

**BIAYA TENAGA KERJA BONGKAR MUAT, DAN BIAYA
TALLY TERHADAP NET PROFIT MARGIN
PT. SAMUDERA RAYA INDO LINES**

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



Disusun Oleh :

Nama : Wintia Putri Sungging Pangestu
NIM : 1411142
Program Studi : Administrasi Bisnis
Pembimbing : Dr. Chairul Anam, SE, M.Si
Indri Kristiawati, SE, MM

STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHANAN BARUNAWATI

Surabaya

2019

**BIAYA TENAGA KERJA BONGKAR MUAT, DAN BIAYA
TALLY TERHADAP NET PROFIT MARGIN
PT. SAMUDERA RAYA INDO LINES**

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



Disusun Oleh :

Nama : Wintia Putri Sungging Pangestu
NIM : 1411142
Program Studi : Administrasi Bisnis
Pembimbing : Dr. Chairul Anam, SE, M.Si
Indri Kristiawati, SE, MM

STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHANAN BARUNAWATI

Surabaya

2019

LEMBAR PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Wintia Putri Sungging Pangestu
NIM : 1411142
Program Studi : Administrasi Bisnis
Judul Skripsi : Biaya Tenaga Kerja Bongkar Muat, dan
Biaya Tally Terhadap Net Profit Margin
PT. Samudera Raya Indo Lines

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.

Wintia Putri Sungging Pangestu

[]

LAPORAN PENGAJUAN

SKRIPSI

**BIAYA TENAGA KERJA BONGKAR MUAT, DAN BIAYA TALLY
TERHADAP NET PROFIT MARGIN
PT. SAMUDERA RAYA INDO LINES**

DIAJUKAN OLEH:

NAMA: WINTIA PUTRI SUNGGING PANGESTU

NIM : 14.11142

TELAH DISETUJUI DAN DITERIMA DENGAN BAIK OLEH:

Ketua Program Studi

Pembimbing

SOEDARMANTO,SE,MM



Dr. Chairul Anam,SE,M.Si

MENGETAHUI,

**STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA
KETUA**

NUGROHO DWI PRIYOHADI, S.Psi,M.Sc

PENGESAHAN SKRIPSI

**BIAYA TENAGA KERJA BONGKAR MUAT, DAN BIAYA TALLY
TERHADAP NET PROFIT MARGIN
PT SAMUDERA RAYA INDO LINES**

DIAJUKAN OLEH :

NAMA : WINTIA PUTRI SUNGGING PANGESTU

NIM : 14.11142

Telah dipersentasikan di depan dewan penguji dan dinyatakan LULUS pada
tanggal 10 Agustus 2019

DEWAN PENGUJI

- 1 JULI PRASTYORINI, S.Sos,MM (.....)
2. Dr. CHAIRUL ANAM,SE,M.Si (.....)
- 3 Dr. BAMBANG SURYANTORO,SE,M.Si (.....)

MENGETAHUI,

STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA

KETUA

NUGROHO DWI PRIYOHADI, S.Psi,M.Sc

ABSTRAKSI

WINTIA PUTRI SUNGGING PANGESTU BIAYA TENAGA KERJA BONGKAR MUAT, DAN BIAYA TALLY TERHADAP NET PROFIT MARGIN PT. SAMUDERA RAYA INDO LINES

Skripsi. Program Studi Administrasi Bisnis. 2019

Kata kunci: Beban TKBM, Beban Tally, dan Net Profit Margin

PT. Samudera Raya Indo Lines adalah salah satu perusahaan yang bergerak dibidang jasa pelayaran. Yang harus memperhatikan beban – beban biaya operasional kegiatan bongkar muat.

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian 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.

Hasil dalam penelitian ini menunjukkan bahwa (1) beban biaya TKBM memiliki hubungan signifikan terhadap net profit margin. (2) beban biaya Tally memiliki hubungan signifikan terhadap net profit margin. (3) beban biaya TKBM dan biaya Tally secara bersama – sama memiliki hubungan yang signifikan terhadap variabel net profit margin.

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Biaya Tenaga Kerja Bongkar Muat, Dan Biaya Tally Terhadap Net Profit PT. Samudera Raya Indo Lines”**, sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1) Jurusan Administrasi Bisnis STIA Dan Manajemen Kepelabuhan.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak mungkin terselesaikan tanpa adanya dukungan, bantuan, bimbingan, dan nasehat dari berbagai pihak selama penyusunan skripsi ini. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih setulus-tulusnya kepada:

1. Nugroho Dwi Priyohadi, S.Psi,M.Sc, selaku Ketua STIA Dan Manajemen Kepelabuhan.
2. Soedarmanto, SE, MM, selaku Ketua Program Studi STIA Dan Manajemen Kepelabuhan.
3. Dr. Chairul Anam, SE, M.Si, selaku dosen pembimbing skripsi pertama atas segala bimbingan, arahan serta saran yang diberikan kepada penulis sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.
4. Indri Kristiawati, SE, MM, selaku dosen pembimbing skripsi kedua yang telah memberikan masukan dan arahan sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.
5. Ibu Dewi Feriani selaku HR. Manager PT Samudra Raya Indo Lines (SRIL) yang telah memberika ijin untuk melakukan penelitian dan memberikan ilmu pemasaran.
6. Bapak Yohan Imanuel Laksana, selaku Head Administration Depo PT Samudra Raya Indo Lines (SRIL) yang telah memberikan masukan dan arahan.
7. Almarhum Ayah saya, dan ibu saya yang telah memberikan doa dan semangat yang tiada hentinya.

8. Teman-teman penulis di STIA Dan Manajemen Kepelabuhan. Terima kasih atas bantuan, saran, diskusi, serta kerja samanya.
9. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah dengan tulus dan ikhlas memberikan doa dan motivasi sehingga dapat terselesaikannya skripsi ini.

Dalam penulisan skripsi ini masih banyak kekurangan dan kesalahan, karena itu segala kritik dan saran yang membangun akan menyempurnakan penulisan skripsi ini serta bermanfaat bagi penulis dan para pembaca.

Surabaya,

Wintia Putri Sungging Pangestu

1411142

DAFTAR ISI

	Halaman
Halaman Judul	i
Halaman Pernyataan	ii
Halaman Persetujuan	iii
Halaman Pengesahan.....	iv
Abstraksi	v
Kata Pengantar	vi
Daftar Isi	vii
Daftar Tabel.....	x
Daftar Gambar	xi
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Batasan Masalah.....	3
1.4 Tujuan Penelitian	3
1.5 Manfaat Penelitian	4
1.6 Sistematika Penulisan	4
BAB II LANDASAN TEORI	6
2.1 Pengertian Pelabuhan dan Terminal.....	6
2.2 Tujuan Pelabuhan	7
2.3 Badan Usaha Pelabuhan	8
2.4 Petikemas	9
2.4.1 Pengertian Petikemas.....	9
2.4.2 Ukuran Petikemas.....	9
2.4.3 Sistem Bongkar Muat Petikemas.....	10
2.5 Pengertian Biaya.....	11
2.6 Tarif Pelabuhan.	11
2.6.1 Jenis Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan	11
2.6.2 Struktur Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan	11

2.6.3	Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan Di Pelabuhan.....	15
2.7	Pengertian dan Jenis Laba	16
2.7.1	Pengertian Laba	16
2.7.2	Jenis-Jenis Laba.....	17
2.8	Net Profit Margin	17
2.8.1	Pengertian Net Profit Margin	17
2.9	Hubungan Antar Variabel.....	17
2.9.1	Hubungan Biaya TKBM Terhadap Net Profit Margin.	17
2.9.2	Hubungan Biaya Tally Terhadap Net Profit Margin	18
2.9.3	Hubungan Biaya TKBM dan Biaya Tally Terhadap Net Profit Margin	18
2.10	Peneliti Terdahulu	20
2.11	Kerangka Berfikir.....	23
2.12	Hipotesis	23
BAB III METODE PENELITIAN		25
3.1	Jenis Penelitian	25
3.2	Teknik Pengumpulan Data	25
3.3	Jenis dan Sumber data.....	26
3.3.1	Jenis Data.....	26
3.3.2	Sumber Data	26
3.4	Populasi dan Sampel	26
3.4.1	Populasi	26
3.4.2	Sampel	26
3.5	Definisi Operasional Variabel.....	27
3.6	Teknik Analisis Data	28
3.6.1	Analisis Regresi Linier Berganda.....	28
3.6.2	Uji Asumsi Klasik	29
3.6.3	Uji Hipotesis	31
BAB IV ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN.....		33
4.1	Gambaran Umum Perusahaan	33
4.2	Deskriptif Hasil Penelitian	33

4.3	Uji Asumsi Klasik.....	44
4.3.1	Uji Asumsi Klasik	48
4.3.2	Analisis Regesi Linier Berganda.....	49
4.3.3	Uji Hipotesis.....	50
4.4	Pembahasan.....	52
4.4.1	Pengaruh Biaya TKBM Terhadap Net Profit Margin	53
4.4.2	Pengaruh Biaya Tally Terhadap Net Profit Margin	53
4.4.3	Pengaruh Biaya TKBM dan Biaya Tally Terhadap Net Profit Margin.....	53
BAB VKESIMPULAN DAN SARAN		55
5.1	Kesimpulan	55
5.2	Saran	56

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

		Halaman
Tabel	2.1	Ukuran Petikemas ISO 10
Tabel	2.2	Tarif Bongkar Muat..... 15
Tabel	2.3	Tarif Jasa Haulage..... 16
Tabel	2.4	Tarif Jasa Lift On/Lift Off..... 16
Tabel	2.5	Mapping Penelitian Terdahulu 20
Tabel	4.1	Laporan Net Profit Margin..... 34
Tabel	4.2	Beban TKBM 2016 PT SRIL..... 36
Tabel	4.3	Beban Biaya Tally 2016 PT SRIL 37
Tabel	4.4	Laporan Net Profit Margin 2016 PT SRIL 37
Tabel	4.5	Beban TKBM 2017 PT SRIL..... 39
Tabel	4.6	Beban Tally 2017 PT SRIL..... 40
Tabel	4.7	Laporan Net Profit Margin 2017 PT SRIL 42
Tabel	4.8	Beban TKBM 2018 PT SRIL..... 42
Tabel	4.9	Beban Tally 2018 PT SRIL..... 43
Tabel	4.10	Uji Normalitas 46
Tabel	4.11	Uji Multikolineritas..... 48
Tabel	4.12	Uji Autokorelasi 48
Table	4.13	Regresi Linier Berganda 49
Tabel	4.14	Uji F 51
Tabel	4.15	Koefisien Korelasi dan Determinasi 51

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran.....	23
Gambar 4.1 Fluktuasi Laba Bersih 2016	34
Gambar 4.2 Fluktuasi Laba Bersih 2017	39
Gambar 4.3 Fluktuasi Laba Bersih 2018	40
Gambar 4.4 <i>Scatter Plot</i>	47

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sejalan dengan perkembangan ekonomi di Indonesia, dunia bisnis telah mengalami banyak kemajuan. Hal tersebut mengakibatkan terjadinya berbagai macam perubahan, baik dilingkungan perusahaan sendiri maupun diluar lingkungan perusahaan, khususnya perusahaan dan pelaku bisnis yang ada di Indonesia. Tidak dapat dipungkiri lagi dengan kondisi perekonomian Indonesia yang tida stabil tentunya akan berdampak pada kemajuan perusahaan.

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

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

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

membutuhkan biaya untuk melakukan aktivitas tersebut yang mana disebut upah.

Secara sederhana laba dapat diukur dengan selisih antara total pendapatan dengan total biaya yang dikeluarkan. Perolehan laba dapat diukur dengan berbagai cara salah satunya menggunakan rasio net profit margin. Kasmir (2012:200) net profit margin merupakan ukuran keuntungan dengan membandingkan laba setelah bunga dan pajak dibandingkan dengan penjualan untuk melihat pendapatan bersih perusahaan atau penjualan.

Pengendalian biaya tenaga kerja bongkar muat (TKBM) ini penting bagi PT Samudera Raya Indo Lines. Pada kegiatan bongkar muat di PT Samudera Raya Indo Lines, biaya tenaga kerja bongkar muat (TKBM) merupakan salah satu unsur biaya yang dianggap memiliki pengaruh paling besar dibandingkan unsur-unsur biaya lainnya pada segmen usaha jasa bongkar muat sehingga apabila upah tenaga kerja bongkar muat (TKBM) ini mengalami kenaikan maka para Perusahaan Bongkar Muat pada umumnya akan menaikkan tarif jasa bongkar muatnya. Sesuai dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran bertugas menjalankan fungsi sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) atau juga disebut Terminal Operator dengan salah satu segmen usaha jasa Bongkar Muat Barang dan Peti Kemas pada beberapa terminal yang diusahakan salah satunya adalah PT Samudera Raya Indo Lines. Sesuai dengan hasil penelitian terdahulu dari Made Aris (2017:1-10) mengatakan bahwa beban tenaga kerja bongkar muat (TKBM) berpengaruh signifikan terhadap profit margin, sedangkan Tezar (2012:1-11) mengatakan bahwa beban tenaga kerja bongkar muat (TKBM) tidak berpengaruh signifikan terhadap profit margin.

Selain mengendalikan biaya beban kerja tenaga kerja bongkar muat, hal yang tak kalah pentingnya dalam kegiatan bongkar muat adalah beban biaya tally. Beban biaya tally merupakan seseorang yang bertugas untuk menyusun rencana pelaksanaan dan pengendalian perhitungan fisik, pencatatan dan survey kondisi barang pada setiap pergerakan bongkar muat, dimana peran seorang tally sangat menentukan proses kegiatan bongkar muat. Sesuai

dengan hasil penelitian terdahulu Novita (2018:1-10) mengatakan bahwa beban tenaga kerja Tally berpengaruh signifikan terhadap net profit margin, sedangkan Made Aris (2017:1-10) mengatakan bahwa beban tally tidak berpengaruh signifikan terhadap net profit margin.

Dari uraian latar belakang diatas, penulis mengangkat judul **“Biaya Tenaga Kerja Bongkar Muat, dan Biaya Tally Terhadap Net Profit Margin PT Samudera Raya Indo Lines”**

1.2 Rumusan Masalah

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

1. Apakah beban biaya tenaga kerja bongkar muat memiliki hubungan terhadap net profit margin bongkar muat PT Samudera Raya Indo Lines?
2. Apakah beban biaya tally memiliki hubungan terhadap net profit margin PT Samudera Raya Indo Lines?
3. Apakah beban biaya tenaga kerja bongkar muat dan beban biaya tally secara bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap net profit margin PT Samudera Raya Indo Lines?

1.3 Batasan Masalah

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

1. Variabel yang digunakan hanya difokuskan pada beban biaya tenaga kerja (X_1) dan beban biaya tally (X_2) sebagai variabel bebas dan net profit margin (Y) sebagai variabel terikat.
2. Obyek penelitian hanya dibatasi pada PT Samudera Raya Indo Lines.

1.4 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah beban biaya tenaga kerja bongkar muat (TKBM) memiliki hubungan terhadap net profit margin bongkar muat PT Samudera Raya Indo Lines Tahun 2017-2018.

2. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah beban biaya tally memiliki hubungan terhadap *net profit margin* PT Samudera Raya Indo Lines Tahun 2017-2018.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah beban biaya tenaga kerja bongkar muat (TKBM), dan beban biaya tally secara bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap *net profit margin* PT Samudera Raya Indo Lines Tahun 2017-2018.

1.5 Manfaat Penelitian

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

1. Bagi perusahaan: untuk memberikan saran dan masukan yang bermanfaat bagi perusahaan sehingga dapat meningkatkan net profit margin.
2. Bagi peneliti: untuk tambahan ilmu dan pengetahuan serta informasi yang digunakan dalam penelitian.
3. Bagi peneliti selanjutnya: sebagai referensi yang dapat memberikan perbandingan dalam melakukan penelitian dibidang yang sama.

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk memperoleh pembahasan yang sistematis, maka penulis perlu menyusun sistematika sedemikian rupa sehingga dapat menunjukkan hasil penelitian yang baik dan mudah dipahami. Adapun sistematika tersebut adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini membahas tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian,serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini membahas tentang kajian-kajian teori mengenai variabel-variabel yang diteliti seperti kinerja operator, peralatan bongkar

muat dan handling petikemas. Serta diuraikan pada penelitian terdahulu, kerangka pemikiran, dan hipotesis.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan variabel-variabel penelitian beserta operasionalnya, penentuan populasi beserta jumlah sampel, jenis penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data beserta pengolahan data, dan teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini.

BAB IV ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan isi pokok dari penelitian yang berisi deskripsi objek penelitian, analisis data dari pembahasannya sehingga dapat diketahui hasil analisis yang diteliti mengenai hasil pembuktian hipotesis sampai dengan pengaruh variabel-variabel independen terhadap variabel dependen.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini menjelaskan tentang kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan serta saran yang diberikan kepada pihak-pihak terkait mengenai dari hasil penelitian yang telah dilakukan.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Pengertian Pelabuhan dan Terminal

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

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

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

Fair (2012:2) menjelaskan pengertian tentang pelabuhan, menurut pelabuhan adalah *A port is a terminal and area within which vessels load or discharge cargo whether at berths, anchorages, buoys, or the like, and shall also include the usual places where vessels wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from that area. Usually it has an interface with other forms of transport and in so doing provides connecting services; or it is the left hand side of the ship/aircraft when facing forward.*

Yang artinya lokasi perairan (*anchorage area*) tempat kapal menunggu gilirannya bertambat untuk bongkar muat sebagai bagian dari fasilitas pelabuhan. Biasanya pelabuhan mempunyai antarmuka (*interface*) sebagai layanan penghubung antar jenis alat transportasi.

Bambang Triadmodjo (2009:12) menjelaskan pendapat yang berbeda. Menurutnya Pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat dimana penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya.

Definisi suatu pelabuhan menurut Fair (2012:1) yakni *port is a place which regularly provides accommodations for the transfer of passengers and/or goods to and from water carriers* yang artinya Pelabuhan pada umumnya terletak di perbatasan antara laut dengan daratan, atau terletak di sungai atau danau. Pelabuhan menurut Fair terdiri dari tiga bagian, yaitu: (1) perairan atau kolam yang menyediakan tempat berlindung; (2) fasilitas waterfront seperti tambatan, dermaga, gudang atau fasilitas pelayanan penumpang, muatan, bahan bakar, bahan pasokan untuk kapal; (3) peralatan apung seperti kapal-kapal penolong dan alat angkat di perairan.

2.2 Tujuan Pelabuhan

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, secara umum pelabuhan memiliki fungsi sebagai *link, interface, dan gateway*.

1. *Link* (mata rantai) yaitu pelabuhan merupakan salah satu mata rantai proses transportasi dari tempat asal barang ke tempat tujuan.
2. *Interface* (titik temu) yaitu pelabuhan sebagai tempat pertemuan dua mode transportasi, misalnya transportasi laut dan transportasi darat.

3. *Gateway* (pintu gerbang) yaitu pelabuhan sebagai pintu gerbang suatu negara, dimana setiap kapal yang berkunjung harus mematuhi peraturan dan prosedur yang berlaku di daerah dimana pelabuhan tersebut berada.

Menurut Suyono (2012: 11), fungsi sebuah pelabuhan ada empat adalah sebagai berikut:

1. Tempat Pertemuan Pelabuhan merupakan tempat pertemuan dua moda transportasi utama, yaitu darat dan laut serta berbagai kepentingan yang saling terkait. Barang-barang yang diangkut dengan kapal laut akan dibongkar dan dipindahkan ke angkutan darat seperti truk dan kereta api. Dan sebaliknya barang-barang yang diangkut dengan truk dan kereta api di pelabuhan dibongkar dan dimuat kedalam kapal.
2. Gapura Pelabuhan berfungsi sebagai gapura atau pintu gerbang suatu negara. Warga negara dan barang-barang dari negara asing yang memiliki pertalian ekonomi masuk ke suatu negara dan melewati pelabuhan tersebut. Sebagai pintu gerbang negara, citra negara sangat ditentukan oleh baiknya pelayanan, kelancaran dan kebersihan dipelabuhan tersebut.
3. Entitas Industri Dengan berkembangnya industri yang berorientasi ekspor maka fungsi pelabuhan menjadi sangat penting. Dengan adanya pelabuhan, hal itu akan memudahkan industri mengirim produknya dan mendatangkan bahan baku. Dengan demikian pelabuhan menjadi satu jenis industri sendiri yang menjadi ajang bisnis berbagi usaha, mulai dari transportasi, perbankan, perusahaan leasing peralatan dan sebagainya.
4. Mata Rantai Transportasi Pelabuhan merupakan bagian dari rantai transportasi. Dipelabuhan berbagai moda transportasi bertemu dan bekerja. Pelabuhan laut merupakan salah satu titik dari mata rantai angkutan darat dan angkutan laut. Orang dan barang yang diangkut dengan kereta api bisa diangkut mengikuti rantai transportasi dengan menggunakan kapal laut

2.3 Badan Usaha Pelabuhan (BUP)

Menurut UU Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 90, Badan Usaha Pelabuhan (BUP) merupakan kegiatan perusahaan di pelabuhan yang terdiri atas penyediaan dan

atau pelayanan jasa pelabuhan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan yang terdiri atas:

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

2.4 Peti Kemas (*container*)

2.4.1 Pengertian Peti Kemas

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

2.4.2 Ukuran Peti Kemas

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2009:116) panjang dan tinggi petikemas dapat berubah-ubah sedangkan lebarnya tetap 8 *feet*. panjang petikemas antara lain: 10', 20', 35', 40', 45'. Umumnya yang dipakai di Indonesia adalah 20' dan 40'. Ukuran peti kemas dan berat keseluruhannya untuk standar ISO yaitu sebagai berikut:

TABEL 2.1
UKURAN PETIKEMAS ISO

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

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

2.4.3 Sistem Bongkar Muat Peti Kemas

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

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

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

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

2.5 Pengertian Biaya

Menurut Mulyadi (2017:8) biaya adalah pengorbanan sumber ekonomi, yang diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi/ yang kemungkinan akan terjadi untuk tujuan tertentu yang terdiri 4 unsur pokok yaitu: biaya merupakan pengorbanan sumber ekonomi, diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi atau yang secara potensial akan terjadi, dan pengorbanan tersebut untuk tujuan tertentu.

2.6 Tarif Pelabuhan

2.6.1 Jenis Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan

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

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

2.6.2 Struktur Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan

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

1. Tarif pelayanan jasa kapal dibedakan untuk kapal angkutan laut dalam negeri dan luar negeri, meliputi:

- A. Tarif pelayanan jasa labuh
 - B. Tarif pelayanan jasa pemanduan, terdiri dari:
 - a. Melayani pemanduan kapal di perairan wajib pandu
 - b. Melayani pemanduan kapal di perairan pandu luar biasa, dan
 - c. Melayani pemanduan kapal di luar batas perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa
 - C. Tarif pelayanan jasa penundaan, terdiri dari:
 - a. Di dalam daerah perairan pelabuhan dan
 - b. Di luar daerah perairan pelabuhan
 - D. Tarif pelayanan jasa tambat, terdiri dari:
 - a. Tambatan dermaga
 - b. Tambatan *breasting dolphin*/pelampung dan
 - c. Tambatan pinggiran *tallud*
 - E. Tarif pelayanan jasa penggunaan alur pelayaran, dan
 - F. Tarif pelayanan jasa kepil (*mooring services*)
2. Tarif pelayanan jasa barang dibedakan untuk kegiatan ekspor dan impor serta antarulau meliputi:
- A. Tarif pelayanan jasa barang umum di terminal serbaguna (*multi purpose terminal*), terdiri atas kegiatan:
 - a. Dermaga, dan
 - b. penumpukan
 - B. Tarif pelayanan jasa peti kemas di terminal peti kemas terdiri atas kegiatan:
 - a. Operasi kapal, terdiri dari:
 - 1. Dermaga
 - 2. *Stevedoring*
 - 3. *Haulage/trucking* menumpuk ke lapangan atau sebaliknya
 - 4. *Shifting*
 - 5. Buka tutup palka, dan
 - 6. Kegiatan operasi kapal lainnya
 - b. Operasi lapangan terdiri dari:

1. Penumpukan
 2. *Lift on/lift off*
 3. Gerakan ekstra
 4. Relokasi angsur
 5. Kegiatan operasi lapangan lainnya
- c. Operasi *container freight station* terdiri dari:
1. *Stripping / stuffing*
 2. Penumpukan
 3. Penerimaan / penyerahan dan
 4. Kegiatan operasi *container freight station* lainnya
- C. Tarif pelayanan jasa barang curah cair di terminal curah cair terdiri atas kegiatan:
- a. Operasi kapal, terdiri dari:
1. Dermaga
 2. *Plugging / unplugging (flexible hose)*
 3. Pipa
 4. Pompa
 5. Pemanas
 6. *Monitoring / supervise*
 7. *Cleaning*, dan
 8. *Trucking*
- b. Operasi lapangan terdiri dari:
1. Penumpukan (tangki)
 2. Pengisian dari tangki ke truk tangki
 3. Pembongkaran dari truk ke tangki, dan
 4. pemanas
- D. Tarif pelayanan jasa curah kering di terminal curah kering terdiri atas kegiatan:
- a. Operasi kapal terdiri dari:
1. Dermaga
 2. *Conveyor / pipa / excavator / grab*

3. *Plugging / unpluggin*
 4. *Monitoring / supervise*
 5. Pompa
 6. *Ramp door / moveable bridge*
 7. *Hooper*
 8. *Trimming*
 9. *cleaning*
- b. Operasi lapangan terdiri dari:
1. Penumpukan (*ctock pile*)
 2. *Bagging / unbagging*
 3. *Hooper*
 4. *Trimming*, dan
 5. Bongkar / muat dari / ke *truck*
- E. Tarif pelayanan jasa kendaraan di terminal kendaraan (*car terminal*) terdiri atas kegiatan:
- a. Dermaga
 - b. Penumpukan
 - c. *Flat bed on tire*
 - d. *Stevedoring*
 - e. Perencanaan lapangan
 - f. *Monitoring / supervice*
 - g. *Cleaning*
 - h. *Car wash*
 - i. *Minor repair*
 - j. Teknologi informasi
 - k. *Glosing*
 - l. *Receiving / delivery*
 - m. Pas tiker masuk *cargo*
 - n. *Painting*
 - o. *Tug master*, dan
 - p. *labeling*

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

2.6.3 Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan Yang Berlaku Di Pelabuhan

Tabel 2.2 Tarif Bongkar Muat Petikemas (Stevedoring)

No.	Uraian	Satuan	Tarif (Rp)
	a. Petikemas 20" Isi	Per Box	210.000

	b. Petikemas 20" Kosong	Per Box	109.200
	c. Petikemas 40" Isi	Per Box	315.000
	d. Petikemas 40" Kosong	Per Box	163.800

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak

Tabel 2.3 Tarif Jasa Pengangkutan Petikemas (Haulage)

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

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak

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

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

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak

2.7 Pengertian dan Jenis-Jenis Laba

2.7.1 Pengertian Laba

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

Menurut Mahmud M Hanafi (2010:32) menyatakan bahwa laba merupakan ukuran keseluruhan prestasi perusahaan, yang didefinisikan sebagai berikut: Laba = penjualan – biaya. Dengan demikian bahwa laba merupakan seluruh total pendapatan yang dikurangi dengan total biaya-biaya, sedangkan menurut Darsono dan Ari (2008:177) laba adalah prestasi seluruh karyawan dalam suatu perusahaan yang dinyatakan dalam bentuk angka keuangan yaitu selisih positif antara pendapatan dikurangi beban.

2.7.2 Jenis-Jenis Laba

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

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

28 Net Profit Margin

2.8.1 Pengertian Net Profit Margin

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

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

2.9 Hubungan Antar Variabel

2.9.1 Hubungan Biaya TKBM Terhadap *Net Profit Margin*

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

Variabel beban tenaga kerja bongkar muat (TKBM) adalah beban yang dikeluarkan perusahaan untuk membayar tenaga kerja operasional dalam suatu kegiatan bongkar muat, beban tersebut sangat memberikan pengaruhnya terhadap net profit margin. Sesuai dengan hasil penelitian terdahulu dari Made Aris (2017:1-10) mengatakan bahwa beban tenaga kerja bongkar muat (TKBM) berpengaruh signifikan terhadap profit margin, sedangkan Tezar (2012:1-7) mengatakan bahwa beban tenaga kerja bongkar muat (TKBM) tidak berpengaruh signifikan terhadap profit margin

2.9.2 Hubungan Biaya Tally Terhadap *Net Profit Margin*

Selain beban biaya TKBM, ada beban yang tidak kalah penting yang berkaitan dengan kegiatan operasional bongkar muat, yaitu beban tenaga kerja Tally. Beban biaya tally adalah beban biaya yang diberikan kepada seseorang karena tugasnya menyusun rencana pelaksanaan dan pengendalian perhitungan fisik, pencatatan dan survey kondisi barang pada setiap pergerakan bongkar muat, dimana peran seorang tally sangat menentukan proses kegiatan bongkar muat. Sesuai dengan hasil penelitian terdahulu Novita (2018:1-10) mengatakan bahwa beban tenaga kerja Tally berpengaruh signifikan terhadap net profit margin, sedangkan Made Aris (2017:1-10) mengatakan bahwa beban tally tidak berpengaruh signifikan terhadap net profit margin

2.9.3 Hubungan Biaya TKBM Dan Biaya Tally Terhadap *Net Profit Margin*

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

Adapun untuk beban upah TKBM bersifat fluktuatif menyesuaikan dengan waktu dan sistem kerja bongkar muat serta kondisi operasional di lapangan (tidak tersistem). Pada penelitian ini difokuskan hanya melihat hubungan dari beban biaya tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan beban biaya tally terhadap profit margin. Sesuai dengan hasil penelitian dari Made Aris (2017) mengatakan bahwa beban tenaga kerja bongkar muat (TKBM) berpengaruh signifikan terhadap profit margin dan Novita (2018) mengatakan bahwa beban tenaga kerja Tally berpengaruh signifikan terhadap net profit margin

2.10 Penelitian Terdahulu

No.	Nama	Judul	Teknik Analisis	Persamaan	Perbedaan	Hasil
1	Triana Wulandari (2013)	Pengaruh beban operasional terhadap <i>net profit margin</i> pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahun 2004-2011	<ul style="list-style-type: none"> - Uji asumsi klasik - Uji regresi sederhana - Uji t 	(Y) <i>Net Profit Margin</i>	Beban Operasional (Y) Objek penelitian	Beban operasional berpengaruh tidak signifikan dan negatif terhadap tingkat profit margin
2	Pinasih (2005)	Pengaruh efisiensi biaya bahan baku dan efisiensi biaya tenaga kerja langsung terhadap rasio profit margin (studi kasus pada perusahaan meubel PT Jaya Indah Furniture	<ul style="list-style-type: none"> - Uji Validitas dan reliabilitas - Uji asumsi klasik - Uji regresi linier berganda - Uji F& uji t 	(X ₂) efisiensi biaya tenaga kerja langsung (Y) Profit Margin	(X ₁) efisiensi biaya bahan baku Objek penelitian	Efisiensi biaya bahan baku dan efisiensi biaya tenaga kerja langsung berpengaruh terhadap rasio profit margin

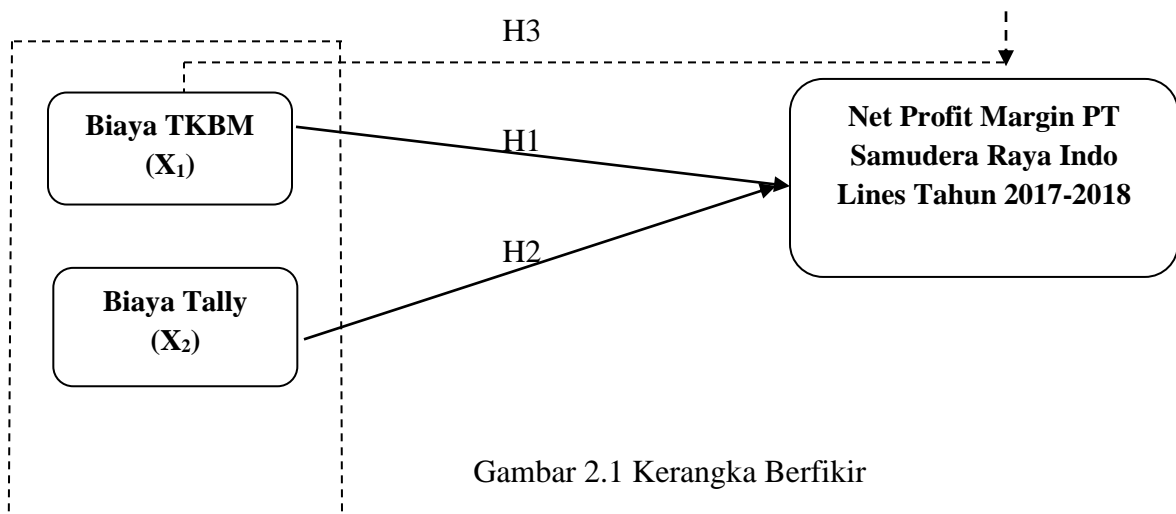
		Kabupaten Jepara)				
3	Junaidi (2016)	Pengaruh biaya operasional dan arus kas terhadap profitabilitas pada UD Sari Bumi Probolinggo	<ul style="list-style-type: none"> - Uji asumsi klasik - Uji regresi linier berganda - Uji F& uji t 	(Y) Profitabilitas diukur dengan <i>Net Profit Margin</i>	(X ₁) Biaya operasional (X ₂) Arus Kas	Biaya operasional berpengaruh dominan terhadap profitabilitas
4	I Putu Wahyudi (2014)	Pengaruh Beban Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Terhadap <i>Profit Margin</i> Bongkar Muat di Terminal Mirah PT Pelabuhan Indonesia III Tanjung Perak Surabaya	<ul style="list-style-type: none"> - Uji Validitas dan reliabilitas - Uji asumsi klasik - Uji regresi linier sederhana - Uji F& uji t 	(X) Beban tenaga kerja bongkar muat (Y) <i>Profit Margin</i>	Objek Penelitian	Beban Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) berpengaruh signifikan terhadap <i>profit margin</i>
5	Widi winarso (2014)	Pengaruh biaya operasional terhadap	<ul style="list-style-type: none"> - Uji Validitas dan reliabilitas 	(X) biaya operasional	(Y) Profitabilita	Biaya operasioal berpengaruh terhadap profitabiloitas

		profitabilitas (ROA) PT Industri Telekomunikasi Indonesia (Persero)	<ul style="list-style-type: none">- Uji asumsi klasik- Uji regresi linier berganda- Uji F& uji t		s (ROA) Objek penelitian	(ROA)
--	--	---	--	--	--------------------------------	-------

2.11 Kerangka Berfikir

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

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



Gambar 2.1 Kerangka Berfikir

2.12 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:

1. H1 = Diduga bahwa biaya Tenaga Kerja Bongkar Muat memiliki hubungan yang signifikan terhadap net profit margin PT Samudera Raya Indo Lines.

2. H2 = Diduga bahwa biaya tally memiliki hubungan yang signifikan terhadap net profit margin PT Samudera Raya Indo Lines.
3. H3 = Diduga bahwa biaya Tenaga Kerja Bongkar Muat dan biaya tally memiliki hubungan yang signifikan terhadap net profit margin PT Samudera Raya Indo Lines.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

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

3.2 Teknik Pengumpulan Data

3.2.1 Pengumpulan Data

3.2.1.1 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. Jadi pada tahap pertama penulis melakukan observasi masalah beban biaya Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan biaya tally pada PT Samudera Raya Indo Lines Tahun 2017-2018.

3.2.1.2 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).

3.3 Jenis dan Sumber Data

3.3.1 Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Data Kualitatif

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

2. Data Kuantitatif

Yaitu data numerik yang diolah dengan menggunakan metode analisis dan statistik yang berupa laporan kegiatan bongkar muat (*stevedoring*) PT Samudera Raya Indo Lines Tahun 2017-2018

3.3.2 Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang meliputi laporan kegiatan bongkar muat (*stevedoring*) PT Samudera Raya Indo Lines Tahun 2017-2018.

3.4 Populasi dan Sampel

3.4.1 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. Populasi dalam penelitian ini adalah bulan Januari – Desember tahun 2017-2018.

3.4.2 Sampel

Sugiyono (2014:16), sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana,

tenaga dan waktu, maka yang dipelajari dari sampel itu, kesimpulannya akan diberlakukan untuk populasi. Untuk itu sampel yang diambil dari populasi harus betul-betul representatif (mewakili).

Pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan teknik sampel jenuh atau teknik sensus.

3.5 Definisi Operasional Variabel

Variabel dalam penelitian ini terdiri dari 2 variabel bebas dan 1 variabel terikat. variabel bebas dalam penelitian ini adalah biaya tenaga kerja bongkar muat dan biaya tally sedangkan variabel terikat adalah net profit margin.

- a. Variabel dependen atau variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas. Dalam penelitian ini variabel terikat yang akan diteliti adalah net profit margin.
- b. Variabel Independen atau variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau yang terjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen. Dalam penelitian ini variabel bebas (X_1) adalah biaya tenaga kerja bongkar muat dan (X_2) adalah biaya tally.

1. Biaya Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) (X_1)

Beban biaya TKBM adalah besaran biaya atau upah yang diberikan kepada tenaga kerja bongkar muat yang dihitung berdasarkan waktu dan sistem kerja yang disepakati antara perusahaan bongkar muat (PBM) dengan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) yang dibagi atas sistem upah harian (biasa), lembur (terusan) serta borong kerja ataupun gabungan dari ketiga sistem kerja tersebut. Beban biaya tenaga kerja bongkar muat pada penelitian ini merupakan variabel independen (tidak terikat) dimana variabel ini akan berdampak pada variabel dependen yaitu margin laba (profit margin) bongkar muat PT Samudera Raya Indo Lines Tahun 2017-2018.

2. Biaya Tally (X_2)

Beban biaya tally adalah beban biaya yang diberikan kepada seseorang karena tugasnya menyusun rencana pelaksanaan dan pengendalian perhitungan fisik,

pencatatan dan survey kondisi barang pada setiap pergerakan bongkar muat, dimana peran seorang tally sangat menentukan proses kegiatan bongkar muat.

3. Net Profit Margin (Y)

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

3.6 Teknik Analisis Data

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

3.6.1 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:

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

Keterangan:

Y	= <i>Net Profit Margin</i>
a	= Koefisien konstanta
$\beta_1, \beta_2,$	= Koefisien regresi
X1	= Beban Biaya Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)
X2	= Beban Biaya Tally
e	= Estimasi <i>error</i> dari masing-masing variabel

3.6.2 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik menurut Ghazali (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.

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).

Dasar pengambilan keputusannya adalah :

- 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.

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

b. Uji Heteroskedastisitas

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

Deteksi ada tidaknya heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan melihat ada tidaknya pola tertentu pada grafik scatterplot antara SRESID dan ZPRED dimana sumbu Y adalah Y yang tidak diprediksi, dan sumbu X adalah residual (Y prediksi – Y 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).

c. Uji Multikolinieritas

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

Ghozali (2011:106) mengukur multikolinieritas dapat dilihat dari nilai TOL (*Tolerance*) dan VIF (*Varian Inflation Faktor*). Nilai *cutoff* yang umum dipakai

untuk menunjukkan adanya multikolinieritas adalah nilai Tolerance ≤ 0.1 atau sama dengan nilai VIF ≥ 10 .

Hipotesis yang digunakan dalam pengujian multikolinieritas adalah:

1. H0: VIF > 10 , terdapat multikolinieritas
2. H1: VIF < 10 , tidak terdapat multikolinieritas

d. Uji Autokorelasi

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

3.6.3 Uji Hipotesis

a. Melakukan Uji F (simultan)

Uji statistik F pada dasarnya adalah untuk menunjukkan apakah semua variabel bebas yang dimasukkan dalam model memiliki hubungan secara bersama-sama terhadap variabel terikat (Ghozali, 2009:88). Dalam penelitian ini pengujian hubungan variabel independen (X) yang terdiri dari: Beban biaya TKBM (X_1) dan Beban biaya Tally (X_2), secara bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap perubahan nilai variabel dependen (Y) yaitu Net Profit margin.

b. Melakukan Uji t (parsial)

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

c. Menentukan Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-

variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel-variabel dependen. Kelemahan mendasar penggunaan koefisien determinasi adalah bias terhadap jumlah variabel independen yang dimasukkan ke dalam model, setiap tambahan satu variabel independen maka R^2 pasti meningkat tidak peduli apakah variabel tersebut berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. Oleh karena itu banyak peneliti menganjurkan untuk menggunakan nilai *Adjusted R²* saat mengevaluasi model regresi terbaik (Ghozali, 2011: 97).

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum PT SRIL

4.1.1 Sejarah Singkat PT SRIL

PT. SRIL (PT Samudra Raya Indo Lines) adalah perusahaan pelayaran jasa angkutan laut cargo yang berkantor pusat di Kendari dan memiliki beberapa kantor cabang di Surabaya dan Bau

Perusahaan kami telah berpengalaman dalam jasa pengangkutan cargo lebih dari 18 tahun serta memiliki armada angkutan laut dan darat. Saat ini perusahaan mengoperasikan 5 unit armada kapal barang cargo dengan jalur ke Kendari, Bau bau, dan Surabaya

4.1.2 Visi dan Misi PT SRIL

Visi: Menjadi perusahaan pelayaran nasional terdepan dan terpercaya dalam kualitas pelayanan dan profesionalisme kerja

Misi:

Perusahaan yang berkomitmen untuk:

- a. Fokus pada kebutuhan dan kepuasan pelanggan melalui pelayanan yang terpadu dan terus ditingkatkan.
- b. Peningkatan terus menerus dalam sistem kerja dan kualitas sumber daya manusia.
- c. Menyediakan armada yang tangguh, modern, terpelihara, update dalam teknologi dan fokus pada efisiensi dan keselamatan

4.2 Deskriptif Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan penulis, besarnya margin laba bersih (net profit margin) bongkar muat petikemas diperoleh dari perbandingan antara pendapatan, beban usaha, serta laba usaha dari kegiatan bongkar muat

petikemas yang dilakukan oleh PT SRIL dimana datanya diperoleh dari laporan stevedoring perusahaan bongkar muat (PBM) PT SRIL pada tahun 2016 - 2018. Adapun pada laporan tersebut diperoleh data-data seperti pendapatan, beban usaha serta laba usaha bongkar muat petikemas. Pendapatan diperoleh dari uang yang dibayarkan oleh pengguna jasa sesuai jumlah petikemas yang dibongkar/muat. Beban usaha merupakan seluruh biaya yang timbul selama proses/kegiatan operasional bongkar muat petikemas. Sedangkan laba usaha merupakan keuntungan yang diperoleh dari kegiatan operasional bongkar muat petikemas setelah dikurangi biaya-biaya yang termasuk dalam beban usaha. Untuk lebih jelasnya dapat dijelaskan pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.1 Laporan Perolehan *Net Profit Margin* 2016 PT SRIL

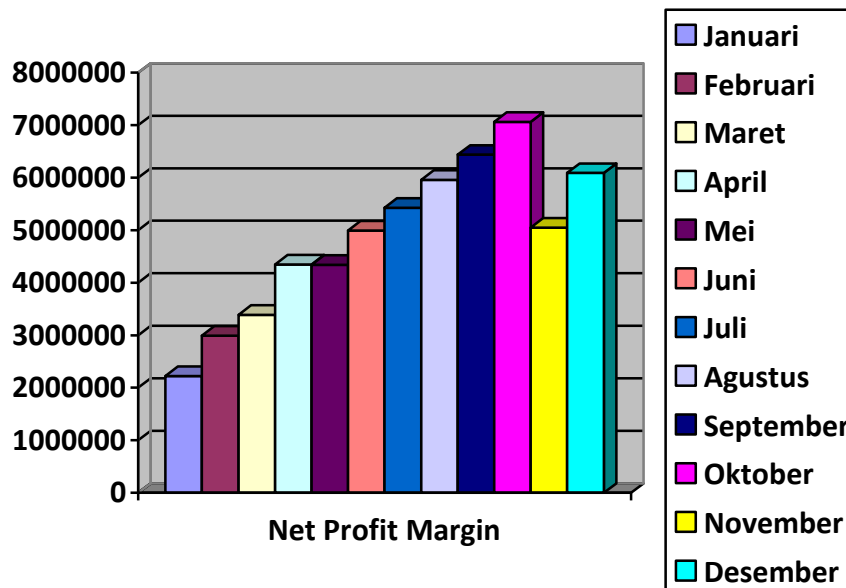
BULAN	<i>Net Profit Margin</i>
JANUARI	Rp 40,169
FEBRUARI	Rp 89,607
MARET	Rp 69,350
APRIL	Rp 155,220
MEI	Rp 99,470
JUNI	Rp 195,526
JULI	Rp 95,738
AGUSTUS	Rp 190,517
SEPTEMBER	Rp 93,937
OKTOBER	Rp 187,364
NOVEMBER	Rp 160,980

DESEMBER	Rp 358,914
----------	------------

Sumber: PT SRIL Surabaya

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa ditahun 2016 mengalami fluktuasi dan kenaikan terbesar berada pada bulan September ke Oktober 2016 yang dapat dilihat pada gambar 4.1 dibawah ini:

Gambar 4.1 Fluktuasi Laba Bersih (Net Profit Margin) PT SRIL Surabaya Tahun 2016



Sumber: PT SRIL Surabaya

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

Adapun pada penelitian ini difokuskan hanya melihat hubungan dari beban biaya beban biaya tenaga kerja Bongkar Muat dan beban biaya Tally terhadap net profit margin.

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

Tabel. 4.2 Beban TKBM Tahun 2016 PT SRIL Surabaya

BULAN	Beban Biaya TKBM
JANUARI	Rp40,169
FEBRUARI	Rp89,607
MARET	Rp69,350
APRIL	Rp155,220
MEI	Rp99,470
JUNI	Rp195,526
JULI	Rp95,738
AGUSTUS	Rp190,517
SEPTEMBER	Rp93,937
OKTOBER	Rp187,364
NOVEMBER	Rp160,980
DESEMBER	Rp358,914

Sumber: PT SRIL Surabaya

Tabel. 4.3 Beban Biaya Tally Tahun 2016 PT SRIL Surabaya

BULAN	Beban Biaya Tally
JANUARI	Rp189,501
FEBRUARI	Rp113,990
MARET	Rp245,385
APRIL	Rp71,259
MEI	Rp143,904
JUNI	Rp73,043
JULI	Rp135,615
AGUSTUS	Rp51,466
SEPTEMBER	Rp105,674
OKTOBER	Rp50,060
NOVEMBER	Rp93,696
DESEMBER	Rp51,463

Sumber: PT SRIL Surabaya

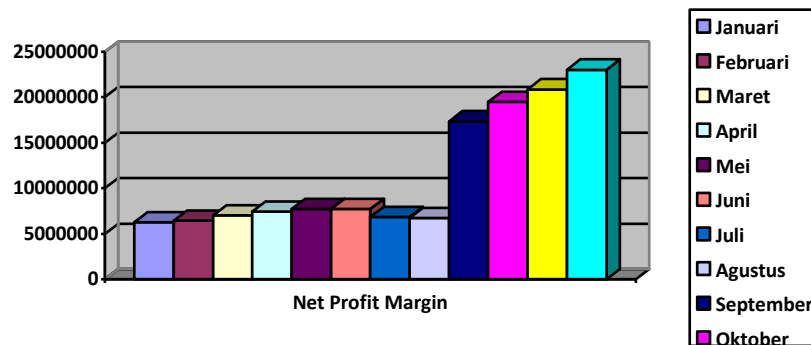
Tabel 4.4 Laporan Perolehan Net Profit Margin 2017 PT SRIL

BULAN	Net Profit Margin
JANUARI	Rp6,267,060
FEBRUARI	Rp6,445,170
MARET	Rp7,023,692

APRIL	Rp7,441,653
MEI	Rp7,714,505
JUNI	Rp7,713,558
JULI	Rp6,849,611
AGUSTUS	Rp6,741,449
SEPTEMBER	Rp17,350,767
OKTOBER	Rp19,492,112
NOVEMBER	Rp20,854,054
DESEMBER	Rp23,017,667

Sumber: PT SRIL Surabaya

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa ditahun 2017 mengalami fluktuasi dan dan puncak ekstrim berada di Bulan Agustus ke September yang dapat dilihat pada gambar 4.2 dibawah ini:



Gambar 4.2 Fluktuasi Laba Bersih (Net Profit Margin) PT SRIL Surabaya Tahun 2016. Sumber: PT SRIL Surabaya

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

Adapun pada penelitian ini difokuskan hanya melihat hubungan dari beban biaya tenaga kerja Bongkar Muat dan beban biaya Tally terhadap net profit margin. Adapun besaran beban biaya tersebut per bulannya dapat dijelaskan pada tabel di bawah ini :

Tabel. 4.5 Beban Biaya TKBM 2017 PT SRIL Surabaya

BULAN	Beban Biaya TKBM
JANUARI	Rp244,670
FEBRUARI	Rp517,690
MARET	Rp244,127
APRIL	Rp528,471
MEI	Rp272,918
JUNI	Rp534,236
JULI	Rp243,514
AGUSTUS	Rp466,382
SEPTEMBER	Rp604,306
OKTOBER	Rp1,450,260
NOVEMBER	Rp849,185

DESEMBER	Rp1,741,998
----------	-------------

Sumber: PT SRIL Surabaya

Tabel. 4.6 Beban Biaya Tally 2017 PT SRIL Surabaya

BULAN	Beban Biaya Tally
JANUARI	Rp93,634
FEBRUARI	Rp106,264
MARET	Rp235,469
APRIL	Rp138,304
MEI	Rp295,164
JUNI	Rp195,947
JULI	Rp406,598
AGUSTUS	Rp216,100
SEPTEMBER	Rp464,890
OKTOBER	Rp264,217
NOVEMBER	Rp6,290
DESEMBER	Rp226,370

Sumber: PT SRIL Surabaya

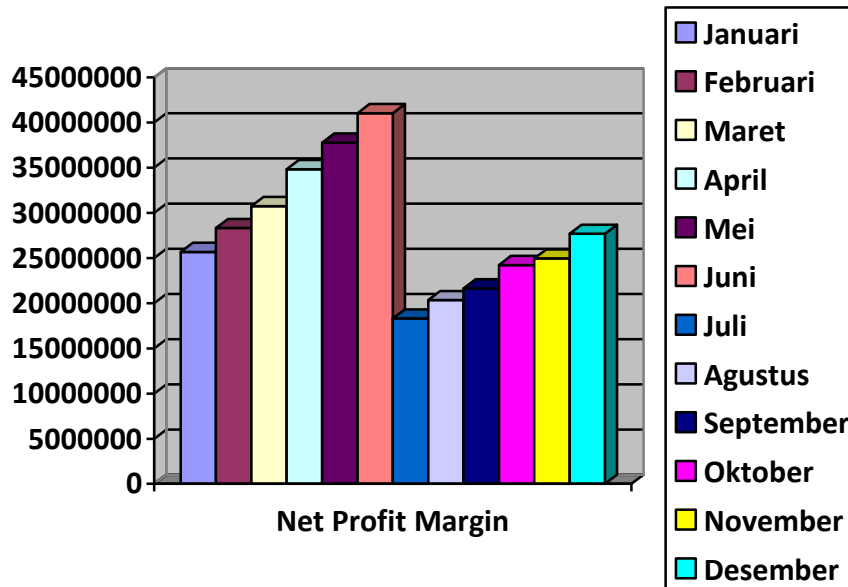
Tabel 4.7 Laporan Perolehan Net Profit Margin 2018 PT SRIL

BULAN	<i>Net Profit Margin</i>
JANUARI	Rp25,676,278
FEBRUARI	Rp28,314,175
MARET	Rp30,746,068
APRIL	Rp34,822,442
MEI	Rp37,773,338
JUNI	Rp41,048,545
JULI	Rp18,316,859
AGUSTUS	Rp20,343,249
SEPTEMBER	Rp21,627,334
OKTOBER	Rp24,230,247
NOVEMBER	Rp24,953,941
DESEMBER	Rp27,687,188

Sumber: PT SRIL Surabaya

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa ditahun 2018 mengalami fluktuasi dan dan berada di titik yang stabil mulai bulan Januari sampai dengan Desember 2018 dan *net profit margin* tertinggi berada di bulan Juni 2018 yang dapat dilihat pada gambar 4.3 dibawah ini:

**Gambar 4.3 Fluktuasi Laba Bersih (*Net Profit Margin*) PT SRIL Surabaya
Tahun 2018**



Sumber: PT SRIL Surabaya

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

Adapun pada penelitian ini difokuskan hanya melihat hubungan dari beban biaya tenaga kerja Bongkar Muat dan beban biaya Tally terhadap *net profit margin*. Adapun besaran beban biaya tersebut per bulannya dapat dijelaskan pada tabel di bawah ini :

Tabel. 4.8 Beban Biaya TKBM 2018 PT SRIL Surabaya

BULAN	Beban Biaya TKBM
JANUARI	Rp915,442

FEBRUARI	Rp1,180,995
MARET	Rp1,035,645
APRIL	Rp2,087,831
MEI	Rp1,094,484
JUNI	Rp2,205,795
JULI	Rp669,754
AGUSTUS	Rp1,335,164
SEPTEMBER	Rp769,128
OKTOBER	Rp1,458,382
NOVEMBER	Rp764,695
DESEMBER	Rp1,533,338

Sumber: PT SRIL Surabaya

Tabel. 4.9 Beban Tally 2018 PT SRIL Surabaya

BULAN	Beban Biaya Tally
JANUARI	Rp501,604
FEBRUARI	Rp304,936
MARET	Rp642,005
APRIL	Rp343,721
MEI	Rp693,611
JUNI	Rp334,051

JULI	Rp670,205
AGUSTUS	Rp337,137
SEPTEMBER	Rp724,570
OKTOBER	Rp77,349
NOVEMBER	Rp170,222
DESEMBER	Rp98,416

Sumber: PT SRIL Surabaya

4.3 Analisis Data

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

4.3.1 Uji Asumsi Klasik

4.3.1.1 Uji Normalitas

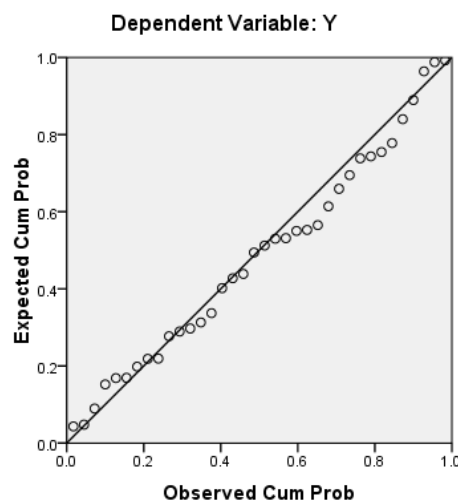
Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal seperti diketahui bahwa uji t mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti distribusi normal. Ada dua cara untuk mendeteksi apakah residual berdistribusi normal atau tidak yaitu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

Uji normalitas merupakan uji untuk mengetahui normalitas (normal atau tidaknya) faktor pengganggu ϵ (*error terms*). Sebagaimana telah diketahui bahwa faktor pengganggu tersebut diasumsikan memiliki distribusi normal, sehingga uji t

(parsial) dapat dilakukan. Untuk dapat menguji normalitas model regresi, penelitian ini menggunakan metode *Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual*. Dasar pengambilan keputusan adalah jika data menyebar jauh dari garis diagonal atau tidak mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas. Sebaliknya, jika data tidak menyebar jauh dari garis diagonal atau mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi memenuhi asumsi normalitas dari hasil statistik, dapat dilihat pada gambar 4.4.

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

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Sumber: data primer diolah dengan spss 16 (2019)

Gambar 4.8 Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

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

Tabel 4.10 One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

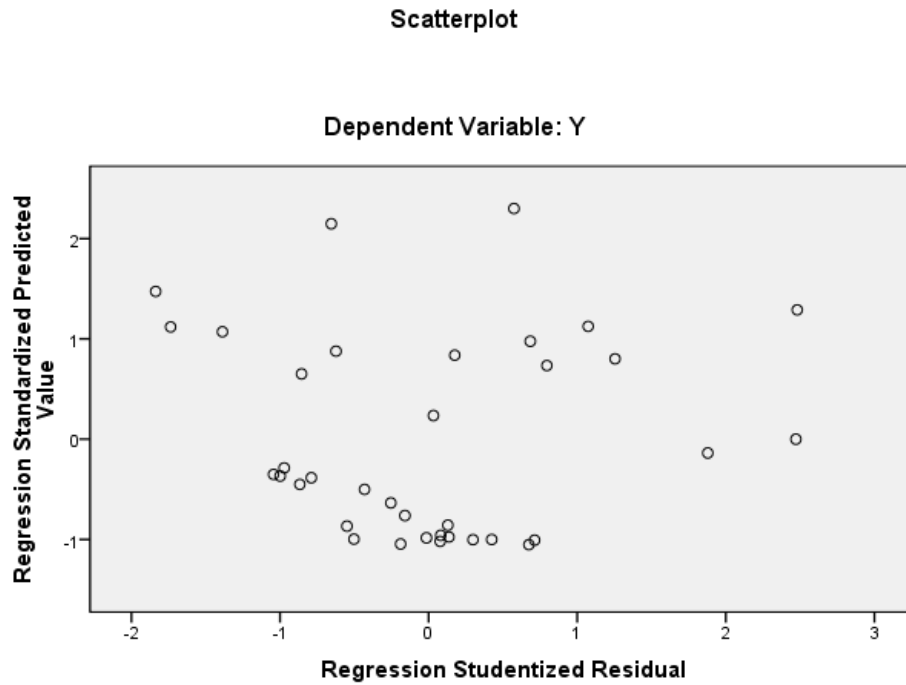
		Unstandardized Residual
N		36
Normal Parameters ^a	Mean	.0000000
	Std. Deviation	4.08228635E6
Most Extreme Differences	Absolute	.100
	Positive	.100
	Negative	-.062
Kolmogorov-Smirnov Z		.598
Asymp. Sig. (2-tailed)		.867

Sumber: data primer diolah dengan spss 16 (2019)

Berdasarkan tabel 4.10 diatas terlihat bahwa nilai *Kolmogorov-Smirnov Z* sebesar 0,598 dengan tingkat signifikan 0,867 berarti hal itu menunjukkan bahwa model regresi terdistribusi normal karena tingkat signifikansinya $\geq 0,05$.

4.3.1.2 Uji Heteroskedastisitas

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



Sumber: data primer diolah dengan spss 16 (2019)

Gambar 4.5 Uji Heteroskedastisitas

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

4.3.1.3 Uji Multikolinieritas

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

Tabel 4.11 Hasil Uji Multikolinieritas

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
X ₁	0,901	1,110
X ₂	0,901	1,110

Sumber: data primer diolah dengan spss 16 (2019)

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

4.3.1.4 Uji Autokorelasi

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

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

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

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

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

Tabel 4.12 Hasil Uji Autokorelasi

Change Statistics					Durbin-Watson
R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
.869	109.327	2	33	.000	1.911

Sumber: data primer diolah dengan spss 16 (2019)

Berdasarkan hasil pada tabel 4.12, dapat dilihat nilai *durbin Watson* sebesar 1,911. Kemudian ini tersebut dibandingkan dengan *dl* dan *du*. Nilai *dl* merupakan nilai *durbin Watson statistic lower*, sedangkan nilai *du* merupakan nilai *durbin Watson statistic upper*. Nilai *dl* dan *du* dapat dilihat dari tabel *durbin Watson* dengan

$\alpha=5\%$. Maka ditemukan nilai dl sebesar = 1,2953 dan nilai du sebesar = 1,6539. Dengan demikian setelah dihitung dan dibandingkan dengan tabel Durbin Watson, pada tabel 4.12 sebesar 1,613 berada diantara dl dan $4-du$ yaitu $1,2953 < 1,911 < 2,3461$ sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi autokorelasi pada model regresi dalam penelitian ini.

4.3.2 Analisis Regresi Linier Berganda

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

Tabel 4.13 Regresi Linier Berganda

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	548177.433	1.255E6		.437	.665
X1	14.890	1.237	.799	12.034	.000
X2	16.508	3.786	.290	4.360	.000

Sumber: data primer diolah dengan SPSS 16 (2018)

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

$$Y = 548177.433 + 14.890 X_1 + 16.508 X_2 + e$$

Keterangan:

X1 : Beban biaya TKBM

X2 : Beban biaya Tally

β : Koefisien arah regresi variabel X

Y : Net profit margin

e : Residual Error dari masing-masing variabel

Dari persamaan tersebut dapat dijelaskan bahwa:

- a. Apabila nilai variabel yang terdiri dari beban TKBM dan beban biaya tally mempunyai nilai nol, maka variabel net profit margin akan tetap sebesar 548177.433, karena nilai konstanta menunjukkan nilai sebesar 548177.433.
- b. Nilai koefisien beban biaya TKBM (X_1) sebesar 14.890 menunjukkan bahwa menunjukkan bahwa setiap peningkatan variabel beban TKBM (X_1) sebesar 1%, maka net profit margin akan naik sebesar 14.890 dengan asumsi semua variabel lainnya konstan.
- c. Nilai koefisien beban Tally (X_2) sebesar 16.508 menunjukkan bahwa menunjukkan bahwa setiap peningkatan variabel beban biaya Tally (X_3) sebesar 1%, maka net profit margin akan naik sebesar 16.508 dengan asumsi semua variabel lainnya konstan.

4.3.3 Uji Hipotesis

4.3.3.1 Uji t (Parsial)

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah dalam model regresi variabel independen secara parsial berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Berdasarkan hasil uji t dengan spss yang disajikan pada tabel 4.13 diatas, maka diketahui bahwa variabel beban biaya TKBM (X_1) memiliki hubungan yang signifikan terhadap *net profit margin* (Y). Hal ini dapat dibuktikan dengan hasil dari t hitung sebesar 12.034 lebih besar dari t tabel sebesar 2,03452, dengan tingkat signifikansi lebih kecil dari 0.05. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel beban biaya TKBM memiliki hubungan yang signifikan terhadap variabel *net profit margin*, dan nilai t hitung untuk variabel beban Tally (X_2) sebesar 4.360 lebih besar dari t tabel sebesar 2,03452 dengan tingkat signifikansi lebih kecil dari 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa variabel beban Tally (X_2) memiliki hubungan yang signifikan terhadap *net profit margin*.

4.3.3.2 Uji F (Simultan)

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen dalam hal ini beban biaya TKBM (X_1) dan beban biaya Tally (X_2) secara bersama-sama (simultan)

memiliki hubungan signifikan terhadap variabel dependen yaitu *net profit margin* (Y).

Berdasarkan tabel 4.14, diketahui bahwa secara bersama-sama (simultan) variabel beban biaya TKBM (X_1) dan beban biaya Tally (X_2) secara bersama-sama (simultan) memiliki hubungan yang signifikan terhadap variabel *net profit margin* (Y). Hal ini dibuktikan dengan nilai signifikan Fhitung 109.327 lebih besar dari Ftabel 3,28 dan tingkat signifikansi 0.000 lebih kecil dari α 0.05. itu artinya bahwa hipotesis ke 3 dalam penelitian ini terbukti kebenarannya.

Tabel 4.14 Perhitungan Uji F Pada Taraf Signifikansi 0,05

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	3.865E15	2	1.932E15	109.327	.000 ^a
Residual	5.833E14	33	1.768E13		
Total	4.448E15	35			

Sumber: data primer diolah dengan spss 16 (2019)

4.3.3.3 Analisa Koefisien Determinasi

Pengukuran koefisien determinasi bertujuan untuk mengetahui besarnya korelasi dan hubungan variabel dari model regresi pada penelitian ini serta mengukur seberapa dekat garis regresi yang diestimasi terhadap data yang sebenarnya. Hal ini dapat dilihat melalui koefisien R dan R². Hasil pengukuran koefisien korelasi berganda penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.15 Hasil Perhitungan Uji Koefisiensi R dan R²

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.932 ^a	.869	.861	4204172.401

Sumber: data primer diolah dengan spss 16 (2019)

Dari tabel 4.15 diatas, hasil menunjukkan R sebesar 0.932 menunjukkan bahwa hubungan korelasi antara net profit margin dengan variabel beban biaya TKBM dan

beban biaya tally 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 adjusted R Square adalah 0.861 atau sebesar 86.1%. Nilai ini menunjukkan net profit margin memiliki hubungan dengan variabel beban biaya TKBM dan beban biaya tally sedangkan sisanya sebesar 13.9% memiliki hubungan dengan variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

4.4 Pembahasan

Beban biaya TKBM dan beban Tally di PT SRIL dapat dikatakan sebagai salah satu tombak penggerak net profit margin yang menentukan berhasilnya atau tidaknya PT SRIL. Tanpa beban biaya TKBM dan beban Tally yang efisien, net profit margin yang tinggi dan menjadi target perusahaan tidak akan tercapai. Hal itu dibuktikan dengan nilai Fhitung 109.327 lebih besar dari Ftabel 3,28 dan tingkat signifikansi 0.000 lebih kecil dari *alpha* 0.05 yang berarti secara bersama-sama (simultan) variabel beban biaya TKBM dan beban biaya Tally memiliki hubungan terhadap net profit margin.

4.4.1 Pengaruh Beban Biaya TKBM (X_1) terhadap Net Profit Margin (Y)

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis menggunakan uji parsial diperoleh hasil bahwa variabel beban biaya TKBM (X_1) memiliki hubungan signifikan terhadap net profit margin (Y) dengan t hitung sebesar 12.034 lebih besar dari t tabel sebesar 2,03, dan 0,000 tingkat signifikansi kurang dari dari 0.05. Berdasarkan hal ini maka hipotesis pertama “diduga terdapat pengaruh beban biaya tkbm secara parsial terhadap net profit margin” terbukti. Variabel beban tenaga kerja bongkar muat (TKBM) adalah beban yang dikeluarkan perusahaan untuk membayar tenaga kerja operasional dalam suatu kegiatan bongkar muat, beban tersebut sangat memberikan pengaruhnya terhadap net profit margin. Di dalam penelitian yang saya lakukan terjadi apabila beban biaya tkbm naik maka net profit margin juga ikut naik. Sesuai dengan hasil penelitian terdahulu dari Made Aris (2017:1-10) mengatakan bahwa beban tenaga kerja bongkar muat (TKBM) berpengaruh signifikan terhadap profit margin.

sedangkan Tezar (2012:1-11) mengatakan bahwa beban tenaga kerja bongkar muat (TKBM) tidak berpengaruh signifikan terhadap profit margin.

4.4.2 Pengaruh Beban Biaya Tally (X_2) terhadap Net Profit Margin (Y)

Hasil pengujian hipotesis menunjukkan bahwa variabel beban biaya Tally (X_2) memiliki hubungan signifikan terhadap *net profit margin* (Y) dengan t hitung sebesar 4.360 lebih besar dari t tabel sebesar 2,03 dengan tingkat signifikansi lebih kecil dari 0,05. Hal ini menjelaskan bahwa apabila beban biaya Tally memiliki hubungan yang signifikan terhadap net profit margin. Selain beban biaya TKBM, ada beban yang tidak kalah penting yang berkaitan dengan kegiatan operasional bongkar muat, yaitu beban tenaga kerja Tally. Beban biaya tally beban biaya yang diberikan kepada seseorang karena tugasnya menyusun rencana pelaksanaan dan pengendalian perhitungan fisik, pencatatan dan survey kondisi barang pada setiap pergerakan bongkar muat, dimana peran seorang tally sangat menentukan proses kegiatan bongkar muat. Sesuai dengan hasil penelitian terdahulu Novita (2018:1-10) mengatakan bahwa beban tenaga kerja Tally berpengaruh signifikan terhadap net profit margin, sedangkan Made Aris (2017:1-10) mengatakan bahwa beban tally tidak berpengaruh signifikan terhadap net profit margin.

4.4.3 Pengaruh Beban Biaya TKBM (X_1) dan Beban Biaya Tally (X_2) terhadap Net Profit Margin (Y)

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis menggunakan uji simultan diperoleh hasil bahwa beban biaya tkbm dan beban biaya tally berpengaruh terhadap net profit margin. Dimana nilai F hitung sebesar 109.327 > f table sebesar 3,28 dan nilai signifikan sebesar 0,000 < 5%. Berdasarkan hal ini hipotesis ketiga “diduga terdapat pengaruh beban biaya tkbm dan biaya tally terhadap net profit margin” terbukti kebenarannya dan dapat diterima. Variabel beban usaha terdiri dari beberapa jenis/bagian yang antara lain adalah beban upah tenaga kerja bongkar muat (TKBM), biaya foreman, dan biaya tally. Adapun besaran dari masing-masing beban usaha tersebut tidaklah sama atau dengan kata lain memiliki porsi masing-

masing. Adapun untuk beban upah TKBM bersifat fluktuatif menyesuaikan dengan waktu dan sistem kerja bongkar muat serta kondisi operasional di lapangan (tidak tersistem). Pada penelitian ini difokuskan hanya melihat hubungan dari beban biaya tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan beban biaya tally terhadap profit margin. Sesuai dengan hasil penelitian dari Made Aris (2017:1-9) mengatakan bahwa beban tenaga kerja bongkar muat (TKBM) berpengaruh signifikan terhadap profit margin dan Novita (2018:1-10) mengatakan bahwa beban tenaga kerja Tally berpengaruh signifikan terhadap net profit margin.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

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

1. Variabel beban biaya TKBM (X_1) memiliki hubungan signifikan terhadap *net profit margin* (Y) dengan t hitung sebesar 12.034 lebih besar dari t tabel sebesar 2,03452, dengan tingkat signifikansi 0.000 lebih kecil dari 0.05.
2. Variabel beban biaya Tally (X_2) memiliki hubungan signifikan terhadap *net profit margin* (Y) dengan t hitung sebesar 4.360 lebih besar dari t tabel sebesar 2,03452 dengan tingkat signifikansi 0.000 lebih kecil dari 0,05.
3. Variabel beban biaya TKBM (X_1) dan beban biaya Tally (X_2) secara bersama-sama (simultan) memiliki hubungan yang signifikan terhadap variabel *net profit margin* (Y). Hal ini dibuktikan dengan nilai signifikan Fhitung 109.327 lebih besar dari Ftabel 3,28 dan tingkat signifikansi 0.000 lebih kecil dari *alpha* 0.05.

5.2 Saran

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

5.2.1 Bagi PT SRIL Surabaya

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

pada kondisi tersebut akan menyebabkan beban biaya tenaga kerja bongkar muat akan semakin tinggi.

5.2.2 Bagi Pengguna Jasa

Dapat menjalin kerjasama dengan pihak penyedia jasa. Dan sebagai pengguna jasa membayar tagihan sesuai dengan yang telah disepakati oleh penyedia jasa. Juga dapat memberikan masukan kepada penyedia jasa.

5.2.3 Bagi Peneliti Selanjutnya

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

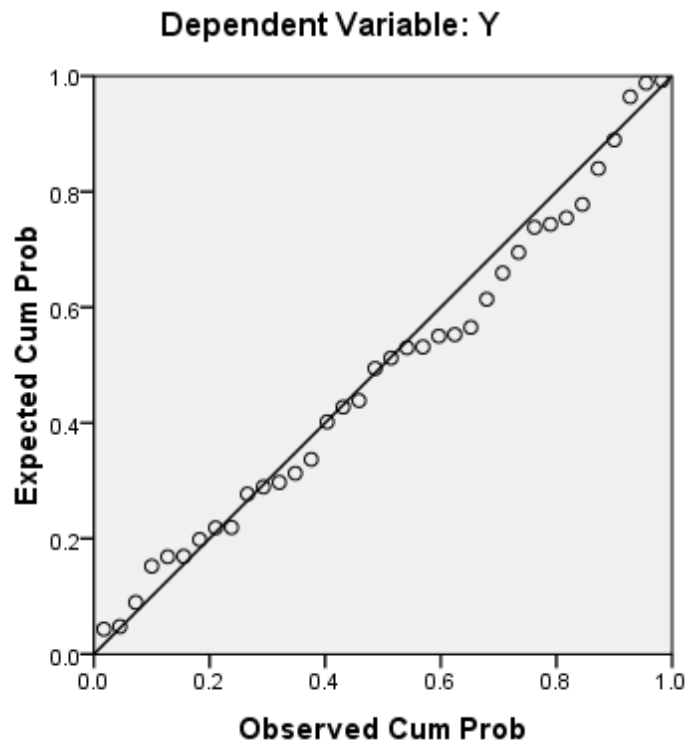
DAFTAR PUSTAKA

- Aris, Made.2017.Pengaruh Beban Tenaga Kerja Bongkar Muat Dan Tally Terhadap Profit Margin Pelindo III. *Jurnal Manajemen Pelabuhan*, Vol.1No.1-10.
- D.A Lasse.2012.*Manajemen Muatan*. Jakarta:PT.Raja Grafindo Persada.
- Fair.2012. *Prinsip-Prinsip Pelabuhan*. Jakarta: Erlangga.
- Ghozali,Imam.2006.*Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*.Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ghozali,Imam.2011.*Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*.Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gitman,Lawrence J DAN Chad J. Zutter.2012.*Principles of Managerial Finance.13th Edition :Pearson Education Limited*.
- Hanafi,Mahmud M.2010. *Manajemen Keuangan*. Cetakan ke lima. Yogyakarta: BPFE.
- Harahap,Sofyan.2009. *Teori Kritis Laporan Keuangan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Junaidi.2016. Pengaruh Biaya Operasional dan Arus Kas Terhadap Profitabilitas Pada UD Sari Bumi Probolinggo.
- Kasmir.2011. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Raja Grafindo Perkasa.
- Kasmir.2012. *Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya*.Jakarta: PT Raja Gravindo Persada.
- Koleangan,Dirk.2008.*Sistem Petikemas*.Jakarta: Akasara
- Kosasih, Engkos dan Soewedo.2012. *Manajemen Keuangan dan Akutansi Perusahaan Pelayaran,Edisi Keuangan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Mulyadi.2017. *Sistem Akutansi*. Jakarta: Salemba Empat.
- Murhadi, Werner.2013. *Analisis Laporan Keuangan,Proyeksi,dan Valuasi Saham*. Jakarta: Salemba Empat.
- Novita.2018. Pengaruh Beban Tenaga Kerja Bongkar Muat Dan Tally Terhadap Profit Margin Di Berlian Jasa Terminal Indonesia. *Jurnal Manajemen Pelabuhan*, Vol.1No.1-10.
- Pinasih. 2005.Pengaruh Efisiensi Biaya Bahan Baku dan Efisiensi Biaya Tenaga Kerja Langsung Terhadap Rasio Profit Margin (Studi kasus pada perusahaan meubel PT. Jaya Indah Furniture Kabupaten Jepara).
- Republik Indonesia, *Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, Lembaran Negaa No.70 tahun 2008, Tambahan Berita Negara No. 4297.

- Sugiyono.2010. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif,Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono.2011. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif,Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono.2013. *Metode Penelitian Manajemen* . Bandung: Alfabeta.
- Sutrisno, Edi. 2009. *Manajemen Sumber Daya Manuisis*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Suyono.2012. *Belajar Dan Pembelajaran Pelabuhan*. Bandung: PT Rosdakarya Remaja.
- Trihatmodjo, Bambang.2009. *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta : Beta Offset.
- Wahyudi,I. Putu. Pengaruh Bebab Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Terhadap Profit Margin Bongkar Muat Di Terminal Mirah PT Pelabuhan Indonesia III Tanjung Perak Surabaya.
- Winarso,Widi. 2014. Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Profitabilitas (ROA) PT Industri Telekomunikasi Indonesia (Persero).
- Wulandari, Triana.2013. Pengaruh Beban Operasional Terhadap Net Profit Margin Pada PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk Tahun 2004-2011.

LAMPIRAN UJI NORMALITAS

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



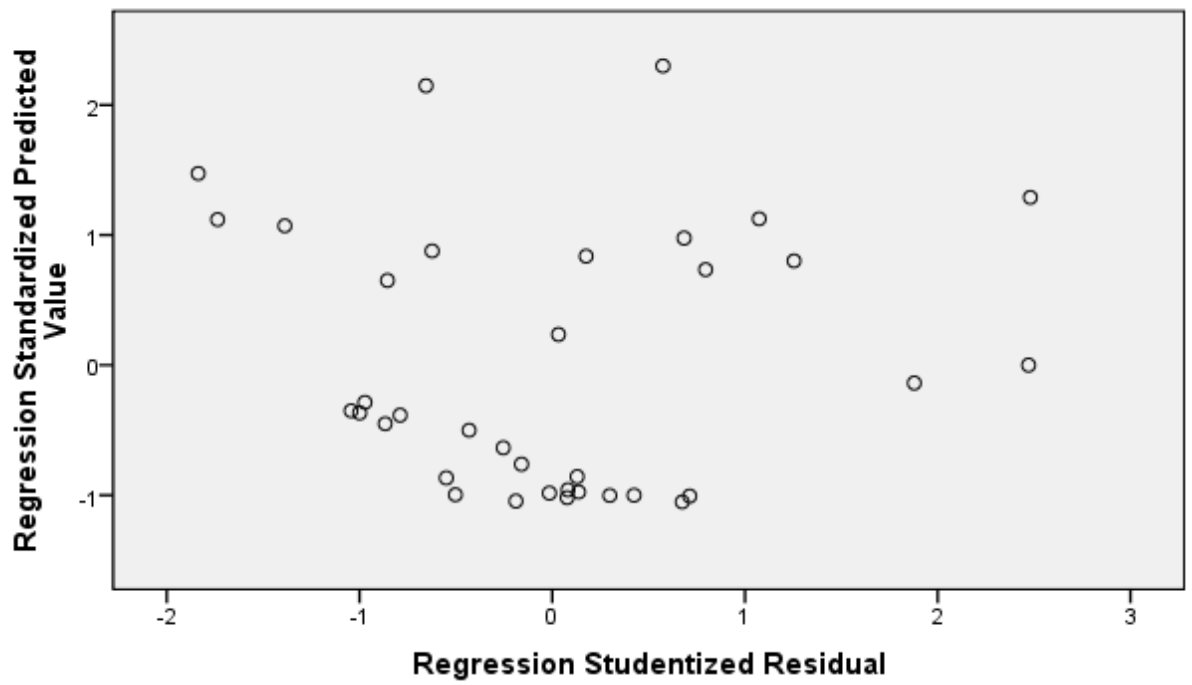
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		36
Normal Parameters ^a	Mean	.0000000
	Std. Deviation	4.08228635E6
Most Extreme Differences	Absolute	.100
	Positive	.100
	Negative	-.062
Kolmogorov-Smirnov Z		.598
Asymp. Sig. (2-tailed)		.867
a. Test distribution is Normal.		

LAMPIRAN UJI HETEROSKEDASTISITAS

Scatterplot

Dependent Variable: Y



LAMPIRAN UJI MULTIKOLINIERITAS

Model	Correlations			Collinearity Statistics	
	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1					
(Constant)					
X1	.891	.902	.759	.901	1.110
X2	.542	.605	.275	.901	1.110

LAMPIRAN ANALISIS REGRESI LINIER BERGANDA

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	
	B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	548177.433	1.255E6		.437	.665
	X1	14.890	1.237	.799	12.034	.000
	X2	16.508	3.786	.290	4.360	.000

a. Dependent Variable: Y

LAMPIRAN UJI T PARSIAL

Model	t	Sig.	Correlations			Collinearity Statistics	
			Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1 (Constant)	.437	.665					
X1	12.034	.000	.891	.902	.759	.901	1.110
X2	4.360	.000	.542	.605	.275	.901	1.110

LAMPIRAN UJI F SIMULTAN

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3.865E15	2	1.932E15	109.327	.000 ^a
	Residual	5.833E14	33	1.768E13		
	Total	4.448E15	35			

a. Predictors: (Constant), X2, X1

b. Dependent Variable: Y

LAMPIRAN UJI KOEFISIEN DAN DETERMINASI BERGANDA

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.932 ^a	.869	.861	4204172.401

a. Predictors: (Constant), X2, X1

b. Dependent Variable: Y

TABULASI

Bulan/Tahun	Biaya TKBM	Biaya Tally	Net Profit Margin
Jan-16	Rp 40.169	Rp 189.501	Rp 2.224.415
Feb-16	Rp 89.607	Rp 113.990	Rp 2.994.449
Mar-16	Rp 69.350	Rp 245.385	Rp 3.390.818
Apr-16	Rp 155.220	Rp 71.259	Rp 4.349.580
May-16	Rp 99.470	Rp 143.904	Rp 4.343.456
Jun-16	Rp 195.526	Rp 73.043	Rp 4.995.607
Jul-16	Rp 95.738	Rp 135.615	Rp 5.430.155
Aug-16	Rp 190.517	Rp 51.466	Rp 5.961.174
Sep-16	Rp 93.937	Rp 105.674	Rp 6.439.838
Oct-16	Rp 187.364	Rp 50.060	Rp 7.064.008
Nov-16	Rp 160.980	Rp 93.696	Rp 5.050.108
Dec-16	Rp 358.914	Rp 51.463	Rp 6.090.945
Jan-17	Rp 244.670	Rp 93.634	Rp 6.267.060
Feb-17	Rp 517.690	Rp 106.264	Rp 6.445.170
Mar-17	Rp 244.127	Rp 235.469	Rp 7.023.692
Apr-17	Rp 528.471	Rp 138.304	Rp 7.441.653
May-17	Rp 272.918	Rp 295.164	Rp 7.714.505
Jun-17	Rp 534.236	Rp 195.947	Rp 7.713.558
Jul-17	Rp 243.514	Rp 406.598	Rp 6.849.611
Aug-17	Rp	Rp	Rp 6.741.449

	466.382	216.100	
Sep-17	Rp 604.306	Rp 464.890	Rp 17.350.767
Oct-17	Rp 1.450.260	Rp 264.217	Rp 19.492.112
Nov-17	Rp 849.185	Rp 6.290	Rp 20.854.054
Dec-17	Rp 1.741.998	Rp 226.370	Rp 23.017.667
Jan-18	Rp 915.442	Rp 501.604	Rp 25.676.278
Feb-18	Rp 1.180.995	Rp 304.936	Rp 28.314.175
Mar-18	Rp 1.035.645	Rp 642.005	Rp 30.746.068
Apr-18	Rp 2.087.831	Rp 343.721	Rp 34.822.442
May-18	Rp 1.094.484	Rp 693.611	Rp 37.773.338
Jun-18	Rp 2.205.795	Rp 334.051	Rp 41.048.545
Jul-18	Rp 669.754	Rp 670.205	Rp 18.316.859
Aug-18	Rp 1.335.164	Rp 337.137	Rp 20.343.249
Sep-18	Rp 769.128	Rp 724.570	Rp 21.627.334
Oct-18	Rp 1.458.382	Rp 77.349	Rp 24.230.247
Nov-18	Rp 764.695	Rp 170.222	Rp 24.953.941
Dec-18	Rp 1.533.338	Rp 98.416	Rp 27.687.188

