	0	0,81
0	100	0,2	1	1,19
1	100	0,5	1	0,5
0	100	0,4	1	1,08
1	65	0,1	0	1,00
0	90	0,4	1	0,67
1	100	0,2	1	0
1	60	0,3	1	0
0	25	0	0	0
0	10	0,2	1	0
1	10	0	1	0,01
1	70	0,5	1	1,07
1	100	0,7	0	1
0	20	0,7	0	1,17
1	100	0,7	0	0,81
1	20	0,4	1	1,19
1	50	0,21	0	0,96
1	80	0,55	0	0,08
1	50	1	1	1
1	100	0,33	1	0,5
1	100	0,21	1	0,67
1	20	0,5	1	1,01
1	15	0,32	1	1,01
1	40	0,3	1	1,08
1	100	0,3	0	0
1	40	0,22	1	0
1	45	0,53	1	1,08
1	95	0,2	0	1
0	50	0	1	0,7
1	100	0	1	0,79
1	100	0	1	0,65
1	10	0,01	1	1,01
1	40	0	1	1,12
1	20	0,5	1	2,25
1	10	0,2	0	0,12
1	65	0,5	0	0,4
1	100	0,7	1	1
1	95	0,93	1	0,62
1	100	0,4	1	1,01
0	30	0,4	0	0,9
1	80	0,6	0	1,07
1	100	0,7	1	1
1	20	1	0	1,2
1	100	0,4	0	1,07
1	55	0,4	0	1,28
1	55	0,2	0	0,22
1	100	0,2	1	0,18
1	100	0,2	1	1,03
1	85	0,2	0	1,22
1	10	0,3	1	1,15
1	40	0	0	1
1	20	0	0	0,22
1	10	0	1	0,17
0	65	0,9	1	0,8
1	100	0,3	1	1,17
1	95	0,2	0	0,18
1	100	0,4	0	1,33
1	30	1	1	1,24
1	80	0,2	0	1,08
1	50	0,1	0	1,03
0	80	0,1	0	0,43
1	50	1	0	0,23
0	100	0,75	1	1
1	100	0,4	0	0,23

**HASIL OLAH DATA PENULIS
MENGUNAKAN SPSS 25 (2019)**

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pelayanan Pandu	64	9	15	12.33	1.700
Produktifitas Bongkar muat	64	12	15	13.25	1.127
Kepengurusan Dokumen	64	6	15	13.00	1.799
Kinerja Perusahaan	64	9	15	13.02	1.768
Valid N (listwise)	64				

Correlations

		Kinerja Perusahaan	Pelayanan Pandu	Produktifita s Bongkar muat	Kepengurus an Dokumen
Pearson Correlation	Kinerja Perusahaan	1.000	.595	.428	.723
	Pelayanan Pandu	.595	1.000	.470	.358
	Produktifitas Bongkar muat	.428	.470	1.000	.407
	Kepengurusan Dokumen	.723	.358	.407	1.000
Sig. (1-tailed)	Kinerja Perusahaan	.	.000	.000	.000
	Pelayanan Pandu	.000	.	.000	.002
	Produktifitas Bongkar muat	.000	.000	.	.000
	Kepengurusan Dokumen	.000	.002	.000	.
N	Kinerja Perusahaan	64	64	64	64
	Pelayanan Pandu	64	64	64	64
	Produktifitas Bongkar muat	64	64	64	64
	Kepengurusan Dokumen	64	64	64	64

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	R Square Change	Change Statistics			Sig. F Change	Durbin-Watson
						F Change	df1	df2		
1	.808 ^a	.653	.635	1.068	.653	37.597	3	60	.000	1.879

a. Predictors: (Constant), Kepengurusan Dokumen, Pelayanan Pandu, Produktifitas Bongkar muat

b. Dependent Variable: Kinerja Perusahaan

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	128.584	3	42.861	37.597	.000 ^b
	Residual	68.401	60	1.140		
	Total	196.984	63			

a. Dependent Variable: Kinerja Perusahaan

b. Predictors: (Constant), Kepengurusan Dokumen, Pelayanan Pandu, Produktifitas Bongkar muat

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations			Collinearity Statistics		
		B	Std. Error				Beta	Zero-order	Partial	Partial	Tolerance	VIF
1	(Constant)	.444	1.639		.271	.787						
	Pelayanan Pandu	.396	.092	.381	4.322	.000	.595	.487	.329	.746	1.341	
	Produktifitas Bongkar muat	.019	.141	.012	.136	.892	.428	.018	.010	.714	1.401	
	Kepengurusan Dokumen	.572	.084	.582	6.838	.000	.723	.662	.520	.799	1.252	

a. Dependent Variable: Kinerja Perusahaan

Collinearity Diagnostics^a

Model	Dimensi	Eigenvalue	Condition Index	(Constant)	Variance Proportions		
					Pelayanan Pandu	Produktifitas Bongkar muat	Kepengurusan Dokumen
1	1	3.975	1.000	.00	.00	.00	.00
	2	.012	18.290	.00	.49	.00	.71
	3	.010	20.455	.27	.45	.07	.28
	4	.003	34.531	.73	.06	.93	.01

a. Dependent Variable: Kinerja Perusahaan

Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	8.86	15.25	13.02	1.429	64
Residual	-2.290	1.710	.000	1.042	64
Std. Predicted Value	-2.910	1.565	.000	1.000	64
Std. Residual	-2.145	1.602	.000	.976	64

a. Dependent Variable: Kinerja Perusahaan

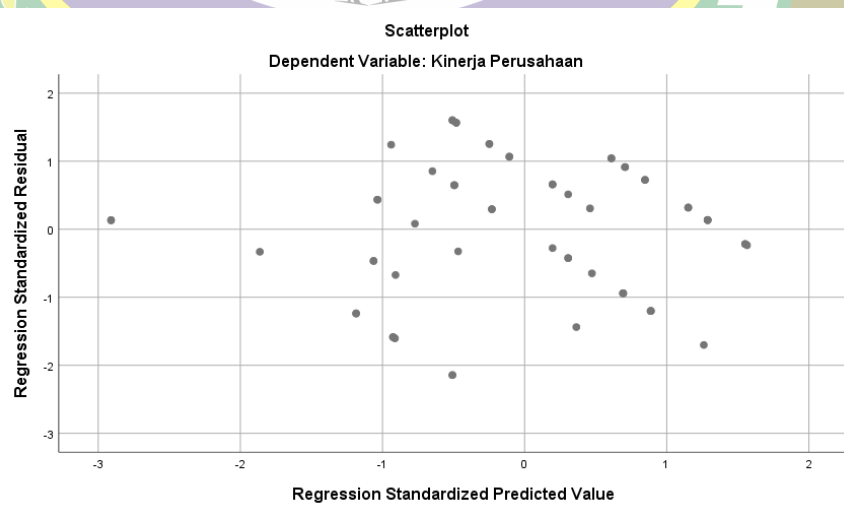
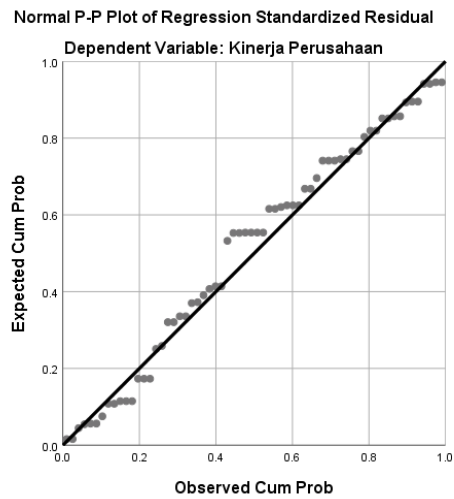
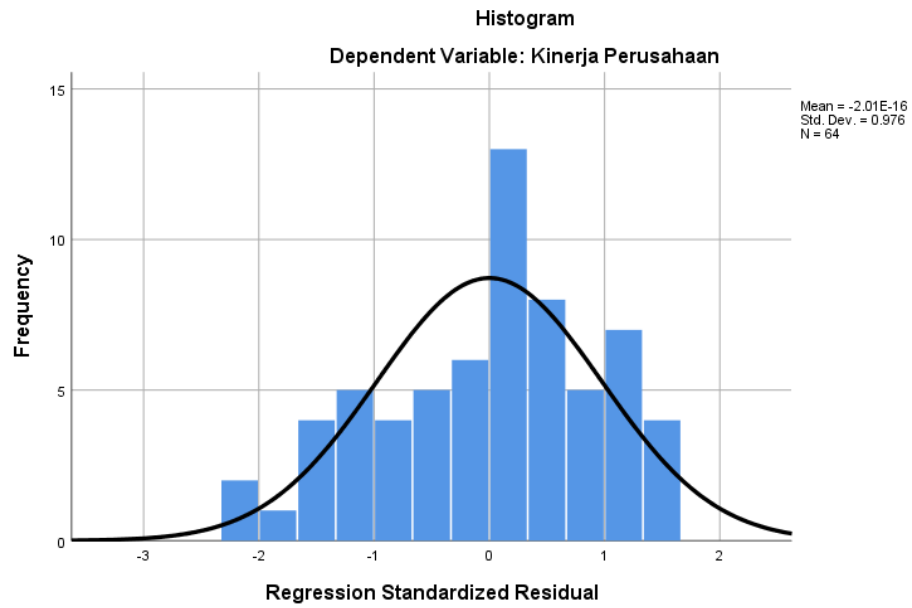
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		64
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.3595795
	Std. Deviation	1.24940357
Most Extreme Differences	Absolute	.103
	Positive	.095
	Negative	-.103
Test Statistic		.103
Asymp. Sig. (2-tailed)		.091 ^c

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.



LEMBAR PENGESAHAN JUDUL



**SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN
STIAMAK BARUNAWATI**

Jl. Perak Barat 173 Surabaya
Website : www.stiamak.ac.id

Telp. (031) 3291096
E-mail : info@stiamak.ac.id

FORMULIR PERMOHONAN PENULISAN SKRIPSI Tahun Akademik : 20.19.../20.20...

Pemohonan penyusunan SKRIPSI dan Dosen Pembimbing bagi mahasiswa:
 Nama : RIZKY AFIANI ARDIANSYAH
 NIM : 151011281
 Program Studi : Administrasi Bisnis
 Alamat : Jl. Kalarat barat III Rv I No 95
 Telp : 082193056116

Judul SKRIPSI :

- Efektivitas Kerja Operator Dry bulk dalam Peningkatan mutu Pelayanan Jasa di PT. Berlian Marjar Sejahtera
- Pengaruh Potongan harga upah Operator head truck dalam Persiapan order Cargo Domestik
- Perbandingan Pelayanan demaga modern dan semi modern dalam Pelayanan Cukai Kering di PT. Terminal Teuh Lamong
- Analisis Faktor - Faktor Penghambat Kematangan Operasional Kapal Pelayaran Lokal terhadap Kinerja trafik di Pelabuhan Keagenan PT. Dian Samudera Line - Surabaya

Dapat disetujui dengan dosen pembimbing :

Mahasiswa yang bersangkutan
Pemohon,

(RIZKY AFIANI ARDIANSYAH)
NIM : 151011281

Surabaya, 08 April 2019

Menyetujui,
Kaprosdi

Soedarmanto, SE, MM

LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI



**SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN
STIAMAK BARUNAWATI**

Jl. Perak Barat 173 Surabaya
Website : www.stiamak.ac.id

Telp. (031) 3291096
E-mail : info@stiamak.ac.id

LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI TAHUN 2019.

Nama : Rizky Alfiani Ardiansyah
 NIM : 151011281
 Tempat Penelitian : Pt. Dian Samudera Lme - SURABAYA
 Judul : Analisis Faktor - Faktor Penghambat Kedatangan Kapal
 Pelayaran Lokal Terhadap Kinerja Perusahaan Keagenan
 Pembimbing 1 : Soedarmanto, SE, MM
 Pembimbing 2 : Drs. Kojanto, MM

No.	Hari/ Tanggal	Bimbingan	Paraf
1.	Senin 13/ Mei 2019	Konsultasi Perubahan judul skripsi	
	14 Juni 19	Revisi bab 1 & 2	A
	28 Juni 19	Revisi bab 3.	H
	13 Juli	Not aulin: ok.	H
	15 Juli	acc. copy	A

Mengetahui,
Kaprosdi Ilmu Administrasi Bisnis

SOEDARMANTO, SE, MM

Surabaya,2019

Mahasiswa

RIZKY ALFIANI ARDIANSYAH
NIM : 151011281

**SURAT IJIN PENELITIAN SKRIPSI
DI PT. DIAN SAMUDERA LINE – SURABAYA**



PT. DIAN SAMUDERA LINE
SHIPPING AGENCY

SURAT KETERANGAN PENELITIAN
No : SP/DSL – SBY/OPS/VI/19

DATE : JULY 21TH, 2019

MESSRS,

PT. DIAN SAMUDERA LINE

AS AGENT

Dengan ini menerangkan Bahwa :

Nama : Rizky Alfiani Ardiansyah

NIM : 151011281

Fak / Jur : Administrasi Bisnis

Universitas : STIA dan manajemen kepelabuhan (STIAMAK)

Adalah benar telah melakukan penelitian dalam rangka penulisan skripsi yang berjudul
“ANALISIS FAKTOR –FAKTOR PENGHAMBAT KEDATANGAN KAPAL
PELAYARAN DOMESTIK TERHADAP KINERJA PERUSAHAAN KEAGENAN”
PADA PT. DIAN SAMUDERA LINE – SURABAYA Sejak tanggal 17 April 2019 sampai
dengan 15 Juli 2019, Dan telah pula membahas hasil penelitiannya dengan kami.

Surabaya, 01 Juni 2019



(Paborzky Zivonimir Duka)