

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PEGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**PENGARUH KETERLAMBATAN PENGIRIMAN SUKU
CADANG KAPAL TERHADAP KELANCARAN
KEBERANGKATAN KAPAL MILIK PT BUANA LINTAS
LAUTAN, TBK**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

KINANTI PUJI SURYANI
NRP. 4 61 18 9752

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : KINANTI PUJI SURYANI
NRP : 4 61 18 9752
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH KETERLAMBATAN PENGIRIMAN
SUKU CADANG KAPAL TERHADAP
KELANCARAN KEBERANGKATAN KAPAL
MILIK PT BUANA LINTAS LAUTAN, TBK

Jakarta, Juli 2022

Pembimbing I

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping loop followed by a smaller loop and a short horizontal stroke.

Drs. Tigor Siagian, M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19570320 198202 1 001

Pembimbing II

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized 'H' followed by a series of loops and a short horizontal stroke.

Herwin Nasution, S.H., MH
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19550807 198102 2 001

Mengetahui
Ketua Jurusan KALK

A handwritten signature in black ink, starting with a large 'V' followed by several loops and a short horizontal stroke.

Dr. Vidya Selasdini, M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : KINANTI PUJI SURYANI
NRP : 4 61 18 9752
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KALK
Judul : PENGARUH KETERLAMBATAN
PENGIRIMAN SUKU CADANG KAPAL
TERHADAP KELANCARAN
KEBERANGKATAN KAPAL MILIK
PT BUANA LINTAS LAUTAN, TBK

Ketua penguji

A.Chalid Pasyah, Dipl. Test., M.Pd
Pembina (IV/a)
NIP. 19600814 198202 1 001

Anggota Penguji

Zulnasri, SH., MH., MM

Anggota Penguji

Drs. Tigor Siagian, M.M
Pembina (IV/a)
NIP. 19570320 198202 1 001

**Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK**

Dr. Vidya Selasdini, S.S.T, M.MTr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah memberikan rahmat, taufik serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, dengan judul :

PENGARUH KETERLAMBATAN PENGIRIMAN SUKU CADANG KAPAL TERHADAP KELANCARAN KEBERANGKATAN KAPAL MILIK PT. BUANA LINTAS LAUTAN, TBK

Skripsi ini tersusun berkat arahan dan bimbingan dari dosen pembimbing, saran-saran dari rekan-rekan taruna serta pengalaman yang di dapat selama praktek di PT Buana Lintas Lautan, Tbk. Maka pada kesempatan ini penulis hendak mengucapkan banyak terimakasih kepada :

1. Yth. Bapak Capt. Sudiono, M.Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Yth. Ibu Dr. Vidya Selasdini, M.M.Tr selaku Ketua Jurusan KALK.
3. Yth. Bapak Drs. Tigor Siagian, M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi dan Penulisan I yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
4. Yth. Ibu Herwin Nasution, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing Materi dan Penulisan II yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
5. Seluruh Civitas Akademik, Staff dan Dosen Pengajar Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
6. Untuk seluruh keluargaku tercinta, Ayah (Hadi Santoso), Ibu (Sri Hawaniati), Kakakku (Hendar Puspo Ajie Kuncoro Jati), Adikku (Padma Cahya Nurani), terimakasih karena telah menjadi motivasi dan penyemangat bagi penulis.
7. Teman-teman Betawi angkatan 61 (Upi, Kintuy, Bintang, Fancy, Wildan, Dimas, Catur, Deny, Fikri, Wigy, Ihza, Wira, Faiq, Rully, Heri) yang selalu memberi semangat bagi penulis.
8. Teman-teman *Deputy* I Angkatan 61 (Pitri, Eggy, Fadlan, Aji) yang telah melewati empat tahun bersama dalam suka maupun duka.
9. Teman-teman Angkatan 61 yang telah berjuang bersama di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, teristimewa tiga tahun bersama teman-teman kelas KALK C serta satu

tahun bersama teman-teman Kelas KALK VIII A yang selalu membuat hari-hari penulis penuh warna.

10. Seluruh taruni Angkatan 61, terutama Teman-teman DN-204 dan DJ-104 yang selalu menjadi penyemangat bagi penulis.
11. Junior Angkatan 62, 63 dan 64 yaitu *Deputy I* yang selalu memberi dukungan, semangat, dan doa untuk keberhasilan penulis.
12. Seluruh Direksi dan karyawan PT. Buana Lintas Lautan, Terimakasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis Ketika PRADA, khususnya karyawan divisi procurement, yang telah banyak membantu dan memberikan masukan, arahan serta bimbingan untuk penulisan skripsi ini.
13. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu – persatu terima kasih atas bantuannya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini masih banyak kekurangan dan jauh dari sempurna. Oleh karena itu, saran serta kritik membangun sangat penulis harapkan untuk kesempurnaan skripsi ini.

Harapan penulis, semoga skripsi ini bermanfaat bagi para pembaca serta dapat memenuhi persyaratan program Diploma IV di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Jakarta, Juli 2022

Penulis

KINANTI PUJI SURYANI

NRP. 18.9752/K

DAFTAR ISI

SKRIPSI.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL.....	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR BAGAN.....	x
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	3
C. BATASAN MASALAH	4
D. RUMUSAN MASALAH	4
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	4
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	5
BAB II LANDASAN TEORI	7
A. TINJAUAN PUSTAKA.....	7
B. KERANGKA PEMIKIRAN	21
C. HIPOTESIS.....	22
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	23
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	23
B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA	28
C. SUBYEK PENELITIAN.....	30
D. TEKNIK ANALISIS DATA	30
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	35
A. DESKRIPSI DATA	35
B. ANALISIS DATA	66
C. PEMECAHAN MASALAH	71
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	75
A. KESIMPULAN.....	75
B. SARAN	77
DAFTAR PUSTAKA	78
LAMPIRAN	80

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Tabel Skala Likert	26
Tabel 3.2 Kuesioner	27
Tabel 4.1 Daftar Kapal milik PT. Buana Lintas Lautan, Tbk	37
Tabel 4.2 Data Pengadaan Suku Cadang yang terdapat pada divisi <i>procurement</i>	41
Tabel 4.3 Data Persediaan Suku Cadang divisi Procurement	43
Tabel 4.4 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	44
Tabel 4.5 Data Responden Berdasarkan Usia	45
Tabel 4.6 Data Responden Berdasarkan Pendidikan	45
Tabel 4.7 Data Responden Berdasarkan Jabatan	46
Tabel 4.8 Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel X	47
Tabel 4.9 Indikator Persediaan Suku Cadang di Gudang	49
Tabel 4.10 Indikator Pengecekan Persediaan Suku Cadang	49
Tabel 4.11 Indikator Pembayaran Suku Cadang	50
Tabel 4.12 Indikator Tunggakan Pembayaran	51
Tabel 4.13 Indikator Waktu Pengadaan Suku Cadang	52
Tabel 4.14 Indikator Estimasi Harga	53
Tabel 4.15 Indikator Mitra Kerja atau <i>Vendor</i>	53
Tabel 4.16 Indikator Menghindari Inflasi	54
Tabel 4.17 Indikator Perbandingan Harga	55
Tabel 4.18 Indikator Pengadaan Suku Cadang	56
Tabel 4.19 Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel Y	57
Tabel 4.20 Indikator Keberangkatan Kapal	58

Tabel 4.21 Indikator <i>Lead Time</i>	59
Tabel 4.22 Indikator Persediaan Suku Cadang di Kapal	60
Tabel 4.23 Indikator Pengecekan Suku Cadang.....	60
Tabel 4.24 Indikator Permintaan Suku Cadang.....	61
Tabel 4.25 Indikator Waktu Pengiriman Suku Cadang	62
Tabel 4.26 Indikator Operasional Kapal.....	63
Tabel 4.27 Indikator Kondisi Cuaca	63
Tabel 4.28 Indikator Perawatan Mesin Kapal	64
Tabel 4.29 Indikator Pemenuhan Permintaan Suku Cadang	65
Tabel 4.30 Hasil Uji Validitas Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang (X).....	66
Tabel 4.31 Hasil Uji Validitas Kelancaran Keberangkatan Kapal (Y).....	67
Tabel 4.32 Hasil Uji Reliabilitas Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang (X).....	68
Tabel 4.33 Hasil Uji Reliabilitas Kelancaran Keberangkatan Kapal (Y).....	68
Tabel 4.34 Hasil Uji Regresi Linear Sederhana	69
Tabel 4.35 Hasil Uji Hipotesis	70

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Data Persentase Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	44
Gambar 4.2 Data Persentase Responden Berdasarkan Tingkat Usia.....	45
Gambar 4.3 Data Persentase Responden Berdasarkan Pendidikan.....	46

DAFTAR BAGAN

Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran.....	21
Bagan 3.1 Struktur Organisasi Perusahaan.....	24

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Perkembangan perekonomian Indonesia pada era globalisasi mendorong kegiatan ekonomi diberbagai pulau untuk berkembang. Sejalan dengan perkembangan tersebut banyak perusahaan yang bersaing guna memenangkan persaingan antar industri. Untuk mendorong kegiatan tersebut perusahaan membutuhkan sarana yang dapat menunjang segala aktifitasnya seperti transportasi. Dalam hal ini transportasi banyak membantu kegiatan – kegiatan perusahaan dalam mengembangkan bisnisnya seperti perusahaan pelayaran yang memegang peran pengangkutan orang maupun barang melalui laut.

Transportasi laut memiliki peran yang sangat penting bagi negara kepulauan, transportasi laut berperan penting terhadap perekonomian Indonesia, jika transportasi laut terganggu maka perekonomian nasional juga terganggu. Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang memadai, tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang hasil yang memuaskan maka usaha pengembangan ekonomi suatu negara tidak akan tercapai.

PT. Buana Lintas Lautan, TBK adalah perusahaan angkutan laut yang bergerak dibidang *shipowner* yang berdiri sejak tanggal 12 Mei 2005 untuk memenuhi kebutuhan akan layanan pengangkutan minyak dan gas di pasar domestik dan internasional. Perseroan memulai usahanya dengan tanker minyak dan gas, yang dirancang dan digunakan untuk mengangkut minyak mentah dan produk minyak, serta produk gas seperti LPG (*Liquefied Petroleum Gas*).

PT. Buana Lintas Lautan, TBK kini memiliki dan mengoperasikan 37 kapal, kebutuhan akan konsumsi minyak nasional tidak diimbangi dengan produksi, sehingga kebutuhan akan impor minyak semakin meningkat. Faktor – faktor

tersebut merupakan pendorong untuk kebutuhan kapal tanker minyak. Karena tingginya potensi yang dimiliki tersebut maka PT. Buana Lintas Lautan, TBK diprediksi akan membawa dampak yang sangat besar dan signifikan bagi pertumbuhan perdagangan dan bisnis khususnya di bidang maritim. Namun dalam satu tahun terakhir PT. Buana Lintas Lautan, TBK mengalami masalah operasional, dalam beberapa bulan ini terdapat masalah terkait kelancaran keberangkatan kapal. Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang ke kapal menjadi faktor terhambatnya kelancaran keberangkatan kapal yang mengakibatkan keberangkatan kapal mengalami keterlambatan.

Suku Cadang kapal merupakan unsur penting yang harus selalu diperhatikan, jika suatu mesin mengalami kerusakan pada Suku Cadang maka harus diganti dengan Suku Cadang yang sama. Jika tidak ada Suku Cadang untuk menggantikannya, maka operasional dapat terganggu.

Terjadinya keterlambatan Pengiriman Suku Cadang dikarenakan proses pengadaan Suku Cadang yang memakan waktu yang lama karena proses pengadaan harus melalui beberapa tahap. Pengadaan barang (*procurement*) hendaknya dijalani dengan sebaik – baiknya, mulai dari merancang hubungan yang tepat dengan *supplier*, memilih *supplier*, memilih dan mengimplementasikan teknologi yang cocok, memelihara data *item* yang dibutuhkan dan data *supplier*, melakukan pembelian serta mengevaluasi kinerja *supplier*.

Sering terjadi permintaan pengadaan Suku Cadang dari kapal yang melebihi *budget* yang telah ditentukan sehingga membuat proses pengadaan barang oleh *supplier* terhambat akibat tunggakan – tunggakan pembayaran tersebut. Membutuhkan biaya besar dalam pengadaan Suku Cadang, tidak menutup kemungkinan perusahaan memiliki beberapa tunggakan yang belum bisa dibayarkan karena besarnya biaya yang dibutuhkan untuk setiap Suku Cadang. Perusahaan telah menentukan *budget* untuk setiap Suku Cadang yang dibutuhkan kapal, namun kapal sering meminta Suku Cadang yang melebihi *budget* dari perusahaan. Hal tersebut mengakibatkan *supplier* menunda pengiriman Suku Cadang karena menunggu pembayaran tunggakan sebelumnya oleh pihak perusahaan, sehingga terjadi keterlambatan Pengiriman Suku Cadang ke kapal.

Proses pengadaan Suku Cadang akan memberikan dampak bagi kelancaran operasional perusahaan, khususnya bagi kelancaran keberangkatan kapal di perusahaan pelayaran PT. Buana Lintas Lautan, TBK. Keterlambatan pengadaan mengakibatkan Pengiriman Suku Cadang terlambat dan kapal harus melakukan *waiting time* pada saat setelah bongkar muat dan menunggu sampai Suku Cadang sampai di atas kapal.

Keberangkatan kapal yang tepat waktu sesuai dengan kontrak pengangkutan dapat terwujud apabila manajemen dalam pengadaan Suku Cadang kapal diperbaiki. Selain itu, jika keterlambatan pengadaan Suku Cadang kapal dapat diatasi dengan adanya komunikasi serta kerja sama dengan awak kapal dan *supplier* dalam memenuhi seluruh Suku Cadang kapal. Bila hal itu dapat terlaksana dengan baik maka waktu keberangkatan kapal akan tepat waktu sesuai dengan kontrak pengangkutan dan dapat sampai ditempat tujuan dengan tepat waktu.

Berdasarkan permasalahan tersebut, maka penulis mencoba mengangkat permasalahan tersebut dalam skripsi yang berjudul :

**“ PENGARUH KETERLAMBATAN PENGIRIMAN SUKU CADANG
KAPAL TERHADAP KELANCARAN KEBERANGKATAN KAPAL
MILIK PT. BUANA LINTAS LAUTAN, TBK “**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan tersebut. Penulis mengidentifikasi masalah, yaitu pada :

1. Terdapat keterlambatan Pengiriman Suku Cadang ke kapal.
2. Kurang efektifnya Pengiriman Suku Cadang ke kapal dimasa *pandemic Covid-19*.
3. Terdapat keterlambatan pembayaran Suku Cadang.
4. Terdapat permasalahan dalam proses pengadaan Suku Cadang kapal.
5. Kurang efektifnya waktu pengiriman Suku Cadang.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, dapat diketahui begitu luasnya pembahasan pemilihan yang dijabarkan. Maka, saya membatasi masalah hanya pada :

1. Terdapat keterlambatan Pengiriman Suku Cadang ke kapal.
2. Kurang efektifnya Pengiriman Suku Cadang ke kapal dimasa *pandemic Covid-19*.
3. Terdapat keterlambatan pembayaran Suku Cadang.

D. RUMUSAN MASALAH

Dalam penulisan skripsi ini, penulis hanya membahas mengenai masalah yang berkaitan dengan judul sehingga dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

“ Seberapa besar pengaruh keterlambatan Pengiriman Suku Cadang terhadap kelancaran keberangkatan kapal “

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk :

- a. Untuk mengetahui dan menganalisa proses Pengiriman Suku Cadang.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisa pengaruh keterlambatan Pengiriman Suku Cadang terhadap kelancaran keberangkatan kapal.

2. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah :

- a. Aspek teoritis (keilmuan)
 1. Dapat mengetahui akibat dari keterlambatan Pengiriman Suku Cadang ke kapal.
 2. Dapat mengetahui pengaruh dari keterlambatan Pengiriman Suku Cadang terhadap keberangkatan kapal.

- b. Aspek praktis (guna laksana)
 1. Sebagai bahan masukan guna mengevaluasi proses Pengiriman Suku Cadang ke kapal yang dilakukan perusahaan apakah sudah optimal atau belum.
 2. Sebagai tugas akhir dan karya ilmiah dalam bentuk skripsi yang wajib dikerjakan oleh penulis, dalam rangka memenuhi Kurikulum Diklat Diploma IV (D-IV) Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, sehingga menjadikan penulis dapat mengetahui, menganalisis serta memahami Pengaruh Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang Kapal terhadap Kelancaran Keberangkatan Kapal milik PT. Buana Lintas Lautan, TBK.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan skripsi ini terdiri dari lima bab. Bab satu dengan bab yang lainnya saling terkait dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan referensi oleh penulis dan didukung pula dengan lampiran-lampiran. Selanjutnya, untuk memudahkan pemahaman secara sistematika penulisannya sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab pendahuluan menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertautan antara variabel yang diteliti serta

hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau simpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Mengenai metode penelitian penulis menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi : waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara yang dilakukan untuk mengumpulkan data dari kuesioner, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi focus penelitian, serta teknis analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini, penulis menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan. Kemudian, membahas lebih lanjut sehingga dapat ditentukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu, penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab penutup ini berisi simpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Perusahaan pelayaran dalam mengoperasikan kapal milik atau kapal yang disewa memiliki tujuan untuk memberikan pelayanan yang baik kepada penyewa kapal untuk memperoleh keuntungan yang sebesar – besarnya. Untuk mengurangi keterlambatan dalam mengoperasikan kapal diperlukan operator yang handal, dinamis, dan profesional dalam bidangnya masing – masing. Dimana pengertian dari handal adalah orang yang ahli pada bidang yang dikerjakan tersebut, dinamis berarti penuh semangat dan tenaga sehingga cepat bergerak dan mudah menyesuaikan diri dengan keadaan, serta profesional berarti orang yang ahli dan juga harus bekerja sesuai dengan keahlian yang dimilikinya tersebut serta mampu melakukan inovasi serta mengembangkan kemampuan yang dimiliki supaya mampu bersaing untuk tetap menjadi yang terbaik dibidangnya. Juga melakukan semua kegiatan dalam mengoperasikan kapal dilakukan dengan cepat tanpa ada keterlambatan sehingga tujuan yang diharapkan dapat dicapai.

1. Manajemen

Menurut Gaol (2014:38) manajemen adalah proses Kerjasama antara dua orang atau lebih dalam rangka mencapai tujuan – tujuan yang sudah ditetapkan sebelumnya. Manajemen memiliki beberapa fungsi yang diantaranya terdiri dari Proses perencanaan, Pengorganisasian, Pengarahan, dan Pengendalian.

Menurut Hasibuan (2013:1) manajemen adalah ilmu dan seni yang mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber daya lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan tertentu.

Menurut George R Terry (2016:7) Manajemen adalah proses yang berbeda terdiri atas perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organizing*), pelaksanaan (*actuating*), dan pengawasan (*controlling*) yang dilakukan untuk menentukan dan mencapai tujuan yang dinyatakan dengan manusia dan sumber daya lainnya.

Dari pendapat diatas dapat dijelaskan bahwa, manajemen adalah suatu kegiatan yang memanfaatkan sumber daya manusia dan sumber daya lainnya yang berkesinambungan untuk mencapai tujuan tertentu. Dengan adanya suatu manajemen maka kegiatan sumber daya yang dimiliki akan dapat dikelola dengan baik dan dilaksanakan dengan pertimbangan dan perhitungan yang rasional.

Manajemen memiliki fungsi untuk dijadikan acuan sekaligus sebagai suatu bentuk kegunaan tersendiri. Fungsi manajemen menurut Terry yang telah diterjemahkan oleh Hasibuan (2013:21) diantaranya adalah :

1) Perencanaan (*Planning*)

Perencanaan merupakan fungsi manajemen yang fundamental, karena fungsi ini dijadikan sebagai landasan atau dasar bagi fungsi – fungsi manajemen lainnya. Perencanaan meliputi Tindakan pendahuluan mengenai apa yang harus dikerjakan dan bagaimana hal tersebut akan dikerjakan agar tujuan yang dikehendaki tercapai.

2) Pengorganisasian (*Organizing*)

Pengorganisasian merupakan suatu proses penyusunan kelompok yang terdiri dari beberapa aktivitas dan personalitas yang dapat menjadi suatu kesatuan yang harmonis guna untuk ditunjukkan kearah pencapaian sebuah tujuan perusahaan atau instansi.

3) Pelaksanaan (*Actuating*)

Pelaksanaan merupakan suatu Tindakan menggerakkan semua anggota kelompok agar mereka mau dan mampu berusaha untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan.

4) Pengawasan (*Controlling*)

Pengawasan merupakan usaha yang dilakukan untuk mencegah terjadinya suatu hal yang tidak diinginkan dengan mengawasinya atau timbulnya penyimpangan – penyimpangan aktivitas yang telah dilakukan dari sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya.

Manajemen merupakan suatu hal yang sangat penting bagi keberhasilan suatu perusahaan dalam melaksanakan segala rencana organisasinya untuk mencapai tujuan yang sudah ditetapkan. Dari fungsi – fungsi yang sudah dijabarkan maka dapat diambil kesimpulan bahwa didalam sebuah manajemen ada hal yang perlu dilakukan dengan berpedoman pada fungsi – fungsi tersebut serta dikoordinasikan dengan suatu sumber daya, yaitu sumber daya manusia dan sumber daya lainnya yang bersangkutan.

2. Manajemen Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia adalah suatu hal yang harus dikembangkan serta dikelola dengan baik agar dapat mencapai kemampuan Sumber daya manusia maksimal yang dibutuhkan perusahaan. Sumber daya manusia perlu sikap yang professional dalam segala hal agar memudahkan proses dalam pencapaian tujuan perusahaan. Sumber daya manusia merupakan potensi dan segala kemampuan yang ada pada tiap – tiap tenaga kerja, tinggi rendahnya suatu kemampuan yang dimiliki karyawan dalam perusahaan sangat berpengaruh terhadap komitmen organisasi tersebut.

Menurut Suwatno dan Priansa (2013:29) Manajemen Sumber Daya Manusia merupakan salah satu bidang dari manajemen umum yang meliputi segi – segi perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengendalian. Suwatno dan Priansa mengungkapkan bahwa fungsi dari pada Manajemen Sumber Daya Manusia itu terdiri dari :

1) Fungsi Manajerial

a. Perencanaan

Perencanaan merupakan proses penentuan Tindakan dalam mencapai tujuan. Fungsi perencanaan manajemen sumber daya manusia adalah memberikan masukan, saran dan informasi kepada pemimpin perusahaan yang berkaitan dengan karyawan.

b. Pengorganisasian

Pengorganisasian dilakukan setelah perencanaan dibuat dengan matang. Fungsi pengorganisasian bertugas membentuk unit – unit yang terdiri dari fasilitas dan sumber daya manusia. Unit – unit tersebut harus diberi tugas dan fungsi masing – masing tetapi dengan tujuan yang sama.

c. Pengarahan

Setelah unit – unit dibuat sesuai dengan fungsinya masing – masing, maka selanjutnya adalah memberikan pengarahan kepada setiap unit dari karyawan untuk mau bekerja tanpa paksaan dan dapat bekerjasama dengan unit lainnya.

d. Pengendalian

Pengendalian dilakukan setelah fungsi perencanaan, pengorganisasian, dan fungsi pengarahan dilakukan. Fungsi ini berarti mengamati, mengendalikan, dan mengawasi berjalannya proses pencapaian tujuan perusahaan.

e. Fungsi Operatif

a. Pengadaan (*Recruitment*)

Pada proses *recruitmen*, manajemen sumber daya manusia harus menemukan sumber daya manusia yang memiliki suatu kualifikasi dan jumlah yang dibutuhkan dalam perusahaan yang dilanjutkan dengan proses seleksi. Perusahaan juga harus melakukan penempatan sumber daya manusia sesuai dengan keahlian dan kebutuhan instansi atau perusahaan.

b. Pengembangan (*Development*)

Manajemen sumber daya manusia diharuskan dapat mengembangkan sumber daya manusia yang baru diterima sehingga dapat menyesuaikan diri dengan lingkungan kerja yang baru dan dapat segera menghasilkan suatu kinerja yang baik. Manajemen sumber daya manusia juga memberikan banyak pelatihan guna untuk meningkatkan kemampuan dan keahlian yang karyawan miliki.

c. Kompensasi (*Compensation*)

Kompensasi adalah suatu bentuk penghargaan perusahaan kepada karyawan atas seluruh usaha yang telah mereka lakukan, oleh karena itu fungsi ini sangat penting bagi karyawan itu sendiri. Kompensasi yang biasanya diterima oleh karyawan berupa uang yang biasa diterima setiap bulannya atau biasa disebut dengan gaji / upah.

d. Pengintegrasian (*Integration*)

Setelah karyawan dapat mengembangkan keahliannya, maka tahap selanjutnya yang harus diperhatikan oleh manajemen sumber daya manusia adalah bagaimana para karyawan dapat merubah sikap dan tingkah laku guna memiliki satu tujuan yaitu mencapai tujuan perusahaan yang telah ditetapkan. Oleh karena itu akan menjadi tugas para manajer tiap departemen untuk mengetahui karakter dari masing – masing karyawannya.

e. Pemeliharaan (*Maintenance*)

Pemeliharaan yang dimaksud adalah bagaimana cara karyawan merasa diperhatikan oleh perusahaan dan bisa menjadi karyawan yang loyal. Hal ini bisa diberikan dalam bentuk uang yang biasanya disebut dengan insentif atau bentuk lain seperti pemberian asuransi Kesehatan, penyediaan alat – alat kerja yang memadai dan menciptakan lingkungan pekerjaan yang menyenangkan. Turunnya motivasi kerja karyawan bisa disebabkan oleh kurang diperhatikannya fungsi pemeliharaan ini.

f. Pemutusan Hubungan Kerja (*Separation*)

Separation atau pemutusan hubungan kerja ini adalah fungsi yang ditujukan untuk menjamin rasa aman para karyawan saat dilakukannya pensiun, hal ini berhubungan dengan pemberian tunjangan pensiun.

Tujuan utama dari Manajemen Sumber Daya Manusia adalah mendayagunakan secara optimal sumber daya manusia dalam suatu

organisasi. Untuk menjalankan perusahaan pelayaran, selain harus didukung oleh sumber daya manusia yang handal dan professional juga harus ditunjang oleh pengetahuan serta wawasan yang luas dibidang manajemen perusahaan pelayaran. Dalam sebuah perusahaan pelayaran harus ada manajemen yang diterapkan dengan baik, dengan adanya manajemen ini akan membantu perusahaan dalam mencapai tujuannya dan menghindari resiko kegagalan dalam perusahaan. Apabila manajemen perusahaan tidak dapat bekerja dengan baik hal itu hanya akan mengakibatkan kesalahan dan kegagalan dalam setiap kegiatan yang dilakukan oleh sebuah perusahaan, itu sebabnya manajemen merupakan suatu hal penting dalam perusahaan untuk mengatur setiap kegiatan demi terciptanya tujuan perusahaan.

3. Keterlambatan

a. Pengertian keterlambatan

Menurut Suyatno (2010:11) keterlambatan merupakan suatu aktifitas atau pelaksanaan kegiatan yang mengalami perpanjangan jangka waktu yang tidak sesuai dengan perencanaan yang diharapkan. Keterlambatan pada suatu kegiatan diidentifikasi melalui jadwal (*schedule*) yang telah ditetapkan, dibuatnya *schedule* supaya dapat mengetahui serta mengantisipasi adanya kegiatan – kegiatan yang mengalami keterlambatan. Sesuai pengertian dari keterlambatan, penulis menyimpulkan bahwa keterlambatan adalah kerugian waktu, materi, modal dan berdampak pada beberapa kegiatan menjadi tertunda dan tidak berjalan sesuai jadwal yang Sudah ditetapkan.

b. Faktor penyebab keterlambatan

1) Faktor Internal

Faktor internal menjelaskan tentang pembahasan permasalahan inti pokok suatu kegiatan atau mengenai sumber – sumber permasalahan dari inti dalam suatu kegiatan. Faktor internal penyebab keterlambatan adalah :

- a) Kesalahan teknis pekerjaan
- b) Gangguan fungsi struktural pekerjaan

c) Tuntutan biaya fungsional pekerjaan

2) Faktor Eksternal

Faktor eksternal menjelaskan tentang pembahasan dari luar suatu kegiatan permasalahan atau gejala alam yang tidak bisa diprediksikan / rencanakan oleh suatu sistem permasalahan.

Faktor eksternal penyebab keterlambatan adalah :

- a) Banjir
- b) Gempa bumi
- c) Gunung Meletus
- d) Tornado
- e) Tsunami

3) Faktor Persediaan

Faktor persediaan adalah suatu suku cadang / *stock* bahan yang digunakan untuk memudahkan produksi atau untuk memuaskan pelanggan / konsumen yang meliputi bahan baku (*raw material*), barang dalam proses (*in process goods*), dan barang jadi (*finished goods*). Faktor persediaan penyebab keterlambatan adalah :

- a) Waktu
- b) Ketidakpastian waktu datang
- c) Ketidakpastian penggunaan fungsi

4. Pengiriman

Menurut Mulyadi (2013:201) Pengiriman barang merupakan suatu kegiatan mengirim barang dikarenakan adanya penjualan barang dagang. Penjualan terdiri dari transaksi penjualan barang atau jasa, baik secara tunai atau kredit.

Menurut Bambang (2013:12) barang merupakan suatu produk fisik yang dapat diberikan pada seorang pembeli dan melibatkan perpindahan kepemilikan dari penjual ke pelanggan.

Berdasarkan pengertian diatas menurut para ahli, dapat disimpulkan bahwa kegiatan pengiriman adalah suatu kegiatan mengirim barang kepada penerima barang sesuai dengan dokumen pemesanan dan pengiriman serta dalam kondisi yang sesuai dengan persyaratan penanganan barangnya.

Penerimaan barang melalui transportasi darat, laut dan udara yang dapat mencakup kegiatan penerimaan, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, klaim asuransi, atas pengiriman barang serta penyelesaian tagihan dan biaya – biaya lainnya.

5. Suku Cadang

Menurut Richardus Eko Indrajit dan Richardus Djokopranoto (2015:11) suku cadang adalah suatu alat yang mendukung pengadaan barang untuk keperluan peralatan yang digunakan dalam proses produksi. Berdasarkan definisi diatas, Suku Cadang merupakan faktor utama yang menentukan jalannya proses produksi dalam suatu perusahaan. Sehingga dapat dikatakan Suku Cadang ini mempunyai peranan yang cukup besar dalam serangkaian aktivitas perusahaan. Setiap Suku Cadang mempunyai fungsi tersendiri dan dapat terkait atau terpisah dengan Suku Cadang lainnya.

Menurut Richardus Eko Indrajit dan Richardus Djokopranoto (2015:11) dalam bukunya manajemen persediaan menurut penggunaannya, suku cadang dapat dibagi menjadi tiga jenis, yaitu :

1) Suku cadang habis pakai (*consumable parts*)

Suku cadang jenis ini adalah suku cadang untuk pemakaian biasa, kerusakan suku cadang ini dapat terjadi sewaktu – waktu. Oleh karena itu, pengaturan persediaannya harus dikontrol sehingga sewaktu – waktu diperlukan harus selalu tersedia.

2) Suku cadang pengganti (*replacement parts*)

Suku cadang jenis ini adalah suku cadang yang penggantianannya biasanya dilakukan pada waktu overhaul, yaitu pada waktu perbaikan besar – besaran. Oleh karena itu, biasanya jenis suku cadang ini tidak disimpan dalam persediaan, kecuali peralatan vital.

3) Suku cadang jaminan (*insurance parts*)

Suku cadang yang biasanya tidak pernah rusak, tetapi dapat rusak dan apabila rusak dapat menghentikan proses produksi. Suku cadang jaminan ini biasanya bentuknya besar, harga mahal dan waktu pembuatannya lama.

Secara umum Suku Cadang dapat dibagi menjadi dua, yaitu :

- 1) Suku Cadang baru yaitu komponen yang masih dalam kondisi baru dan belum pernah dipakai sama sekali kecuali sewaktu dilakukan pengetesan.
- 2) Suku Cadang bekas atau copotan yaitu komponen yang pernah dipakai untuk periode tertentu dengan kondisi masih layak pakai yaitu secara teknis komponen tersebut masih dapat dipergunakan atau mempunyai umur pakai, dan tidak pakai yaitu secara teknis komponen tersebut sudah tidak dapat lagi dipakai walaupun dilakukan perbaikan atau rekondisi.

Untuk memenuhi kebutuhan Suku Cadang kapal, maka suatu perusahaan perlu menyelenggarakan pengadaan Suku Cadang. Menurut Kosasih dan Soewedo (2007 : 239), dalam bukunya “ Manajemen Perusahaan Pelayaran “, untuk memenuhi prosedur pengadaan suku cadang dan pengadaan jasa.

Pemesanan Suku Cadang biasanya memerlukan waktu karena adanya proses pembuatan, berbeda dengan barang – barang stores / material yang mudah diperoleh di pasar. *Lead time* (waktu menunggu pesanan) adalah waktu antara tenggang waktu sejak pemesanan dilakukan sampai dengan saat pesanan tersebut masuk Gudang. Waktu tenggang ini merupakan hal yang harus diperhatikan agar barang yang dipesan datang tepat waktu. Seringkali pemesanan atau pembelian suku cadang tidak datang pada waktunya (terlambat), hal ini berarti *lead time* tidak tepat. Ketidakpastian *lead time* ini menyebabkan kehabisan persediaan atau sebaliknya. Untuk mengantisipasi ketidakpastian tersebut, Suku Cadang maupun material harus diatur agar mengadakan persediaan pengaman (*safety stock*).

Menurut Sofyan Assauri (2008 : 263), persediaan pengaman (*safety stock*) adalah persediaan tambahan yang akan diadakan untuk melindungi atau menjaga kemungkinan terjadinya kekurangan bahan (*stock out*). Semakin besar tingkat *safety stock* maka kemungkinan kehabisan persediaan akan semakin kecil. *Safety stock* juga berperan untuk menjaga kelangsungan proses produksi dapat berjalan sesuai dengan apa yang telah direncanakan.

Penyimpanan Suku Cadang untuk persediaan merupakan Sebagian aktivitas perawatan di atas kapal. Penundaan pekerjaan dapat dicegah apabila suatu sistem suku cadang yang baik terdapat di atas kapal. Harus memungkinkan untuk mendapatkan suku cadang dengan segera dari persediaan yang ada di kapal, dari pusat pergudangan kantor, atau dari *supplier*. Maka dari itu perlu dilakukan pengadaan Suku Cadang yang dimulai dari permintaan kapal kepada perusahaan kemudian perusahaan menghubungi *supplier* untuk memesan Suku Cadang yang nantinya akan dikirim ke kapal.

Menurut Weele (2010:4), pengadaan adalah perolehan barang atau jasa. Hal ini menguntungkan bahwa barang atau jasa yang tepat dan bahwa mereka yang dibeli dengan biaya terbaik untuk memenuhi kebutuhan pembeli dalam hal kualitas dan kuantitas, waktu dan lokasi. Pengadaan merupakan proses kegiatan untuk pemenuhan atau penyediaan kebutuhan dan pasokan barang atau jasa dibawah kontrak atau pembelian langsung untuk memenuhi kebutuhan bisnis. Dapat disimpulkan bahwa pengadaan barang dan jasa merupakan suatu kegiatan untuk mendapatkan barang dan jasa yang diperlukan oleh perusahaan dilihat dari kebutuhan dan penggunaannya, serta dilihat dari kualitas, kuantitas, waktu pengiriman dan harga yang terjangkau.

1) Metode Pengadaan di PT. Buana Lintas Lautan, TBK

Dalam proses pengadaan barang / jasa PT. Buana Lintas Lautan, TBK menggunakan cara sesuai dengan kondisinya masing – masing. Ada dua jenis metode pengadaan Suku Cadang sebagai indikator yaitu :

a) Metode Normal / lelang

Metode yang dilakukan dengan cara pelelangan dari beberapa rekan atau vendor yang mendaftarkan berkas atau dokumen barang termasuk daftar harga tanpa memerlukan presentasi atau pemaparan lalu akan dibandingkan dengan berkas vendor yang lain dan akan dipilih atau ditentukan sesuai pertimbangan oleh pihak yang berwenang.

b) Metode Penunjukkan langsung

Metode pemilihan barang / pekerjaan untuk semua pekerjaan yang dapat diikuti oleh semua penyedia barang / jasa lainnya yang dapat diikuti oleh semua penyedia barang / jasa lainnya yang memenuhi

syarat. Pihak user akan mengadakan pemilihan secara terbuka dengan cara seluruh peserta melaksanakan presentasi apa yang akan ditawarkan / dijual kepada perusahaan yang kemudian akan dilakukan penilaian dan keputusan langsung oleh user. Proses pengadaan barang / jasa dengan metode penunjukan langsung memiliki kelebihan dimana Owner Estimator dapat melakukan estimasi harga dengan rentang waktu yang lebih singkat. Hal tersebut karena proses pengadaan barang / jasa dengan metode penunjukan langsung memberikan kewenangan kepada user untuk menunjuk vendor yang telah dipercaya untuk melakukan *Pengiriman* barang / jasa pada armada kapal milik PT. Buana Lintas Lautan, TBK.

2) Faktor yang mempengaruhi pengadaan Suku Cadang

Beberapa faktor yang mempengaruhi PT. Buana Lintas Lautan, TBK melakukan proses pengadaan Suku Cadang yaitu :

a) Ketersediaan Suku Cadang yang dibutuhkan

Ketersediaan Suku Cadang yang dibutuhkan harus sesuai dengan daftar permintaan, namun terkadang mengalami beberapa hambatan. Seperti sulit ditemukannya Suku Cadang yang dibutuhkan karena material sudah tidak diproduksi lagi, biasanya ini terjadi pada kapal dengan usia 20 tahun ke atas atau kapal – kapal tua.

b) Harga Suku Cadang

Suku Cadang memiliki beberapa variasi harga, ada yang murah, sedang, dan mahal tergantung dengan tipe dan merk Suku Cadang. Harga dari Suku Cadang sangatlah mempengaruhi kualitas dari Suku Cadang itu sendiri.

c) Mitra kerja (vendor)

Mitra kerja harus memiliki pengetahuan tentang Suku Cadang karena sangat mempengaruhi dalam pengadaan Suku Cadang, terutama untuk kapal – kapal yang usianya diatas 20 tahun. Kurangnya pengetahuan vendor tentang Suku Cadang dan kurangnya pengalaman vendor berpotensi menimbulkan *miss communication* antara owner *superintendent* dengan vendor yang akan berpengaruh pada tidak sesuainya permintaan Suku Cadang dengan apa yang telah diminta oleh *superintendent*.

d) *Lead time* Suku Cadang

Lead time (waktu menunggu pesanan) adalah waktu antara tenggang waktu sejak pemesanan dilakukan sampai dengan saat pemesanan tersebut masuk gudang. Ketidakpastian *lead time* dapat menyebabkan kehabisan persediaan, dan terkadang menghambat kelancaran operasional kapal. Perlu dilakukan pemantauan khusus saat pemesanan Suku Cadang yang dilakukan oleh divisi *procurement* untuk mengantisipasi ketidakpastian *lead time*.

3) Proses pengadaan Suku Cadang

a) Pembuatan Requisition

Requisition adalah lembar permintaan pembelian yang dibuat oleh officer kapal yang berisi list / daftar Suku Cadang yang diajukan untuk diPengiriman ke kapal. Requisition dikirimkan melalui email ke divisi *procurement* dan kemudian akan diproses untuk segera diPengiriman melalui persetujuan atasan.

b) Perbandingan harga Suku Cadang

Perbandingan harga dikalkulasikan oleh tim estimator yang digunakan sebagai acuan dalam menilai kewajaran harga berdasarkan referensi harga Suku Cadang yang telah dimiliki estimator. Owner estimasi dibuat setelah adanya konfirmasi penawaran harga antar mitra kerja (vendor) dengan owner superintendent. Perbandingan harga perlu dilakukan oleh pihak perusahaan untuk mengetahui harga Suku Cadang terbaik yang dibutuhkan kapal.

c) Pembuatan *Purchase Order*

Tahap selanjutnya adalah pembuatan *Purchase Order* (PO) yang akan dibuat oleh divisi *Procurement*, menurut Siahaya (2013:57) *purchase order* adalah suatu kontrak antara pembeli dengan pemasok barang dalam pelaksanaan pengadaan barang. Dokumen ini berperan sebagai kontrak yang membentuk kesepakatan mengenai barang dan jasa yang ingin dibeli. Setelah pembuatan *purchase order*, pembayaran akan dilakukan oleh divisi finance dan barang akan dikirim oleh *supplier*.

6. Kelancaran keberangkatan kapal

Suyono R.P (2007 : 361), menerangkan bahwa tujuan dari mengoperasikan kapal dagang adalah mengangkut muatan. Tanpa muatan, perusahaan pelayaran suatu negara tidak akan hidup. Untuk muatan bagi kapal – kapalnya, perusahaan pelayaran harus memberikan pelayanan yang baik.

a. Faktor Internal

Faktor internal dari kelancaran keberangkatan kapal merupakan faktor yang berasal dari kapal ataupun dari perusahaan pelayaran, yaitu :

- 1) Suku Cadang yang dibutuhkan tiba tepat waktu di atas kapal
- 2) Mesin kapal dalam kondisi baik
- 3) Kegiatan Bongkar Muat

b. Faktor Eksternal

Faktor eksternal berasal dari lingkungan luar seperti keadaan di sekitar perairan yang tidak memungkinkan untuk melanjutkan pelayaran.

- 1) Cuaca
- 2) Kelengkapan dokumen

Agar kapal – kapalnya dapat beroperasi efektif dan efisien dalam merencanakan pengangkutan muatan, perusahaan pelayaran harus terlebih dahulu menyiapkan :

- a. Jenis muatan yang diangkut
- b. Jumlah pelabuhan yang akan disinggahi dan fasilitas untuk menerima atau membongkar muatan
- c. Jenis kapal, bentuk ruangan muatan, serta rintangan yang mungkin akan ditemui
- d. Opsi muatan yang mungkin didapat
- e. Jadwal pelayaran kapal – kapal agar tidak berlayar bersamaan

Transportasi mempunyai peranan penting bagi industri karena produsen mempunyai kepentingan agar barangnya diangkut sampai kepada konsumen tepat waktu, tepat pada tempat yang ditentukan, dan barang dalam kondisi baik. Hal ini tentu berkaitan dengan kelancaran keberangkatan kapal menuju pelabuhan bongkar berjalan sesuai waktunya maka muatan juga akan tiba sesuai waktunya. Namun, jika keberangkatan kapal menuju pelabuhan

bongkar mengalami keterlambatan secara otomatis muatan akan mengalami keterlambatan di pelabuhan bongkar.

Dalam mendukung Pengiriman Suku Cadang, dibutuhkan keahlian awak kapal, antara lain dengan memperhatikan ketersediaan dan kelayakan Suku Cadang diatas kapal. Keadaan kapal yang laik laut dapat mendukung performa kapal dalam melakukan kegiatan keberangkatan kapal, sehingga kegiatan operasional di perusahaan dapat berjalan dengan baik dan lancar.

Berdasarkan uraian diatas, dari kelancaran keberangkatan kapal dapat diambil kesimpulan bahwa kelancaran keberangkatan kapal akan berjalan sesuai dengan jadwal dan tepat waktu apabila awak kapal memperhatikan ketersediaan, kelayakan Suku Cadang dan melakukan perawatan mesin di atas kapal.

7. Kapal

Dalam pasal 309 KUHD (Kitab Undang – Undang Hukum Dagang) dirumuskan pengertian kapal yaitu semua perahu, dengan nama apapun dan jenis apapun juga. Kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal itu dianggap meliputi segala alat perlengkapannya.

Dalam pasal 309 KUHD ayat (3) menyatakan bahwa alat perlengkapan itu bukan bagian dari kapal itu sendiri, namun diperuntukan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal. Sedangkan yang dimaksud dengan bagian kapal tersebut adalah bangunan – bangunan yang menjadi satu dengan kerangka kapal, sehingga apabila bangunan itu diambil atau dilepaskan maka kapal menjadi rusak.

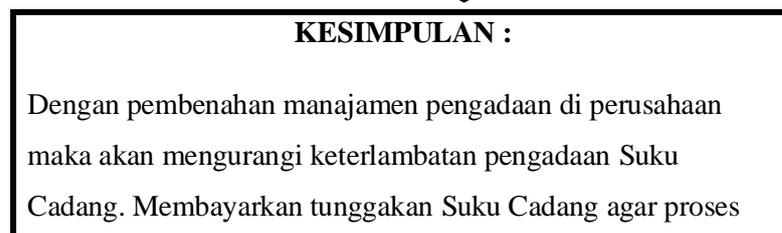
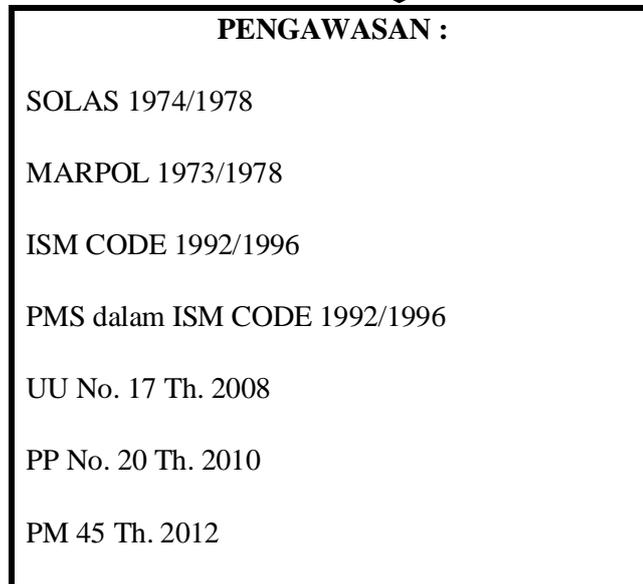
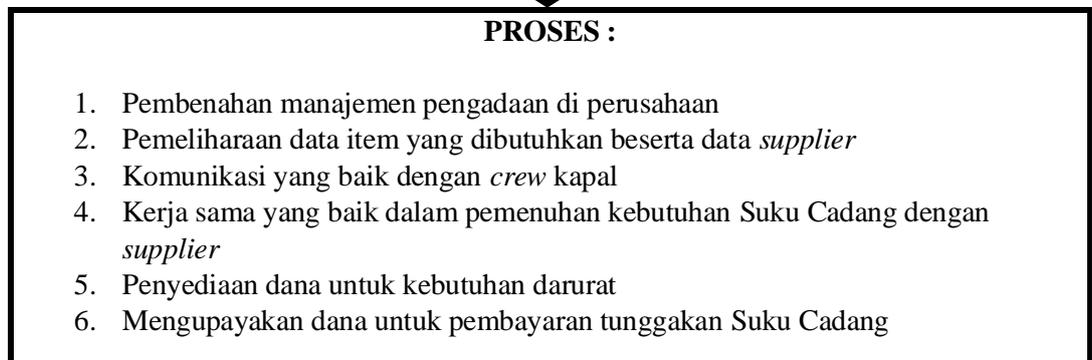
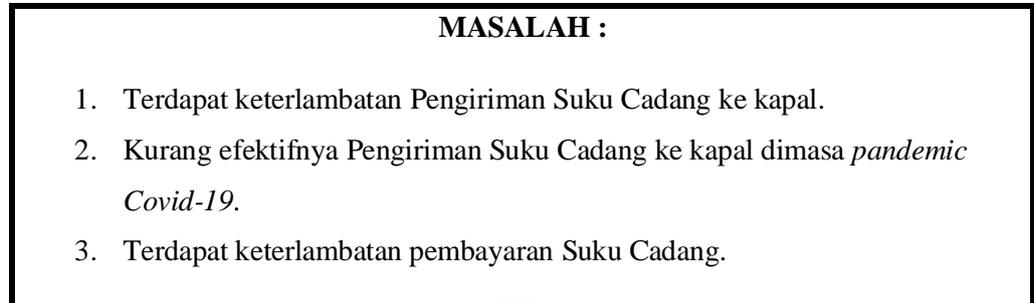
Berdasarkan Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pada pasal 1 ayat 36 memberikan pengertian bahwa kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah – pindah.

Berdasarkan uraian diatas, penulis menyimpulkan bahwa kapal adalah sebagai alat transportasi laut antar pulau dan negara yang mengangkut penumpang dan barang di laut. Kapal harus memenuhi persyaratan kelaik lautan sehingga dapat menjamin seluruh keselamatan kapal selama pelayaran.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Bagan 2.1

KERANGKA PEMIKIRAN

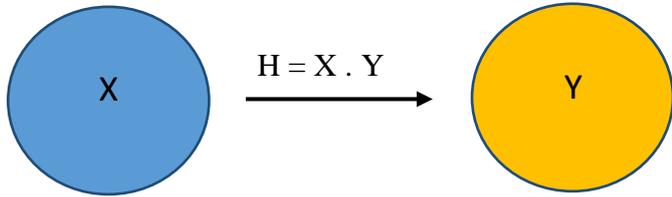


pengadaan tidak terhambat, dengan lancarnya proses pengadaan maka akan memperlancar juga Pengiriman Suku Cadang ke kapal sehingga tidak akan terjadi keterlambatan keberangkatan kapal.



DAMPAK :

1. Pemesanan Suku Cadang cenderung mendadak dan dalam keadaan darurat.
2. Proses pengadaan oleh *supplier* terhambat karena tunggakan pada pesanan sebelumnya masih ada



Keterangan :

X = Pengiriman Suku Cadang

Y = Kelancaran Keberangkatan Kapal

Pengaruh Simultan :

H = Diduga adanya pengaruh variabel (X) Pengiriman Suku Cadang terhadap variabel (Y) Kelancaran keberangkatan kapal

C. HIPOTESIS

Dari permasalahan yang disampaikan, penulis dapat membuat suatu hipotesis atau jawaban sementara tentang permasalahan yang akan diteliti, yaitu adanya hubungan antara pengaruh yang kuat antara keterlambatan Pengiriman Suku Cadang kapal terhadap kelancaran keberangkatan kapal. Jawaban sementara atau perkiraan pemecahan masalah adalah sebagai berikut :

Ho : Tidak ada pengaruh antara Pengiriman Suku Cadang kapal terhadap kelancaran keberangkatan kapal

Ha : Ada pengaruh antara Pengiriman Suku Cadang kapal terhadap kelancaran keberangkatan kapal

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulis mengadakan penelitian pada saat menjalani praktek kerja nyata di perusahaan pelayaran PT. Buana Lintas Lautan, TBK selama kurang lebih 12 Bulan dari tanggal 10 Agustus 2020 sampai dengan 13 Agustus 2021.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian tersebut di Perusahaan pelayaran PT. Buana Lintas Lautan, TBK dengan data perusahaan sebagai berikut :

Alamat Perusahaan : Jl. Mega Kuningan Timur Blok C6 Kav. 12A,
Kawasan Mega Kuningan, RT. 8 / RW. 2,
Kuningan, East Kuningan, Setiabudi, South
Jakarta City, Jakarta 12950

Telepon : (021) 30485700

Fax : (021) 30485700

Email : marketing@bull.co.id

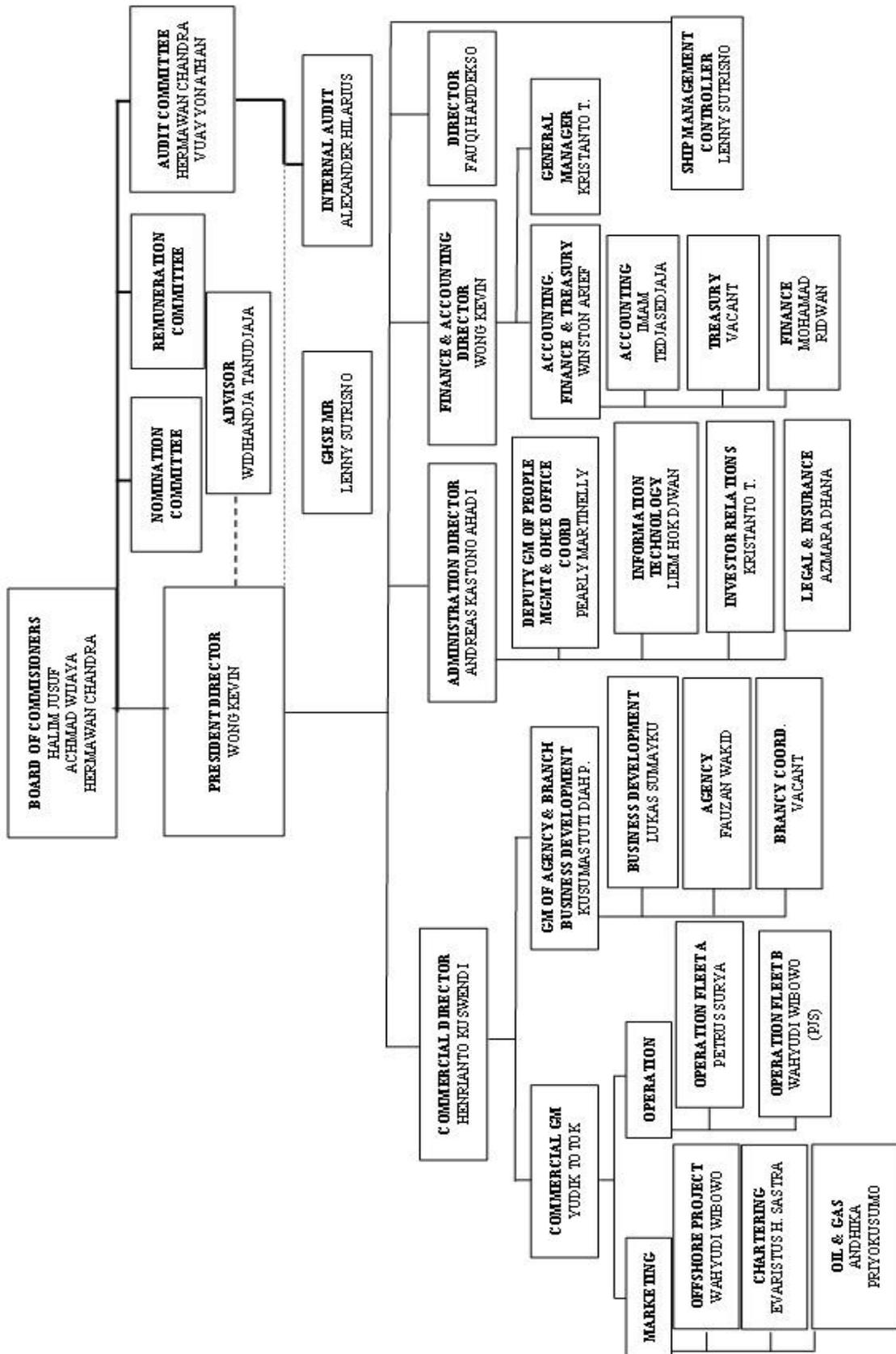
Direktur utama : Kevin Wong

3. Struktur Organisasi Perusahaan

Organisasi berfungsi sebagai alat pengendalian manajemen, agar pembagian tugas dan wewenang masing – masing bagian jelas, dan sesuai dengan fungsinya.

Adapun struktur organisasi PT. Buana Lintas Lautan, Tbk sebagai berikut :

Bagan 3.1 Struktur Organisasi Perusahaan



B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Metode pengumpulan data yang digunakan perlu didukung dengan data yang sebenarnya. Oleh karena itu dalam mengumpulkan data tersebut menggunakan Teknik pengumpulan data berupa :

1. Metode Pendekatan

Kapal – kapal milik PT. Buana Lintas Lautan, TBK dalam kegiatan operasionalnya belum berjalan secara optimal karena masih adanya keterlambatan waktu keberangkatan kapal. Hal tersebut disebabkan oleh keterlambatan Pengiriman Suku Cadang ke kapal, proses keberangkatan kapal menjadi terhambat dan mengalami keterlambatan. Dengan adanya hal ini penulis akan membahas mengenai pengaruh keterlambatan Pengiriman Suku Cadang kapal. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode pendekatan data kuantitatif deskriptif, yang mana data yang diperoleh dan dianalisis berupa data primer dan data sekunder, yaitu :

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber penelitian, dimana data bisa didapatkan dengan mencatat keterangan yang sumber berikan secara langsung.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung, data dapat diperoleh melalui buku – buku maupun literatur yang berkaitan dengan objek yang menjadi penelitian.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan sebuah metode yang dilakukan untuk mengumpulkan data dan informasi yang berguna sebagai fakta pendukung dalam sebuah penelitian yang dapat dipertanggungjawabkan. Untuk pengumpulan data – data dan informasi yang dibutuhkan, maka penulis melakukan penelitian dengan menggunakan beberapa Teknik pengumpulan data sebagai berikut :

a. Daftar Pertanyaan (Kuesioner)

Angket atau kuesioner merupakan Teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab (Sugiyono, 2017:142).

Kuesioner memiliki dua tipe, yaitu terdiri dari pertanyaan atau pernyataan terbuka dan tertutup. Kuesioner terbuka dibuat dengan mengharapkan responden untuk memberikan jawaban berupa penjelasan atau uraian atas pertanyaan atau pernyataan yang telah dibuat. Sedangkan kuesioner tertutup dibuat untuk mendapatkan jawaban singkat dari responden yaitu dengan mengharapkan responden memilih jawaban dari setiap pertanyaan atau pernyataan yang ada.

Pada penelitian ini penulis menggunakan tipe kuesioner tertutup, penulis menyediakan jawaban untuk setiap pertanyaan atau pernyataan yang tersedia. Dengan tipe ini, responden tinggal memilih jawaban yang dianggap benar dari setiap pertanyaan atau pernyataan yang disediakan.

Skala *likert* digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dalam penelitian ini penulis menggunakan skala likert untuk mendapatkan jawaban dari responden. Skala *likert* yang digunakan dalam penelitian menggunakan nilai minimum skor 1 dan maksimum skor 5, dengan skor skala *likert* tersebut dapat ditemukan hasil apakah responden cenderung terhadap jawaban setuju atau tidak setuju.

Dengan menggunakan skala *likert* tersebut maka variabel yang akan diuji dijabarkan menjadi indikator variabel. Dari indikator variabel akan dilakukan penyusunan item – item instrument yang dapat berupa pertanyaan atau pernyataan. Skala penilaian untuk pertanyaan atau pernyataan sebagai berikut :

Tabel 3.1 Tabel Skala *Likert*

Respon	Nilai
Sangat Setuju	5
Setuju	4
Kurang Setuju	3

Tidak Setuju	2
Sangat Tidak Setuju	1

Tabel 3.2 Tabel Kuesioner

X : PENGADAAN

NO	PERNYATAAN	STS	TS	RG	S	SS
1.	Kurangnya ketersediaan Suku Cadang di Gudang kantor menyebabkan Pengiriman Suku Cadang terkendala					
2.	Perusahaan perlu melakukan pengecekan persediaan Suku Cadang untuk mengantisipasi permintaan Suku Cadang yang mendadak untuk menghindari keterlambatan Pengiriman					
3.	Proses pembayaran Suku Cadang sering tertunda karena tunggakan yang belum terselesaikan					
4.	Tunggakan – tunggakan pembayaran mengakibatkan proses pengadaan Suku Cadang terhambat					
5.	Proses pengadaan Suku Cadang yang memakan waktu lama mengakibatkan proses Pengiriman terlambat					
6.	Harga Suku Cadang yang akan dibeli tergolong mahal					
7.	Terdapat kebijakan yang <i>vendor</i> berikan terhadap pembelian Suku Cadang					
8.	Persediaan merupakan hal penting yang perlu diperhatikan untuk					

	menghindari inflasi dan kenaikan harga					
9.	Perlu dilakukan perbandingan harga Suku Cadang untuk mendapatkan harga terbaik					
10.	Pengadaan Suku Cadang sering mengalami keterlambatan					

Y : KELANCARAN

No.	Pernyataan	STS	TS	RG	S	SS
1.	Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang ke kapal berpengaruh terhadap waktu keberangkatan kapal					
2.	<i>Lead time</i> Suku Cadang diperlukan perusahaan untuk menunjang kelancaran operasional kapal					
3.	Perlu diperhatikan persediaan Suku Cadang di kapal dan di perusahaan demi kelancaran operasional kapal					
4.	<i>Crew</i> kapal perlu melakukan pengecekan kondisi Suku Cadang					
5.	Permintaan Suku Cadang dari kapal secara mendadak mengakibatkan terganggunya kelancaran keberangkatan kapal					
6.	Perlu diperhatikannya waktu pengiriman Suku Cadang ke kapal karena akan mempengaruhi kelancaran keberangkatan kapal					
7.	Kelancaran keberangkatan kapal sangat berpengaruh dalam operasional kapal dan harus					

	diperhatikan sebaik – baiknya oleh perusahaan					
8.	Kondisi cuaca sangat mempengaruhi kelancaran keberangkatan kapal					
9.	Mengoptimalkan perawatan mesin dengan strategi yang baik agar kondisi mesin kapal selalu siap untuk melakukan operasi dan demi kelancaran keberangkatan kapal					
10.	Ketepatan waktu pemenuhan permintaan Suku Cadang diatas kapal sangat penting					

b. Observasi

Sugiyono (2014:145) mengemukakan bahwa observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Observasi bertujuan untuk mengumpulkan data dimana data tersebut yang nantinya akan digunakan untuk menjawab berbagai permasalahan. Kesimpulan mengenai objek penelitian serta gambaran dan segala hal yang berhubungan dengan objek penelitian akan didapatkan dengan dilakukannya observasi.

Observasi merupakan penelitian yang dilakukan dengan pengamatan baik secara langsung maupun tidak langsung sebagai Teknik pengumpulan data menggunakan berbagai proses biologis dan psikologis. Observasi yang dilakukan secara langsung dapat dilakukan dengan beberapa cara seperti kuesioner, test, gambar, dan rekaman.

c. Studi Pustaka

Studi Pustaka merupakan pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti, mengutip dari buku – buku referensi yang disajikan, masukan atau bahan pertimbangan perbandingan mengenai apa yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada.

Menurut Sugiyono (2017:291) studi kepustakaan merupakan Langkah yang penting dimana setelah seseorang peneliti menetapkan topik

penelitian, Langkah selanjutnya adalah melakukan kajian *teoritis* dan referensi yang terkait dengan penelitian yang dilakukan.

Studi Pustaka ini bertujuan untuk mengumpulkan serta menggunakan informasi – informasi yang sehubungan dengan masalah yang akan dibahas dalam penelitian, dengan membaca buku – buku, karangan ilmiah, peraturan – peraturan, dan dokumentasi lainnya.

C. SUBYEK PENELITIAN

1. Populasi

Menurut Sugiyono (2013:119) Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah PT. Buana Lintas Lautan, TBK.

2. Sampel

Menurut Sugiyono (2017:118) Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah karyawan divisi *procurement* PT. Buana Lintas Lautan, TBK dengan jumlah 30 karyawan divisi *procurement*. Penelitian ini tidak menggunakan teknik sampling.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Metode untuk mengolah sebuah data menjadi informasi sehingga karakteristik data tersebut menjadi mudah untuk dipahami dan juga bermanfaat untuk menemukan solusi permasalahan dalam sebuah penelitian. Penulis mengidentifikasi 2 (dua) variabel sebagai berikut :

1. Variabel Bebas (*Independent Variable*)

Menurut Sugiyono (2017:39) Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel *dependent* (Terikat). Jadi variabel bebas merupakan variabel yang dalam pola hubungannya menjadi sebab yang mempengaruhi secara positif ataupun negatif variabel terikat. Adapun yang menjadi variabel bebas dalam penelitian ini berupa :

X = Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang kapal

2. Variabel Terikat (*Dependent Variable*)

Menurut Sugiyono (2017:39) Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas. Jadi variabel bebas dalam pola hubungannya dipengaruhi oleh variabel bebas. Adapun yang menjadi variabel terikat dalam penelitian ini berupa :

Y = Kelancaran keberangkatan kapal

Berdasarkan seberapa besar kekuatan antara 2 variabel tersebut, maka data dianalisis dengan Teknik analisis statistik sebagai berikut :

1. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Menurut Sugiyono (2013:168) dalam buku Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D menyatakan bahwa valid berarti instrument tersebut dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur. Suatu kuesioner dikatakan valid apabila pertanyaan / pernyataan dalam kuesioner mampu untuk mengungkapkan suatu yang diukur oleh kuesioner tersebut. Tujuan uji validitas untuk mengetahui sejauh mana ketepatan antara data yang sesungguhnya terjadi pada objek dengan data yang dilaporkan oleh peneliti.

Adanya sebuah analisis faktor yang dilakukan dengan cara mengkorelasikan jumlah skor faktor dengan total skor diperlukan untuk menilai valid atau tidaknya suatu penelitian. Sugiyono (2013:173) menentukan cara untuk menilai validitas penelitian dengan cara sebagai berikut :

- 1) Bila korelasi tiap faktor positif dan besarnya \geq dari 0,3610 maka instrument tersebut dinyatakan valid.
- 2) Bila korelasi tiap faktor positif dan besarnya \leq dari 0,3610 maka instrument tersebut dinyatakan tidak valid.

2. Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama akan menghasilkan data yang sama Sugiyono (2013:173). Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui seberapa jauh hasil pengukuran

konsisten tetap apabila dilakukan dua kali atau lebih terhadap gejala yang sama dengan menggunakan alat pengukur.

Variabel dinyatakan reliabel dengan kriteria berikut :

- 1) Jika $r - \alpha$ positif dan lebih besar dari $r - \text{tabel}$ maka pernyataan tersebut reliabel.
- 2) Jika $r - \alpha$ negatif dan lebih kecil dari $r - \text{tabel}$ maka pernyataan tersebut tidak reliabel.
 - a. Jika nilai Cronbach alpha (α) $> 0,6$ maka reliabel
 - b. Jika nilai Cronbach alpha (α) $< 0,6$ maka tidak reliabel

3. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi linear sederhana digunakan untuk memprediksi seberapa tinggi nilai variabel *dependent* bila nilai variabel *independent* dimanipulasi (dirubah – rubah). Regresi sederhana didasarkan pada hubungan fungsional ataupun kausal satu variabel *independent* dengan satu variabel *dependent*.

Menurut Sugiyono (2013:247) persamaan regresi sederhana dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$Y = a + \beta x$$

Keterangan :

Y = Nilai yang diprediksikan

a = Konstanta atau bila Harga X = 0

β = Koefisien regresi

x = Nilai variabel *independent*

4. Uji Hipotesis

a. Uji Statistik T

Untuk membuktikan hipotesis dalam penelitian ini apakah variabel bebas berpengaruh terhadap variabel terikat, maka digunakan uji-t. Untuk menguji apakah masing - masing variabel bebas berpengaruh secara signifikan terhadap variabel terikat. rumus untuk melakukan uji hipotesis sebagai berikut :

$$t = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

Keterangan :

t = t hitung

r = koefisien korelasi

n = jumlah sampel

Kemudian hasil t hitung dibandingkan dengan t tabel. Dengan tingkat kepercayaan 95% atau α sebesar 5% uji dua pihak dan $dk = n-2$.

Maka hipotesisnya sebagai berikut :

Apabila t hitung sudah diketahui, dikonsultasikan dengan t tabel pada tingkat kepercayaan 5 % (0,05) maka dapat diperoleh hasil sebagai berikut :

- 1) Jika t hitung < t tabel, maka H_0 diterima dan H_a ditolak.
- 2) Jika t hitung > t tabel, maka H_0 ditolak dan H_a diterima.

b. Uji Statistik F

Uji F untuk menguji variabel bebas (*independent*) secara bersama-sama terhadap variabel terikat (*dependent*). Untuk melakukan uji f tersebut menggunakan program SPSS 26 *for windows*. Digunakan rumus uji f sebagai berikut :

$$F_h = \frac{R^2 / K}{(1 - R^2) / (n - k - 1)}$$

Keterangan :

F_h = F hitung

R = Koefisien korelasi ganda

k = Jumlah variabel *independent*

n = Jumlah sampel

Cara melakukan uji F adalah dengan membandingkan nilai F hasil perhitungan dengan nilai F menurut tabel. Dasar keputusannya adalah sebagai berikut :

- 1) Apabila nilai signifikan $< 0,05$ dan $F \text{ hitung} > F \text{ tabel}$, maka H_a diterima. H_0 ditolak, artinya variabel *independent* secara bersama – sama berpengaruh terhadap variabel *dependent*.
- 2) Apabila nilai signifikan $> 0,05$ dan $F \text{ hitung} < F \text{ tabel}$, maka H_0 diterima, H_a ditolak, artinya variabel *independent* secara bersama – sama tidak berpengaruh terhadap variabel *dependent*.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Informasi Mengenai Perusahaan

PT. Buana Lintas Lautan, Tbk merupakan perusahaan tanker minyak dan gas ternama di Indonesia yang didirikan pada 12 Mei 2005 yang terletak di Kuningan, Jakarta Selatan. PT. Buana Lintas Lautan, Tbk menjalankan kegiatan usaha dibidang jasa perkapalan sesuai dengan Anggaran Dasar Perseroan terakhir dan Surat Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. AHU 0037456.AH.01.02 TH 2019. Dengan mengutamakan kualitas untuk mencapai kesempurnaan dalam pengoperasian kapal dan memprioritaskan aspek keselamatan serta perlindungan terhadap lingkungan, dan dalam hal ini PT. Buana Lintas Lautan, Tbk telah bekerjasama dengan PT. Pertamina untuk melaksanakan kegiatan *shipment*.

Sertifikat standar internasional yang dimiliki dan diterapkan oleh perseroan guna mendukung kegiatan manajemennya, antara lain :

- a. ISO 9001:2015 terkait system manajemen mutu
- b. ISO 14001:2015 terkait system manajemen lingkungan
- c. ISO 45001:2018 terkait system manajemen Kesehatan dan keselamatan kerja.

Perseroan memulai usahanya dengan tanker minyak dan gas, yang dirancang dan digunakan untuk mengangkut minyak mentah dan produk minyak, serta produk gas seperti LPG (*Liquefied Petroleum Gas*).

PT. Buana Lintas Lautan, Tbk menyediakan transportasi laut dan layanan terkait di Indonesia. Perseroan beroperasi melalui Tanker Gas, Tanker Minyak, Tanker Kimia, FPSO dan FSO, dan segmen lainnya. Perusahaan bergerak dalam pengangkutan gas laut yang dicairkan, termasuk gas minyak cair, propilena, propana, LNG, minyak pelumas, minyak mentah dan produk minyak bumi, bahan kimia cair organik dan non organik, minyak nabati, dan lemak hewani. Perseroan juga menyediakan layanan fasilitas tanker apung untuk produksi, penyimpanan dan pembongkaran produk minyak, penyewaan kapal jangka pendek, menengah, dan Panjang, serta layanan penyimpanan lepas pantai untuk sektor minyak dan gas.

Program pelatihan keselamatan dan lingkungan dilakukan secara rutin untuk memberikan jasa manajemen kapal yang kompeten dan meningkatkan kinerja keselamatan kapal secara keseluruhan. Adapaun pelayan yang ditawarkan oleh PT. Buana Lintas Lautan, Tbk meliputi :

- 1) Manajemen kapal
 - a) Dukungan teknis
 - b) Pemeliharaan dan perbaikan
 - c) Penyimpanan, minyak pelumas, dan Suku cadang
 - d) Pemenuhan standar Manajemen Keselamatan Internasional
 - e) Pemeliharaan rutin beserta pelaporan
- 2) Inspeksi dan rekomendasi sebelum perbaikan kapal
- 3) Pemeriksaan rutin selama operasi dan pelaporannya
- 4) Pengawasan dan pelaporan perbaikan kapal
- 5) Penyelesaian masalah di lokasi selama operasi beserta pelaporannya
- 6) Pengaturan rekondisi suku cadang.

PT. Buana Lintas Lautan, Tbk kini memiliki dan mengoperasikan 37 kapal dengan total kapasitas 2.537.922 DWT, berikut data kapal milik PT. Buana Lintas Lautan, Tbk yang dikelola oleh divisi *procurement* sebanyak 37 unit kapal yang digambarkan pada tabel berikut :

Tabel 4.1**Daftar kapal milik PT. Buana Lintas Lautan, TBK**

NO.	NAMA KAPAL	YOB	DWT	TYPE OF SHIP
1	MT. BROTOJOYO	1980	59.643	OIL TANKER
2	MT. ONTARI	1993	18.520	OIL TANKER
3	MT. DEWI SRI	1998	3.577	OIL TANKER
4	MT. GANDINI	1998	32.042	OIL TANKER
5	MT. DEWAYANI	1999	3.560	OIL TANKER
6	MT. BULL PAPUA	1999	106.122	OIL TANKER
7	MT. BULL SULAWESI	1999	109.579	OIL TANKER
8	MT. OLYMPUS	2001	34.826	OIL TANKER
9	MT. BULL SUMBAWA	2001	31.632	OIL TANKER
10	MT. EXPLORINDO	2001	35.751	OIL TANKER
11	MT. BULL FLORES	2002	37.383	OIL TANKER
12	MT. BULL KALIMANTAN	2002	106.548	OIL TANKER
13	MT. OCEANIA	2002	106.560	OIL TANKER
14	MT. PETROGARUDA	2003	115.000	OIL TANKER
15	MT. NUSA MERDEKA	2003	104.875	OIL TANKER
16	MT. GUNDALA	2003	107.127	OIL TANKER
17	MT. BULL KANGEAN	2004	38.850	OIL TANKER
18	MT. PETROLEUM 115	2004	115.000	OIL TANKER
19	MT. PETROSAMUDERA	2004	37.239	OIL TANKER
20	MT. SRI ASIH	2005	109.636	OIL TANKER
21	MT. MAZA	2005	109.572	OIL TANKER
22	MT. DIAMONDBACK	2005	109.570	OIL TANKER
23	MT. PETROMAX	2005	34.583	OIL TANKER
24	MT. AQUANUS	2006	109.672	OIL TANKER
25	MT. ZANTORO	2006	109.647	OIL TANKER
26	MT. SEMBRANI	2006	109.647	OIL TANKER
27	MT. GODAM	2006	113.553	OIL TANKER
28	MT. MANDALA	2006	113.553	OIL TANKER
29	MT. CAPTEN CAROQ	2006	109.571	OIL TANKER
30	MT. HAMMERHEAD	2006	14.766	OIL TANKER
31	MT. TIMBERWOLF	2008	109.650	OIL TANKER

32	MT. THUNDERBOLT	2008	108.817	OIL TANKER
33	MT. THUNDERCAT	2008	108.942	OIL TANKER
34	MT. GAS KOMODO	1990	56.875	GAS TANKER
35	MT. GAS MALUKU	1996	5.761	GAS TANKER
36	MT. GAS NATUNA	1996	3.213	GAS TANKER
37	MT. TIRTASARI	1996	5.877	CHEMICAL TANKER

2. Bisnis PT. Buana Lintas Lautan

Dalam pengembangan usahanya, PT. Buana Lintas Lautan, Tbk memiliki usaha yang dijalankan untuk memajukan perusahaan, diantaranya adalah :

a. *Vessel Chartering*

Vessel Chartering merupakan bentuk usaha jasa sewa kapal yang disediakan oleh pihak pencharter (pemilik kapal) kepada pihak charterer (penyewa kapal), dimana kapal tersebut dioperasikan untuk membawa cargo sesuai dengan kesepakatan bersama dan waktu penyewaan sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati.

Kapal PT. Buana Lintas Lautan, Tbk dalam pengoperasiannya dilakukan sendiri, sehingga pihak charterer hanya membayar biaya uang sewa. Biaya-biaya yang menjadi beban pemilik kapal yaitu biaya gaji *crew*, biaya asuransi, minyak pelumas, perbekalan, persediaan dan peralatan kapal, biaya air tawar, dan pelatihan *crew*. Sedangkan, biaya yang ditanggung pihak penyewa atau pengguna jasa yaitu biaya claim, biaya bahan bakar dan biaya sewa kapal.

Jenis penyewaan kapal yang disediakan oleh PT. Buana Lintas Lautan, Tbk yaitu :

- 1) Penyewaan berbasis kontrak untuk jangka pendek, menengah maupun Panjang (*time charter*),
- 2) Penyewaan dengan system perjalanan tunggal (*spot charter*), dan
- 3) Penyewaan dengan system manajemen pool (*pool management*).

Dengan total kapasitas lebih dari 2,7 juta *Grosse Tonnase* (GT), perusahaan telah membuat cabang penyebaran geografisnya di pasar

internasional dan domestik dengan kombinasi sebagian besar adalah kontrak sewa jangka Panjang (*time charter*) dan kontrak pool.

b. *Ship Management*

PT. Buana Lintas Lautan, Tbk dengan didukung oleh anak perusahaannya, PT. Gemilang Bina Lintas Tirta dalam menyediakan jasa manajemen kapal berkelas dunia untuk kapal tanker minyak dan gas.

PT. Buana Lintas Lautan, Tbk memiliki peran sebagai pemilik kapal, ditinjau dari usahanya perseroan memiliki kapal yang dioperasikan sendiri, dimana dalam penetapan pedoman di darat, penetapan pedoman di kapal, penetapan pedoman keadaan darurat, perekrutan awak kapal, seluruh biaya kapal, perhitungan sewa menyewa, pengadaan kapal, pengadaan jasa dan barang ke atas kapal, perencanaan secara teknis & nautis, administrasi kapal, dan logistik, semuanya dilakukan sendiri oleh pihak perusahaan.

Untuk menjunjung tinggi misinya dalam menyediakan jasa kualitas kelas dunia dalam pengelolaan kapal. Program pelatihan keselamatan dan lingkungan dilakukan secara rutin untuk memberikan jasa manajemen kapal yang kompeten dan meningkatkan kinerja keselamatan kapal secara keseluruhan.

Pelayanan yang ditawarkan meliputi :

- 1) Manajemen kapal,
 - a) Dukungan teknis,
 - b) Pemeliharaan dan perbaikan,
 - c) Penyimpanan, minyak pelumas, dan suku cadang,
 - d) Pemenuhan standar Manajemen Keselamatan Internasional, dan
 - e) Pemeliharaan rutin beserta pelaporan.
- 2) Inspeksi dan rekomendasi sebelum perbaikan kapal,
- 3) Pengawasan dan pelaporan perbaikan kapal,
- 4) Pemeriksaan rutin selama operasi dan pelaporannya,

- 5) Penyelesaian masalah di lokasi selama operasi beserta pelaporannya,
- 6) Pengaturan rekondisi suku cadang.

c. *Shipping Agency*

PT. Buana Lintas Lautan, Tbk menyediakan jasa keagenan bagi kapal domestic dan asing untuk mengakomodasi proses perolehan izin operasi dan pemakaian fasilitas pelabuhan, penyediaan pasokan bahan bakar, air bersih, suku cadang, laying perbaikan dan lain – lain.

Jenis keagenan yang ditawarkan PT. Buana Lintas Lautan, Tbk meliputi :

- 1) Keagenan umum,
- 2) Keagenan untuk proteksi kepentingan pemilik kapal,
- 3) Jasa penyediaan bahan bakar,
- 4) Penyediaan uang tunai ke nahkoda / *Cash to Master* (CTM),
- 5) Suku cadang dan penyediaan air bersih,
- 6) Layanan perbaikan kapal, dan
- 7) Pergantian awak kapal.

d. *Crew Management*

PT. Topaz Maritime sebagai anak perusahaan PT. Buana Lintas Lautan, Tbk mengembangkan penyediaan awak kapal untuk semua kegiatan operasional perusahaan pelayaran di dalam negeri maupun secara global. Perusahaan menyediakan awak kapal mulai dari tingkat perwira sampai dengan awak kapal yang telah melakukan pelatihan di atas kapal ataupun yang sedang melakukan kelas pelatihan.

Dengan tersedianya *database* awak kapal yang lengkap untuk klien, serta peningkatan jumlah awak kapal yang direkrut, PT. Topaz Maritime mampu memberikan layanan berkualitas untuk semua jenis kapal. Manajemen awak kapal peseroan memenuhi standar mutu dan regulasi internasional seperti *Maritime Labour Convention 2006* dan *Seafarer Recruitment and Plancement Service Providers (SRPs)*,

menambah kemampuan perusahaan untuk bersaing dengan agen pengawakan lokal atau internasional lainnya.

3. Data Pengadaan dan Persediaan Suku Cadang

Dalam kegiatan pengiriman dan pengadaan Suku Cadang ditangani secara khusus oleh divisi *procurement* pada PT. Buana Lintas Lautan, Tbk. Divisi *procurement* mengeluarkan beberapa hal yang diantaranya adalah :

- a. Jenis Suku Cadang yang sesuai dengan daftar permintaan Suku Cadang (*requisition*), dan
- b. Tenggang waktu atau lamanya Suku Cadang akan tiba di kapal sesuai dengan estimasi yang ditentukan oleh vendor.

Tabel 4.2

Data Pengadaan Suku Cadang yang terdapat pada divisi *procurement*

Date	PO NO	SUPPLIERS NAME	REQUISITIO N NO.	DESCRIPTIO N
11/8/2020	123/SAKA /SE/0820	ARROW ASIA	SAKA/D/SE/08 -2019/019	FOOD RATION & ETC
11/9/2020	137/SAKA /MR/0920	PT. INTER BUANA TEHNIK	NA	REPAIR, FABRICATE AND PENGIRIMAN SUKU CADANG
27/10/2020	158/SAKA /ES/1020	PD. SINAR METRO	SAKA/E/ES/10- 2020/082	ENGINE STORES
20/11/2020	170/SAKA /OP/1120	ALVA LAVAL	SAKA/E/EP/09- 2020/078	VALVE FOR FOAM MONITOR
02/12/2020	177/SAKA /BP/1220	GLOBAL NAVIGATION SOLUTION	NA	ADMYRALTY DIGITAL PUBICATION (ADP)
19/01/2021	003/SAKA	GLOBAL	SAKA/ENC/18	ENP

	/CH/0121	NAVIGATION SOLUTION	0121/111	
02/02/2021	016/SAKA/ES/0221	PD.SINAR METRO	SAKA/E/ES/01-2021/004	ENGINE STORES
09/03/2021	038/SAKA/ES/0321	ARROW ASIA MARINE SUPPLIES	SAKA/E/ES/02-2021/016	SCAFFOLDING
12/04/2021	054/SAKA/DK/0421	NICER	SAKA/E/EP/03-2021/025	S/P.FRESH WATER PUMP, SHINSHIN MACHINERY EHU 508
02/05/2021	076/SAKA/DK/0521	HANA POWER	SAKA/DK/03-2021/054	S/P.AE.STX-MAN B&W, 6L23/30H
08/06/2021	111/SAKA/DK/0621	NICER	SAKA/DK/05-2021/078	S/P. BILGE PUMP, SHINSHIN
30/07/2021	179/SAKA/DK/0721	SWTS BATAM	SAKA 300721	PNEUMATIC MANEUVERING ADDITIONAL SPARES/REWORKS
09/08/2021	192/SAKA/DK/821	SWTS BATAM	SAKA 090821	BALLAST VALVE SUKU CADANG (ITEM AS ATTACH)

Selain data pengadaan Suku Cadang, divisi procurement juga memiliki data berupa daftar persediaan Suku Cadang. Dalam menunjang kelancaran keberangkatan kapal, persediaan Suku Cadang berpengaruh penting dimana persediaan dapat mengantisipasi permintaan Suku Cadang dari kapal secara mendadak atau mendesak.

Tabel 4.3**Daftar Persediaan Suku Cadang divisi *Procurement***

KODE	NAMA	TEMPAT	STOCK
SAKA/D/SE/01-2020/003	SAFETY EQUIPMENT	ARROW ASIA	18
SAKA/E/ES/01-2020/001 SAKA/E/ES/01-2020/002	M/E CYL OIL CEMENT HIGH TEMP	CAHAYA SAMOEDRA	5
SAKA/E/ES/01-2020/003	LO MAIN AIR COMPRESSOR	DB MARINE	1
SAKA/E/EP/01-2020/004	ME LO PURIFIER FEED PUMP	OLIVE MARINE	6
SAKA/E/EP/01-2020/005	GE LO PURIFIER FEED PUMP	OLIVE MARINE	6
SAKA/E/EP/01-2020/006	HFO PURIFIER FEED PUMP	OLIVE MARINE	6
SAKA/E/EP/01-2021/003	SUKU CADANG HEAT EXHANGER, DONGHWA ENTEC	NICER	3
SAKA/E/EP/01-2021/005	ME REVOLUTIO INDICATOR DEIF	PACIFIC CENTRAL TEKNIK	2
SAKA/E/EP/01-2021/006	S/P. BOILER STEAM VALVE, AALBORG INDUSTRIES	DB MARINE	5
SAKA/E/EP/01-2021/007	TIMR, OMRON	DB MARINE	4

Kelancaran keberangkatan kapal akan berjalan sesuai dengan jadwal dan tepat waktu apabila awak kapal memperhatikan ketersediaan, kelayakan Suku Cadang dan melakukan perawatan mesin di atas kapal. Ketepatan waktu Pengiriman Suku Cadang berpengaruh terhadap waktu keberangkatan kapal. Apabila Suku Cadang tiba di kapal tepat waktu maka kapal dapat melakukan keberangkatan tepat waktu sesuai dengan jadwal keberangkatan. Namun sebaliknya, apabila Suku Cadang terlambat tiba di kapal maka akan mengakibatkan kapal tidak dapat berangkat sesuai jadwal yang sudah ada karena harus menunggu kedatangan Suku Cadang.

4. Identitas Responden

Penulis dalam melakukan penelitian menggunakan sampel dari karyawan divisi *procurement* dan awak kapal PT. Buana Lintas Lautan, Tbk. Sampel yang diambil oleh penulis sebanyak 30 responden karyawan divisi *procurement*.

Kuesioner dibagikan kepada 30 responden untuk mengetahui pengaruh dari Pengiriman Suku Cadang ke kapal terhadap kelancaran keberangkatan kapal. Penulis mendeskripsikan data responden yang berupa jenis kelamin serta usia pada tabel dibawah ini.

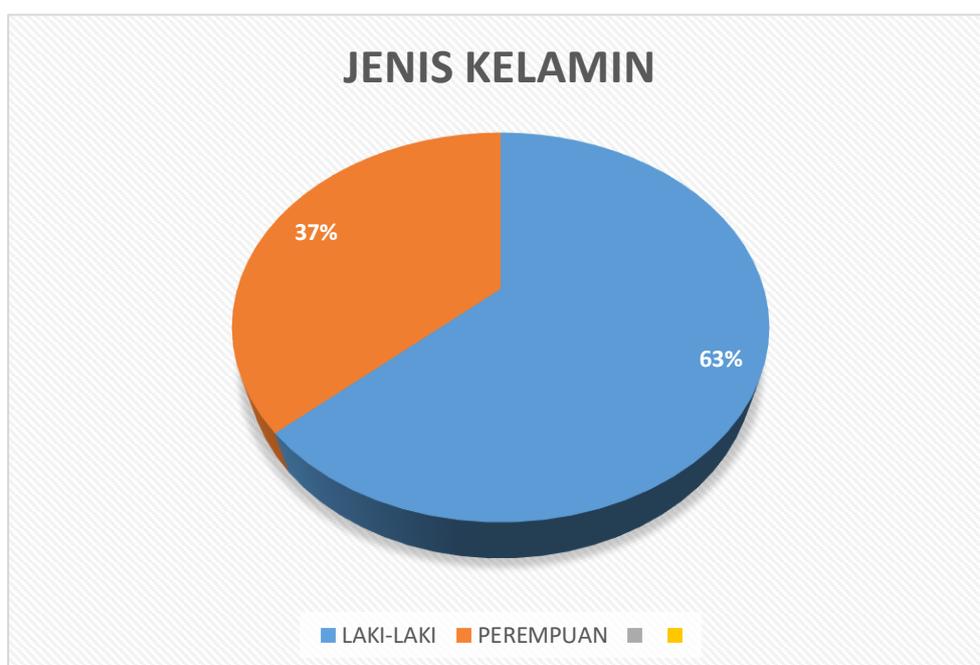
Tabel 4.4

Data Responden berdasarkan jenis kelamin

No.	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
1.	Laki – laki	19	63%
2.	Perempuan	11	37%
	Jumlah	30	100%

GAMBAR 4.1

Diagram Responden berdasarkan jenis kelamin



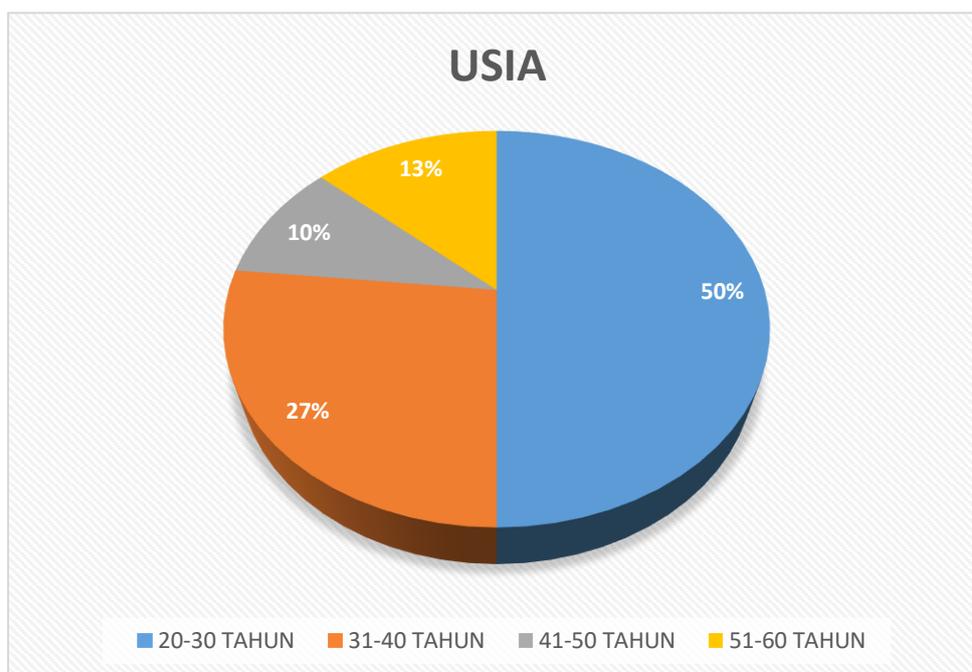
Tabel 4.5

Data Responden berdasarkan usia

No.	Usia	Jumlah	Persentase
1.	20-30 tahun	15	50%
2.	31-40 tahun	8	27%
3.	41-50 tahun	3	10%
4.	51-60 tahun	4	13%
	Jumlah	30	100%

GAMBAR 4.2

Diagram Responden berdasarkan usia



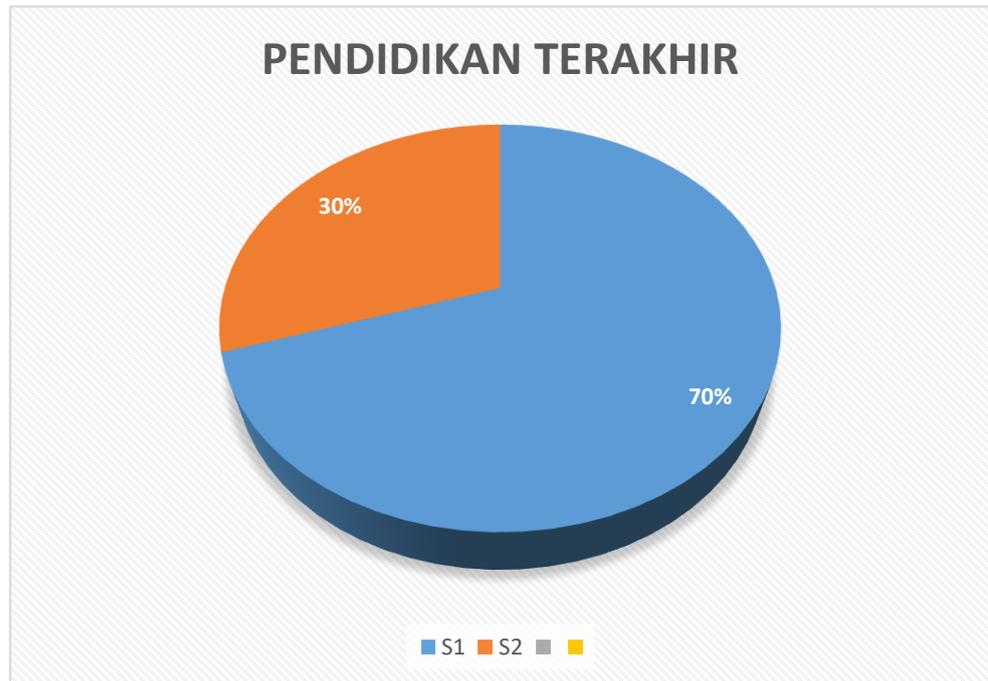
Tabel 4.6

Data Responden berdasarkan Pendidikan

No.	Pendidikan	Jumlah	Persentase
1.	Sarjana (S1)	14	50%
2.	Magister (S2)	6	27%
	Jumlah	30	100%

GAMBAR 4.3

Diagram Responen berdasarkan Pendidikan



Tabel 4.7

Data Responen berdasarkan Jabatan

No.	Jabatan	Jumlah
1.	Manager	1
2.	Fleet Controller & Analyst Manager	1
3.	Marine Safety Manager	1
4.	Procurement Asst. Manager	1
5.	Procurement Staff	5
6.	Supperintendent	6
7.	Logistic officer	1
8.	Logistic Staff	1
9.	Asst. Management Representative	1
10.	Administration	4
11.	Asst. Supperintendent	6
12.	Marine Personnel	1
13.	Marine Safety Asst.	1
	Jumlah	30

5. Deskripsi Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang kapal terhadap Kelancaran Keberangkatan Kapal milik PT. Buana Lintas Lautan, Tbk

Deskripsi penelitian berisi tentang tanggapan dari responden mengenai penelitian pengaruh keterlambatan Pengiriman Suku Cadang kapal terhadap kelancaran keberangkatan kapal milik PT. Buana Lintas Lautan, Tbk.

a. Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang

Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang adalah proses pengiriman barang (Suku Cadang) yang mengalami perpanjangan jangka waktu yang tidak sesuai dengan perencanaan yang diharapkan atau yang sudah ditetapkan.

Berikut ini adalah tanggapan pada variabel X (Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang) berdasarkan dimensi dan indikator yang telah ditentukan. Kuesioner yang telah dibagikan kepada sejumlah 30 responden yang merupakan karyawan divisi *procurement* PT. Buana Lintas Lautan, Tbk sebagai berikut :

Tabel 4.8
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden
Variabel X (keterlambatan *Pengiriman Suku Cadang*)

NO	KODE PERTANYAAN										TOTAL
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	
1	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	48
2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
3	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	49
4	5	5	4	4	5	3	3	5	3	5	42
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
6	4	5	3	3	4	2	2	4	4	5	36
7	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	47
8	5	5	4	4	5	4	5	5	4	5	46

9	5	5	4	4	5	3	4	5	4	5	44
10	4	4	3	3	4	5	4	4	4	4	39
11	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
12	4	4	4	3	4	3	4	2	3	4	35
13	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	48
14	5	4	5	4	5	5	5	4	5	4	46
15	5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	45
16	4	5	4	3	4	5	4	4	4	5	42
17	5	4	4	3	5	4	3	4	4	4	40
18	3	4	4	4	2	3	5	4	5	4	38
19	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	48
20	5	5	4	4	5	4	4	4	4	5	44
21	4	5	4	4	4	4	5	5	3	5	43
22	4	4	4	5	4	5	4	4	5	4	43
23	4	4	4	3	5	4	5	5	4	4	42
24	4	5	4	5	4	5	4	4	4	5	44
25	3	4	4	4	3	4	5	4	4	4	39
26	4	5	3	4	4	4	5	4	5	5	43
27	5	5	4	4	5	4	5	4	4	5	45
28	5	5	5	4	3	5	5	5	4	5	46
29	5	4	5	4	5	5	5	4	5	4	46
30	4	5	4	5	5	5	4	3	5	5	45

Sumber : Data primer diolah

Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang sebagai variabel X terdiri dari 10 indikator yaitu persediaan Suku Cadang di Gudang, pengecekan persediaan Suku Cadang, pembayaran Suku Cadang, tunggakan pembayaran, waktu pengadaan Suku Cadang, estimasi harga, mitra kerja atau *vendor*, menghindari inflasi, perbandingan harga, dan pengadaan Suku Cadang.

Tabel 4.9**Indikator Persediaan Suku Cadang di Gudang**

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Kurangnya ketersediaan Suku Cadang di Gudang kantor menyebabkan Pengiriman Suku Cadang terkendala	SS	5	17	85	4,5
	S	4	11	44	
	KS	3	2	6	
	TS	2	0	0	
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	135	

Pada tabel 4.7 indikator persediaan Suku Cadang di Gudang mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 17 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 11 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 2 orang, tidak ada yang menjawab pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk dalam ketersediaan Suku Cadang di Gudang kantor masih kurang sehingga menyebabkan Pengiriman Suku Cadang ke kapal terkendala.

Tabel 4.10**Indikator Pengecekan persediaan Suku Cadang**

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Perusahaan perlu melakukan pengecekan persediaan Suku Cadang untuk mengantisipasi	SS	5	20	100	4,6667
	S	4	10	40	
	KS	3	0	0	

permintaan Suku Cadang yang mendadak untuk menghindari keterlambatan Pengiriman	TS	2	0	0	
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	140	

Pada tabel 4.8 indikator pengecekan persediaan Suku Cadang mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 20 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 10 orang, tidak ada yang menjawab pada skala kurang setuju (KS), tidak ada yang menjawab pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk perlu melakukan pengecekan persediaan Suku Cadang untuk mengantisipasi permintaan Suku Cadang yang mendadak untuk menghindari keterlambatan Pengiriman.

Tabel 4.11

Indikator Pembayaran Suku Cadang

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Proses pembayaran Suku Cadang sering tertunda karena tunggakan yang belum terselesaikan	SS	5	7	35	4,1
	S	4	19	76	
	KS	3	4	12	
	TS	2	0	0	
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	123	

Pada tabel 4.9 indikator pembayaran Suku Cadang mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 7 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 19 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 4 orang, tidak ada yang menjawab pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk dalam proses pembayaran Suku Cadang sering tertunda karena tunggakan yang belum terselesaikan.

Tabel 4.12

Indikator Tunggakan pembayaran

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Tunggakan – tunggakan pembayaran mengakibatkan proses pengadaan Suku Cadang terhambat	SS	5	9	45	4,1
	S	4	15	60	
	KS	3	6	18	
	TS	2	0	0	
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	123	

Pada tabel 4.10 indikator tunggakan pembayaran mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 9 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 15 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 6 orang, tidak ada yang menjawab pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala setuju. Dengan demikian

PT. Buana Lintas Lautan, Tbk mengalami hambatan dalam proses pengadaan Suku Cadang karena tunggakan-tunggakan pembayaran.

Tabel 4.13

Indikator Waktu pengadaan Suku Cadang

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Proses pengadaan Suku Cadang yang memakan waktu lama mengakibatkan proses Pengiriman terlambat	SS	5	15	75	4,3667
	S	4	12	48	
	KS	3	2	6	
	TS	2	1	2	
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	131	

Pada tabel 4.11 indikator waktu pengadaan Suku Cadang mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 15 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 12 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 2 orang, jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) berjumlah 1 orang dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk dalam proses pengadaan Suku Cadang memakan waktu lama sehingga mengakibatkan proses Pengiriman terlambat.

Tabel 4.14
Indikator Estimasi harga

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Harga Suku Cadang yang akan dibeli tergolong mahal	SS	5	13	65	4,3333
	S	4	12	48	
	KS	3	4	12	
	TS	2	1	2	
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	130	

Pada tabel 4.12 indikator estimasi harga mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 13 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 12 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 4 orang, jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) berjumlah 1 orang dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS). Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk dalam pembelian Suku Cadang termasuk dalam Suku Cadang harga mahal.

Tabel 4.15
Indikator Mitra kerja atau vendor

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Terdapat kebijakan yang vendor berikan	SS	5	16	80	
	S	4	11	44	
	KS	3	2	6	

terhadap pembelian Suku Cadang	TS	2	1	2	4,4
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	132	

Pada tabel 4.13 indikator mitra kerja atau *vendor* mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 16 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 11 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 2 orang, jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) berjumlah 1 orang dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS). Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk memiliki kebijakan dalam pembelian Suku Cadang yang diberikan oleh mitra kerja atau *vendor*.

Tabel 4.16
Indikator Menghindari inflasi

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Persediaan merupakan hal penting yang perlu diperhatikan untuk menghindari inflasi dan kenaikan harga	SS	5	14	70	4,3667
	S	4	14	56	
	KS	3	1	3	
	TS	2	1	2	
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	131	

Pada tabel 4.14 indikator menghindari inflasi mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 14 orang,

jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 14 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 1 orang, jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) berjumlah 1 orang dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk perlu memperhatikan persediaan Suku Cadang untuk menghindari inflasi atau kenaikan harga.

Tabel 4.17

Indikator Perbandingan harga

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Perlu dilakukan perbandingan harga Suku Cadang untuk mendapatkan harga terbaik	SS	5	14	70	4,3667
	S	4	13	52	
	KS	3	3	9	
	TS	2	0	0	
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	131	

Pada tabel 4.15 indikator perbandingan harga mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 14 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 13 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 3 orang, tidak ada yang menjawab pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk perlu melakukan

perbandingan harga Suku Cadang untuk mendapatkan harga yang terbaik.

Tabel 4.18
Indikator Pengadaan Suku Cadang

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Pengadaan Suku Cadang sering mengalami keterlambatan	SS	5	20	100	4,6667
	S	4	10	40	
	KS	3	0	0	
	TS	2	0	0	
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	140	

Pada tabel 4.16 indikator pengadaan Suku Cadang mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 20 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 10 orang, tidak ada yang menjawab pada skala kurang setuju (KS), tidak ada yang menjawab pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk sering mengalami keterlambatan dalam pengadaan Suku Cadang.

b. Kelancaran Keberangkatan Kapal

Keberangkatan kapal dapat dikatakan mengalami kelancaran apabila kapal berjalan sesuai dengan jadwal dan waktu yang sudah ditentukan. Kapal harus benar-benar dalam keadaan laiklaut sebelum berangkat, perlu dilakukannya pemeriksaan mesin kapal dalam kondisi baik atau tidak serta ketersediaan Suku Cadang di atas kapal.

Berikut ini adalah tanggapan pada variabel Y (Kelancaran Keberangkatan Kapal) berdasarkan dimensi dan indikator yang telah ditentukan. Kuesioner yang telah dibagikan kepada sejumlah 30 responden yang merupakan karyawan divisi *procurement* PT. Buana Lintas Lautan, Tbk sebagai berikut :

Tabel 4.19
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden
Variabel Y (Kelancaran Keberangkatan Kapal)

NO	KODE PERTANYAAN										TOTAL
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	
1	4	5	5	5	4	5	5	3	5	5	46
2	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	49
3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
4	3	4	4	5	4	3	5	3	4	4	39
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
6	2	5	3	5	3	5	4	1	4	5	37
7	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	48
8	4	5	4	4	4	5	5	5	5	5	46
9	3	5	4	5	4	5	5	5	5	5	46
10	5	4	3	5	5	5	4	4	5	5	45
11	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
12	3	5	3	4	3	3	2	4	4	5	36
13	4	4	5	5	4	2	5	5	4	5	43
14	5	4	4	4	4	5	4	5	5	5	45
15	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	42
16	5	5	3	3	4	5	4	5	5	5	44
17	4	5	3	5	5	5	4	4	4	5	44
18	3	4	4	5	3	4	4	5	5	4	41
19	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
20	4	4	4	5	5	5	4	5	4	4	44
21	4	5	4	5	4	4	5	4	5	5	45
22	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	44

23	4	3	3	5	4	2	5	4	3	5	38
24	5	4	5	5	5	4	4	5	5	5	47
25	4	4	4	3	5	5	4	4	4	3	40
26	4	4	4	5	4	5	4	5	5	4	44
27	4	5	4	5	4	5	4	4	5	5	45
28	5	1	4	5	3	4	5	4	4	2	37
29	5	4	4	1	1	4	4	5	5	4	37
30	5	4	5	4	5	5	3	3	3	5	42

Sumber : Data primer diolah

Kelancaran keberangkatan kapal sebagai variabel Y terdiri dari 10 indikator yaitu Keberangkatan kapal, *lead time*, persediaan Suku Cadang di kapal, pengecekan Suku Cadang, permintaan Suku Cadang, waktu pengiriman Suku Cadang, operasional kapal, kondisi cuaca, perawatan mesin kapal, dan pemenuhan permintaan Suku Cadang.

Tabel 4.20

Indikator Keberangkatan Kapal

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang ke kapal berpengaruh terhadap waktu keberangkatan kapal	SS	5	13	65	4,2333
	S	4	12	48	
	KS	3	4	12	
	TS	2	1	2	
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	127	

Pada tabel 4.18 indikator keberangkatan kapal mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 20 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 8 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 2 orang, tidak

ada yang menjawab pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk sering mengalami keterlambatan Pengiriman Suku Cadang ke kapal yang berpengaruh terhadap waktu keberangkatan kapal.

Tabel 4.21
Indikator *Lead Time*

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Lead time Suku Cadang diperlukan perusahaan untuk menunjang kelancaran operasional kapal	SS	5	14	70	4,3333
	S	4	14	56	
	KS	3	1	3	
	TS	2	0	0	
	STS	1	1	1	
Jumlah			30	130	

Pada tabel 4.19 indikator *lead time* mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 14 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 14 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 1 orang, tidak ada yang menjawab pada skala tidak setuju (TS) dan jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS) berjumlah 1 orang.

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk memerlukan *lead time* Suku Cadang untuk menunjang kelancaran operasional kapal.

Tabel 4.22**Indikator Persediaan Suku Cadang di Kapal**

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Perlu diperhatikan persediaan Suku Cadang di kapal dan di perusahaan demi kelancaran operasional kapal	SS	5	9	45	4,1
	S	4	15	60	
	KS	3	6	18	
	TS	2	0	0	
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	123	

Pada tabel 4.20 indikator persediaan Suku Cadang di kapal mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 9 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 15 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 6 orang, tidak ada yang menjawab pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk perlu memperhatikan persediaan Suku Cadang di kapal dan di perusahaan demi kelancaran operasional kapal.

Tabel 4.23**Indikator Pengecekan Suku Cadang**

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Crew kapal perlu melakukan pengecekan kondisi Suku	SS	5	21	105	4,5333
	S	4	6	24	
	KS	3	2	6	
	TS	2	0	0	

Cadang	STS	1	1	1	
Jumlah			30	136	

Pada tabel 4.21 indikator pengecekan Suku Cadang mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 21 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 6 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 2 orang, tidak ada yang menjawab pada skala tidak setuju (TS) dan jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS) berjumlah 1 orang.

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian awak kapal PT. Buana Lintas Lautan, Tbk perlu melakukan pengecekan kondisi Suku Cadang.

Tabel 4.24

Indikator Permintaan Suku Cadang

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Permintaan Suku Cadang dari kapal secara mendadak mengakibatkan terganggunya kelancaran keberangkatan kapal	SS	5	12	60	4,1667
	S	4	13	52	
	KS	3	4	12	
	TS	2	0	0	
	STS	1	1	1	
Jumlah			30	125	

Pada tabel 4.22 indikator permintaan Suku Cadang mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 12 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 13 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 4 orang, tidak ada yang menjawab pada skala tidak setuju (TS) dan jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS) berjumlah 1 orang.

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk mendapatkan permintaan Suku Cadang dari kapal secara mendadak mengakibatkan terganggunya kelancaran keberangkatan kapal.

Tabel 4.25

Indikator Waktu Pengiriman Suku Cadang

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Perlu diperhatikan waktu pengiriman Suku Cadang ke kapal karena akan mempengaruhi kelancaran keberangkatan kapal	SS	5	18	90	4,4
	S	4	8	32	
	KS	3	2	6	
	TS	2	2	4	
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	132	

Pada tabel 4.23 indikator waktu pengiriman Suku Cadang mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 18 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 8 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 2 orang, jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) berjumlah 2 orang dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk Perlu memperhatikan waktu pengiriman Suku Cadang ke kapal karena akan mempengaruhi kelancaran keberangkatan kapal.

Tabel 4.26
Indikator Operasional Kapal

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Kelancaran keberangkatan kapal sangat berpengaruh dalam operasional kapal dan harus diperhatikan sebaik – baiknya oleh perusahaan	SS	5	14	70	4,3667
	S	4	14	56	
	KS	3	1	3	
	TS	2	1	2	
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	131	

Pada tabel 4.24 indikator operasional kapal mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 14 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 14 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 1 orang, jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) berjumlah 1 orang dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS). Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian kelancaran keberangkatan kapal sangat berpengaruh dalam operasional kapal dan harus diperhatikan sebaik – baiknya oleh PT. Buana Lintas Lautan, Tbk.

Tabel 4.27
Indikator Kondisi Cuaca

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Kondisi cuaca sangat mempengaruhi kelancaran	SS	5	14	70	
	S	4	12	48	
	KS	3	3	9	

keberangkatan kapal	TS	2	0	0	4,2667
	STS	1	1	1	
Jumlah			30	128	

Pada tabel 4.25 indikator kondisi cuaca mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 14 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 12 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 3 orang, tidak ada yang menjawab pada skala tidak setuju (TS) dan jumlah responden pada skala sangat tidak setuju (STS) berjumlah 1 orang.

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk perlu memperhatikan kondisi cuaca karena berpengaruh terhadap kelancaran keberangkatan kapal.

Tabel 4.28

Indikator Perawatan Mesin Kapal

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Mengoptimalkan perawatan mesin dengan strategi yang baik agar kondisi mesin kapal selalu siap untuk melakukan operasi dan demi kelancaran keberangkatan kapal	SS	5	17	85	4,5
	S	4	11	44	
	KS	3	2	6	
	TS	2	0	0	
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	135	

Pada tabel 4.26 indikator perawatan mesin kapal mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 17 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 11 orang,

jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 2 orang, tidak ada yang menjawab pada skala tidak setuju (TS) dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk perlu mengoptimalkan perawatan mesin dengan strategi yang baik agar kondisi mesin kapal selalu siap untuk melakukan operasi dan demi kelancaran keberangkatan kapal.

Tabel 4.29

Indikator Pemenuhan Permintaan Suku Cadang

Item	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor	Mean
Ketepatan waktu pemenuhan permintaan Suku Cadang di atas kapal sangat penting	SS	5	20	100	4,5667
	S	4	8	32	
	KS	3	1	3	
	TS	2	1	2	
	STS	1	0	0	
Jumlah			30	137	

Pada tabel 4.27 indikator pemenuhan permintaan Suku Cadang mendapatkan jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 20 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 8 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 1 orang, jumlah responden pada skala tidak setuju (TS) berjumlah 1 orang dan tidak ada yang menjawab pada skala sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jawaban responden tertinggi ada pada skala sangat setuju. Dengan demikian PT. Buana Lintas Lautan, Tbk harus memperhatikan waktu pemenuhan permintaan Suku Cadang kapal agar tepat waktu.

B. ANALISIS DATA

1. UJI VALIDITAS

Uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Kuesioner dikatakan valid jika pernyataan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Uji signifikan dilakukan dengan membandingkan nilai r_{hitung} dengan nilai r_{tabel} untuk degree of freedom (df) = $n-2$, dalam hal ini adalah jumlah sampel. Jumlah sampel (n) dalam penelitian ini adalah 30, sehingga besarnya df yaitu $30 - 2 = 28$, dengan taraf signifikansi 5%. Suatu pernyataan dinyatakan valid apabila nilai r_{hitung} yang merupakan nilai *corrected item-total correlation* (dalam SPSS 26) lebih besar daripada r_{tabel} . Dalam hal ini didapatkan r_{tabel} sebesar 0,3061. Apabila hasil r_{hitung} lebih besar dari r_{tabel} yaitu 0,3061 maka data tersebut dapat dikatakan valid.

a. Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang (X)

Tabel. 4.30

Hasil Uji Validitas Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang (X)

Validitas Butir-butir Pernyataan Kuesioner			
No Item	Corrected Item Total Correlation (r_{hitung})	r_{tabel}	Validitas
Item 1	,702	0,3610	VALID
Item 2	,542	0,3610	VALID
Item 3	,529	0,3610	VALID
Item 4	,735	0,3610	VALID
Item 5	,487	0,3610	VALID
Item 6	,618	0,3610	VALID
Item 7	,532	0,3610	VALID
Item 8	,629	0,3610	VALID
Item 9	,584	0,3610	VALID
Item 10	,542	0,3610	VALID

Sumber : Data Primer Diolah

Pada tabel diatas, dapat diketahui r_{tabel} sebesar 0,3061 dengan tingkat signifikansi 0,05. Setelah dilakukan perbandingan dengan hasil r_{hitung} , maka dapat disimpulkan bahwa semua pernyataan dalam kuesioner valid.

b. Kelancaran Keberangkatan Kapal

Tabel. 4.31

Hasil Uji Validitas Kelancaran Keberangkatan Kapal (Y)

Validitas Butir-butir Pernyataan Kuesioner			
No Item	Corrected Item Total Correlation (r_{hitung})	r_{tabel}	Validitas
Item 1	,491	0,3610	VALID
Item 2	,472	0,3610	VALID
Item 3	,550	0,3610	VALID
Item 4	,388	0,3610	VALID
Item 5	,660	0,3610	VALID
Item 6	,530	0,3610	VALID
Item 7	,432	0,3610	VALID
Item 8	,466	0,3610	VALID
Item 9	,614	0,3610	VALID
Item 10	,498	0,3610	VALID

Sumber : Data Primer Diolah

Pada tabel diatas, dapat diketahui r_{tabel} sebesar 0,3061 dengan tingkat signifikansi 0,05. Setelah dilakukan perbandingan dengan hasil r_{hitung} , maka dapat disimpulkan bahwa semua pernyataan dalam kuesioner valid.

2. UJI RELIABILITAS

Uji reliabilitas ini dilakukan untuk mengetahui seberapa jauh hasil pengukuran konsisten tetap apabila dilakukan dua kali atau lebih dalam waktu yang berbeda terhadap gejala yang sama dengan menggunakan alat pengukur.

Secara umum penentuan tingkat reliabilitas suatu instrument penelitian memiliki keandalan dalam kisaran $> 0,60$ s/d $0,80$ dianggap baik, serta dalam kisaran $> 0,80$ s/d $1,00$ dianggap sangat baik. Untuk menentukan reliabilitas terhadap instrument penelitian dilakukan pengujian dengan program SPSS 26 dengan rumus *Cronbach's Alpha*.

- a. Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang (X)

Tabel 4.32

Hasil Uji Reliabilitas Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang (X)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Item
0,785	10

Sumber : Data Primer diolah

Berdasarkan tabel 4.31 dapat disimpulkan bahwa nilai *Cronbach's Alpha* sebesar $0,785 > 0,60$ maka kuesioner penelitian dinyatakan reliabel.

- b. Kelancaran Keberangkatan Kapal

Tabel 4.33

Hasil Uji Reliabilitas Kelancaran Keberangkatan Kapal

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Item
0,675	10

Sumber : Data Primer diolah

Berdasarkan tabel 4.32 dapat disimpulkan bahwa nilai *Cronbach's Alpha* sebesar $0,675 > 0,60$ maka kuesioner penelitian dinyatakan reliabel.

3. ANALISIS REGRESI LINEAR SEDERHANA

Analisis regresi linear sederhana digunakan untuk memprediksi seberapa tinggi nilai variabel dependen bila nilai variabel independent dimanipulasi (dirubah-rubah). Regresi sederhana didasarkan pada hubungan fungsional ataupun kausal satu variabel independent dengan satu variabel dependen.

Perhitungan mencari nilai a sebagai berikut :

$$a = \frac{(\sum Y)(\sum X^2) - (\sum X)(\sum XY)}{n(\sum X^2) - (\sum X)^2}$$

$$a = \frac{(1304)(57915) - (1313)(57377)}{30(57915) - (1313)^2}$$

$$a = \frac{75521160 - 75336001}{1737450 - 1723969}$$

$$a = \frac{185159}{13481}$$

$$a = 13,735$$

Perhitungan mencari nilai b sebagai berikut :

$$b = \frac{n(\sum XY) - (\sum X)(\sum Y)}{n(\sum X^2) - (\sum X)^2}$$

$$b = \frac{30(57377) - (1313)(1304)}{30(57915) - (1313)^2}$$

$$b = \frac{1721310 - 1712152}{1737450 - 1723969}$$

$$b = \frac{9158}{13481}$$

$$b = 0,679$$

Tabel 4.34
Hasil Regresi Linear Sederhana

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	13.735	6.555		2.095	.045
	KETERLAMBATAN PENGIRIMAN SUKU CADANG	.679	.149	.652	4.553	.000

a. Dependent Variable: KELANCARAN KEBERANGKATAN KAPAL

Sumber : Data primer diolah

Dari hasil penghitungan diatas maka dapat diketahui nilai Constant (a) sebesar 13,735, sedangkan nilai Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang (b) sebesar 0,679. Sehingga didapatkan persamaan regresi sebagai berikut :

$$Y = 13,735 + 0,679X$$

Dari persamaan regresi tersebut dapat dilihat bahwa pengaruh keterlambatan Pengiriman Suku Cadang terhadap kelancaran keberangkatan kapal adalah positif, hal tersebut ditunjukkan pada koefisien regresi (b) dalam persamaan regresi tersebut yang menunjukkan angka positif sebesar 0,679 yang menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai keterlambatan Pengiriman Suku Cadang, maka nilai kelancaran keberangkatan kapal bertambah sebesar 0,679. Dan nilai konstanta (a) sebesar 13,735 mengandung arti bahwa nilai konsisten variabel kelancaran keberangkatan kapal adalah sebesar 13,735.

4. UJI HIPOTESIS

Berdasarkan tabel distribusi t tabel pada $\alpha = 0,05$

$$t_{\text{tabel}} = (\alpha = 0,05 ; df = n - 2)$$

$$t_{\text{tabel}} = (\alpha = 0,05 ; df = 30 - 2)$$

$$t_{\text{tabel}} = (\alpha = 0,05 ; df = 28)$$

$$t_{\text{tabel}} = 1,701$$

Untuk mengetahui t_{hitung} dapat menggunakan rumus sebagai berikut :

$$t_{\text{hitung}} = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-(r)^2}}$$

$$t_{\text{hitung}} = \frac{0,652\sqrt{30-2}}{\sqrt{1-(0,652)^2}}$$

$$t_{\text{hitung}} = \frac{0,652\sqrt{28}}{\sqrt{1-0,269361}}$$

$$t_{\text{hitung}} = \frac{3,451}{0,758}$$

$$t_{\text{hitung}} = 4,553$$

Tabel 4.35
Hasil Uji Hipotesis

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	13.735	6.555		2.095	.045
	KETERLAMBATAN PENGIRIMAN SUKU CADANG	.679	.149	.652	4.553	.000

a. Dependent Variable: KELANCARAN KEBERANGKATAN KAPAL

Sumber : Data primer diolah

Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa variabel keterlambatan Pengiriman Suku Cadang (X) didapati hasil nilai t_{hitung} sebesar 4,553 dengan nilai signifikansi sebesar 0,000. Dengan hasil ini menunjukkan bahwa nilai signifikansi kurang dari 5% ($\alpha=0,05$) dan nilai t_{hitung} 4,553 > t_{tabel} sebesar 1,701. Hal ini dapat diartikan bahwa hipotesis diterima karena terdapat pengaruh positif keterlambatan Pengiriman Suku Cadang terhadap kelancaran keberangkatan kapal.

C. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah adalah suatu Tindakan yang dilakukan untuk menyelesaikan suatu permasalahan dengan cara mendefinisikan masalah, menentukan penyebab utama dari suatu permasalahan, mencari sebuah solusi untuk pemecahan masalah, dan mengimplementasikan solusi tersebut sampai masalah benar-benar dapat terselesaikan. Perlu dilakukannya percobaan pemecahan masalah untuk lebih mengoptimalkan kembali Pengiriman Suku Cadang sehingga akan terciptanya kelancaran keberangkatan kapal, dengan mempertimbangkan segala kondisi baik dari pekerja, perusahaan maupun kapal itu sendiri.

Dari hasil penelitian diperoleh pembahasan bahwa jawaban responden pada setiap pernyataan pengaruh keterlambatan Pengiriman Suku Cadang terhadap kelancaran keberangkatan kapal milik PT. Buana Lintas Lautan,Tbk memiliki nilai rata – rata skor tertinggi sebesar 4,6 pada indikator pengadaan Suku Cadang dan nilai rata – rata skor terendah sebesar 4,1 pada indikator pembayaran Suku Cadang. Dengan adanya hasil indikator tersebut, maka pihak divisi procurement harus lebih memperhatikan proses pengadaan Suku Cadang serta pengurangan tunggakan pembayaran untuk memperlancar proses pembayaran Suku Cadang.

Dalam penelitian digunakan uji regresi linear sederhana, dimana regresi X terhadap Y diperoleh nilai $Y = 13,735 + 0,679X$. dari persamaan regresi tersebut dapat diartikan bahwa pengaruh keterlambatan Pengiriman Suku Cadang terhadap kelancaran keberangkatan kapal adalah positif, hal tersebut ditunjukkan pada koefisien regresi (b) dalam persamaan regresi tersebut yang menunjukkan angka positif sebesar 0,679 yang menyatakan bahwa setiap penambahan 1%

nilai keterlambatan Pengiriman Suku Cadang, maka nilai kelancaran keberangkatan kapal bertambah sebesar 0,679. Dan nilai konstanta (a) sebesar 13,735 mengandung arti bahwa nilai konsisten variabel kelancaran keberangkatan kapal adalah sebesar 13,735.

Dalam penetapan pemecahan masalah yang akan digunakan, diambil keputusan berdasarkan pengetahuan serta pengalaman untuk mendapatkan pemecahan masalah yang terbaik. Pemecahan masalah dari data diatas antara lain :

1. Mengoptimalkan proses pembayaran Suku Cadang.

Banyaknya tunggakan atas pemesanan Suku Cadang sebelumnya dikarenakan pembelian dengan harga yang melebihi *budget* perusahaan, mengakibatkan beberapa mitra kera (vendor) tidak bisa mengirimkan Suku Cadang dari pemesanan terbaru karena masih adanya tunggakan yang belum diselesaikan. Untuk mengatasi hal tersebut, perusahaan harus bisa meminimalisir tunggakan pembayaran dengan lebih memperhatikan persaingan harga Suku Cadang dari beberapa vendor agar bisa mendapatkan harga terbaik sesuai dengan *budget* yang ditetapkan oleh perusahaan. Untuk itu perusahaan berusaha mengoptimalkan proses pembayaran Suku Cadang agar lebih baik lagi serta mengurangi tunggakan yang ada sehingga kapal bisa berangkat tepat waktu sesuai dengan jadwal keberangkatan.

Berikut adalah upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan proses pembayaran Suku Cadang :

- a. Mengoptimalkan tugas utama karyawan divisi *procurement* dalam proses pengadaan Suku Cadang. Divisi ini harus bisa mendapatkan mitra kerja (vendor) terbaik sesuai kebutuhan dengan harga terjangkau tidak melebihi *budget* perusahaan. Pemilihan mitra kerja (vendor), penyesuaian harga, spesifikasi Suku Cadang, pemesanan Suku Cadang, hingga Pengiriman Suku Cadang ke kapal merupakan hal yang harus diperhatikan dengan baik oleh divisi *procurement*. Hal ini perlu dilakukan karena sering terjadinya keterlambatan Pengiriman Suku Cadang dikarenakan tunggakan pembayaran Suku Cadang pada pemesanan sebelumnya. Jika terus dibiarkan maka hal ini akan mempengaruhi kelancaran keberangkatan kapal.
- b. Mengoptimalkan kinerja *superintendent* agar lebih memperhatikan kebutuhan Suku Cadang oleh kapal agar dapat mengurangi resiko

permintaan Suku Cadang secara mendesak (*urgent*). Dengan adanya permintaan secara mendesak, mengharuskan divisi procurement bekerja lebih cepat agar kapal dapat berangkat sesuai dengan jadwal. Dengan adanya hal ini, *superintendent* harus bisa bekerja dengan cepat, tepat, dan teliti untuk lebih memperhatikan kebutuhan Suku Cadang di kapal karena hal tersebut adalah komponen utama dalam pengadaan Suku Cadang dengan tepat waktu.

2. Mengoptimalkan proses Pengiriman Suku Cadang.

Pengiriman Suku Cadang tidak luput dari pengadaan dan persediaan Suku Cadang. Ketidaktepatan pengadaan dapat menghambat proses Pengiriman Suku Cadang ke kapal, dikarenakan proses pengadaan Suku Cadang yang memakan waktu. Tidak adanya persediaan Suku Cadang akan menghambat proses Pengiriman Suku Cadang ke kapal dikarenakan permintaan yang mendesak.

Berikut adalah upaya untuk mengoptimalkan proses Pengiriman Suku Cadang :

- a. Mengoptimalkan proses pengadaan Suku Cadang, pemesanan Suku Cadang memakan waktu lama oleh sebab itu perusahaan harus memesan Suku Cadang jauh hari karena adanya proses pembuatan Suku Cadang terlebih dahulu. Pemesanan harus dilakukan jauh hari sebelum Suku Cadang digunakan oleh kapal, sehingga kapal dapat berangkat tepat sesuai dengan jadwal. Dalam proses pengadaan, perusahaan menggunakan 2 metode yaitu metode normal dan metode penunjukan langsung. Metode normal digunakan untuk permintaan Suku Cadang yang masih lama diperlukannya. Sedangkan metode penunjukan langsung digunakan untuk permintaan Suku Cadang secara mendesak (*urgent*).
- b. Mengoptimalkan persediaan Suku Cadang, persediaan dibutuhkan karena adanya ketidakpastian permintaan Suku Cadang dari kapal oleh beberapa sebab seperti usia kapal yang sudah semakin tua dan bagian konstruksi yang mulai berkurang kemampuan kerjanya. Dalam hal ini perlu adanya pembuatan *inventory list* sebagai Langkah untuk memantau ketersediaan Suku Cadang di Gudang. Persediaan Suku Cadang akan meminimalisir keterlambatan Pengiriman Suku Cadang ke kapal karena

jika adanya permintaan secara mendesak, maka pihak kantor hanya perlu mengirimkan Suku Cadang yang tersedia di Gudang ke kapal.

Ketersediaan Suku Cadang di atas kapal harus selalu diperhatikan, apabila persediaan kurang ataupun kosong maka dapat segera dilakukan permintaan Suku Cadang ke perusahaan agar segera diproses pengadaan Suku Cadang. Dengan proses pengadaan Suku Cadang jauh hari sebelum digunakan akan meminimalisir keterlambatan Pengiriman Suku Cadang ke kapal. Berkurangnya permintaan Suku Cadang secara mendesak (urgent) juga dapat mengurangi proses pengadaan Suku Cadang dengan metode penunjukan langsung. Sehingga hal tersebut akan meminimalisir terjadinya tunggakan pembayaran dikarenakan harga Suku Cadang yang melebihi budget yang sudah perusahaan tentukan. Dari semua pemecahan masalah tersebut maka operasional kapal akan berjalan dengan lancar tanpa hambatan dalam pengangkutan muatan hingga sampai tujuan tepat waktu tanpa adanya keterlambatan Pengiriman Suku Cadang yang mempengaruhi kelancaran keberangkatan kapal.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari hasil pengujian pada hipotesis penelitian terbukti bahwa variabel keterlambatan Pengiriman Suku Cadang (X) memiliki hubungan atas variabel kelancaran keberangkatan kapal (Y). kesimpulan dapat dijabarkan sebagai berikut :

1. Variabel keterlambatan Pengiriman Suku Cadang (X) didapati hasil nilai t_{hitung} sebesar 4,553 dengan nilai signifikansi sebesar 0,000. Dengan hasil ini menunjukkan bahwa nilai signifikansi kurang dari 5% ($\alpha=0,05$) dan nilai t_{hitung} 4,553 > t_{tabel} sebesar 1,701. Hal ini dapat diartikan bahwa hipotesis diterima karena terdapat pengaruh positif keterlambatan Pengiriman Suku Cadang terhadap kelancaran keberangkatan kapal.
2. Suku Cadang dalam proses pengadaannya memakan waktu yang cukup lama, dalam hal ini proses pengadaan Suku Cadang perlu adanya permintaan Suku Cadang dari kapal (*requisition*) terlebih dahulu barulah selanjutnya akan diproses pemesan Suku Cadang kepada pihak mitra kerja (*vendor*).
3. Sering terjadinya permintaan Suku Cadang secara mendesak (*urgent*) mengharuskan perusahaan bekerja cepat untuk melakukan Pengiriman Suku Cadang ke kapal agar tidak terjadi keterlambatan keberangkatan kapal. Tidak adanya persediaan Suku Cadang di Gudang mengharuskan pihak perusahaan melakukan pengadaan Suku Cadang dengan metode penunjukan langsung. Hal ini akan membuat proses Pengiriman Suku Cadang ke kapal terhambat karena proses pengadaan Suku Cadang itu sendiri akan memakan waktu yang lama.
4. Perusahaan sudah menentukan budget untuk setiap Suku Cadang yang dibutuhkan oleh kapal milik perusahaan, namun tidak dapat dipungkiri

bahwa pihak karyawan perusahaan terutama divisi *procurement* akan membeli Suku Cadang dengan harga yang melebihi *budget* perusahaan.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang dibuat, penulis ingin mengemukakan saran yang dapat dijadikan masukan pada PT. Buana Lintas Lautan,Tbk. Berikut saran – saran mengenai permasalahan pada variabel keterlambatan Pengiriman Suku Cadang terhadap variabel kelancaran keberangkatan kapal, yaitu :

1. PT. Buana Lintas Lautan,Tbk harus mengoptimalkan proses pembayaran Suku Cadang agar lebih baik lagi serta mengurangi tunggakan yang ada sehingga kapal bisa berangkat tepat waktu sesuai dengan jadwal keberangkatan.
2. Karena proses pengadaan Suku Cadang yang memakan waktu lama maka perlu melakukan pemesanan Suku Cadang kepada pihak mitra kerja (*vendor*) jauh hari sebelum Suku Cadang digunakan.
3. PT. Buana Lintas Lautan,Tbk harus mengoptimalkan persediaan Suku Cadang. Perlu adanya pembuatan *inventory list* sebagai Langkah untuk memantau ketersediaan Suku Cadang di Gudang. Dengan adanya *inventory list* akan mempermudah pihak perusahaan untuk memantau persediaan Suku Cadang di Gudang, persediaan kosong pihak perusahaan bisa langsung melakukan proses pengadaan sebelum adanya permintaan dari kapal.
4. PT. Buana Lintas Lautan,Tbk bisa melakukan pemilihan mitra kerja (*vendor*) yang tepat, sehingga akan terciptanya kerjasama yang baik antara perusahaan dan vendor serta dapat saling menguntungkan satu sama lain.

DAFTAR PUSTAKA

- Assauri, Sofyan. 2008. *Manajemen Pemasaran, Dasar Konsep dan Strategi*, Edisi Pertama, Cetakan Keenam, Penerbit PT, Raya Grafinda Persada, Jakarta.
- Engkos Kosasih dan Hananto soewedo. 2007. *Manajemen perusahaan pelayaran : suatu pendekatan praktis dalam bidang usaha pelayaran*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.
- Gaol L, Jimmy. 2014. *A to Z Human Capital : Manajemen Sumber Daya Manusia*. PT. Grasindo : Jakarta.
- Hasibuan, Malayu S.P. 2016. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Edisi Revisi. PT. Bumi Aksara : Jakarta.
- Indrajit, Richardus Eko dan Richardus Djokopranoto. 2015. *Manajemen Persediaan, Barang Umum dan Suku Cadang untuk Keperluan Pemeliharaan, Perbaikan dan Operasi*, Grasindo:Yogyakarta.
- ISM CODE 1992/1996. *International Safety Management Code*.
- Marpol 1973/1978. *International Convention For The Prevention Of Pollution From Ships*
- Mulyadi. 2013. *Sistem Akuntansi*. Jakarta : Salemba Empat.
- Priansa, Donni Juni dan Suwatno. 2013. *Manajemen SDM dalam Prganisasi Publik dan Bisnis*. Bandung : Alfabeta.
- Republik Indonesia. Peraturan Menteri No. 45 Tahun 2012. *Peraturan Menteri No. 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal*.
- Republik Indonesia. Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. “ Berdasarkan undang-undang no. 17 tahun 2008 pasal 1 ayat 36 “.
- Siahaya, Willem. 2013. *Manajemen Pengadaan (Procurement manajemen)*, Penerbit Alfabeta, Bandung.
- SOLAS 1974. *International Convention For The Safety Of Life at Sea*.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV. Alfabeta.

- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung: CV. Alfabeta
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : Alfabeta, CV.
- Suyatno. 2010. *Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Penyelesaian Proyek Gedung (Aplikasi Model Regresi)*. Tesis. Program Teknik Sipil Universitas Diponegoro.
- Suyono. 2007. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV*, Jakarta.

LAMPIRAN

SIUPAL PT. BUANA LINTAS LAUTAN, TBK



BADAN KOORDINASI PENANAMAN MODAL

SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL)

(Berdasarkan PP No. 20 Tahun 2010 Jo. PP No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan)

NOMOR : 24 /SIUPAL/PMDN/2018

Berdasarkan surat permohonan Saudara No. 18BULL0004/III/CY Tanggal 15 Februari 2018 dan Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. AL.004/07/14/DA-2018 tanggal 07 Maret 2018 Diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada:

Nama Perusahaan : PT. BUANA LINTAS LAUTAN TBK
Alamat Kantor Perusahaan : Danatama Square II Lt. 1-3, Jl. Mega Kuningan Timur Blok C6 Kav. 12A Kawasan Mega Kuningan, Kuningan Timur, Setiabudi, Jakarta Selatan 12950
Nama Direktur Utama/Penanggung Jawab : Wong Kevin
Alamat Direktur/Penanggung Jawab : Apt. Kusuma Chandra Tower 3/3 AL, RT. 005/RW. 003, Kel. Senayan, Kec. Kebayoran Baru, Jakarta Selatan
Nomor Pokok Wajib Pajak : 02.466.873.3-081.000
Nilai Modal Perusahaan : Rp. 4.400.000.000.000
Status Perusahaan : PMDN

Kewajiban Pemegang SIUPAL :

1. Mematuhi seluruh perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan dan perlindungan lingkungan maritim.
2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi/Komisaris, domisili perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.
4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.
5. Mengumumkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau liner maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau trampoer melalui media massa ataupun organisasi yang mempertemukan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan.
6. Menyampaikan laporan tahunan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
7. Menyampaikan laporan perkembangan komposisi kepemilikan modal perusahaan paling lama 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
8. Menyampaikan laporan kinerja keuangan perusahaan paling lama 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
9. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna/calon perwira yang akan melaksanakan praktek berlayar (Proyek Laut), bagi kapal yang berukuran GT. 750 keatas.
10. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.

SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan Negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.

Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usaha.

Ditetapkan di : JAKARTA

Pada tanggal : 15 MAR 2018

a.n. Menteri Perhubungan
Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal
u.b.

Pik. Deputi Bidang Pelayanan Penanaman Modal
Deputi Bidang Pengendalian Pelaksanaan Penanaman Modal



M. M. Azhar Lubis

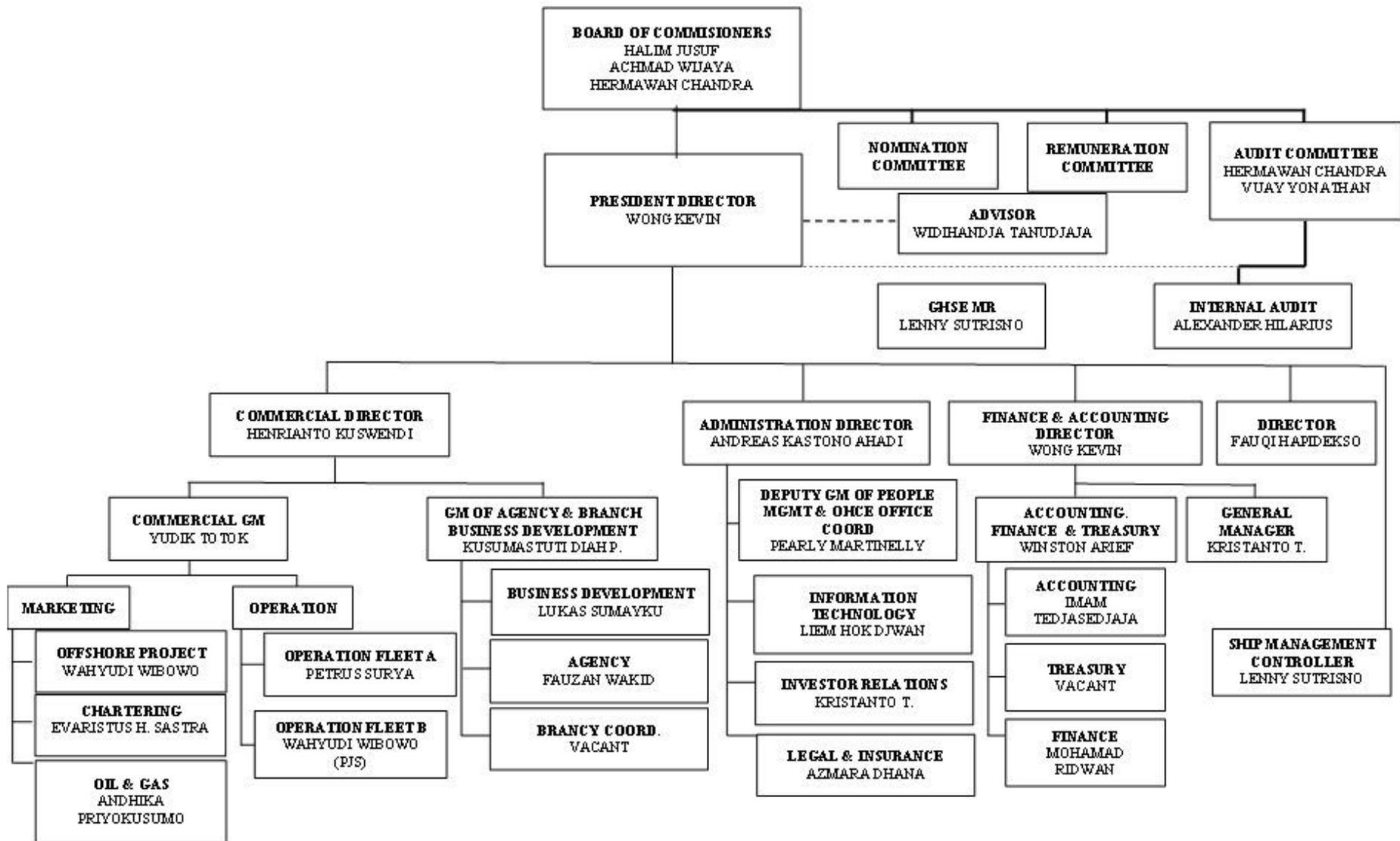
195809151982021001

Penanggung Jawab



Wong Kevin
Direktur Utama

STRUKTUR PT. BUANA LINTAS LAUTAN, TBK



LEMBAR KUESIONER

7/16/22, 10:06 PM

KUESIONER PENELITIAN PENGARUH KETERLAMBATAN SUPPLY SPARE PART KAPAL TERHADAP KELANCARAN K...

KUESIONER PENELITIAN PENGARUH KETERLAMBATAN SUPPLY SPARE PART KAPAL TERHADAP KELANCARAN KEBERANGKATAN KAPAL MILIK PT. BUANA LINTAS LAUTAN, TBK

Saya Kinanti Puji Suryani (Nrp. 461189752) Taruni jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan (KALK) dari Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta (STIP) sedang melakukan penelitian (Tugas Akhir/Skripsi) dengan judul Pengaruh Keterlambatan Supply Spare Part kapal Terhadap Kelancaran Keberangkatan Kapal Milik PT. Buana Lintas Lautan, Tbk. Oleh karena itu, diperlukan dukungan dan partisipasi dari saudara/i untuk meluangkan waktu mengisi kuesioner ini dengan sejujurnya. Semua informasi yang diberikan akan dirahasiakan dan hanya digunakan untuk kepentingan akademis. Terimakasih atas dukungan dan partisipasi saudara/i dalam pengisian kuesioner ini.

* Wajib

IDENTITAS RESPONDEN

1. NAMA *

2. JENIS KELAMIN *

Centang semua yang sesuai.

LAKI - LAKI

PEREMPUAN

3. USIA *

4. PENDIDIKAN TERAKHIR *

Centang semua yang sesuai.

- SMA
 SARJANA (S1)
 MAGISTER (S2)

KETERLAMBATAN SUPPLY SPARE PART (X)

- 1 = Sangat Tidak Setuju
 2 = Tidak Setuju
 3 = Ragu – ragu
 4 = Setuju
 5 = Sangat Setuju

5. Kurangnya ketersediaan spare part di Gudang kantor menyebabkan supply spare part terkendala

Tandai satu oval saja.

1	2	3	4	5		
Sangat Tidak Setuju	<input type="radio"/>	Sangat Setuju				

6. Perusahaan perlu melakukan pengecekan persediaan spare part untuk mengantisipasi permintaan spare part yang mendadak untuk menghindari keterlambatan supply

Tandai satu oval saja.

1	2	3	4	5		
Sangat Tidak Setuju	<input type="radio"/>	Sangat Setuju				

7. Proses pembayaran spare part sering tertunda karena tunggakan yang belum terselesaikan

Tandai satu oval saja.

	1	2	3	4	5	
Sangat Tidak Setuju	<input type="radio"/>	Sangat Setuju				

8. Tunggakan – tunggakan pembayaran mengakibatkan proses pengadaan spare part terhambat

Tandai satu oval saja.

	1	2	3	4	5	
Sangat Tidak Setuju	<input type="radio"/>	Sangat Setuju				

9. Proses pengadaan spare part yang memakan waktu lama mengakibatkan proses supply terlambat

Tandai satu oval saja.

	1	2	3	4	5	
Sangat Tidak Setuju	<input type="radio"/>	Sangat Setuju				

10. Harga spare part yang akan dibeli tergolong mahal

Tandai satu oval saja.

	1	2	3	4	5	
Sangat Tidak Setuju	<input type="radio"/>	Sangat Setuju				

11. Terdapat kebijakan yang vendor berikan terhadap pembelian spare part

Tandai satu oval saja.

	1	2	3	4	5	
Sangat Tidak Setuju	<input type="radio"/>	Sangat Setuju				

12. Persediaan merupakan hal penting yang perlu diperhatikan untuk menghindari inflasi dan kenaikan harga

Tandai satu oval saja.

	1	2	3	4	5	
Sangat Tidak Setuju	<input type="radio"/>	Sangat Setuju				

13. Perlu dilakukan perbandingan harga spare part untuk mendapatkan harga terbaik

Tandai satu oval saja.

	1	2	3	4	5	
Sangat Tidak Setuju	<input type="radio"/>	Sangat Setuju				

14. Pengadaan spare part sering mengalami keterlambatan

Tandai satu oval saja.

	1	2	3	4	5	
Sangat Tidak Setuju	<input type="radio"/>	Sangat Setuju				

KELANCARAN KEBERANGKATAN KAPAL (Y)

1 = Sangat Tidak Setuju
2 = Tidak Setuju
3 = Ragu – ragu
4 = Setuju
5 = Sangat Setuju

15. Keterlambatan supply spare part ke kapal berpengaruh terhadap waktu keberangkatan kapal

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

16. Lead time spare part diperlukan perusahaan untuk menunjang kelancaran operasional kapal

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

17. Perlu diperhatikan persediaan spare part di kapal dan di perusahaan demi kelancaran operasional kapal

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

18. Crew kapal perlu melakukan pengecekan kondisi spare part

Tandai satu oval saja.

	1	2	3	4	5	
Sangat Tidak Setuju	<input type="radio"/>	Sangat Setuju				

19. Permintaan spare part dari kapal secara mendadak mengakibatkan terganggunya kelancaran keberangkatan kapal

Tandai satu oval saja.

	1	2	3	4	5	
Sangat Tidak Setuju	<input type="radio"/>	Sangat Setuju				

20. Perlu diperhatikannya waktu pengiriman spare part ke kapal karena akan mempengaruhi kelancaran keberangkatan kapal

Tandai satu oval saja.

	1	2	3	4	5	
Sangat Tidak Setuju	<input type="radio"/>	Sangat Setuju				

21. Kelancaran keberangkatan kapal sangat berpengaruh dalam operasional kapal dan harus diperhatikan sebaik – baiknya oleh perusahaan

Tandai satu oval saja.

	1	2	3	4	5	
Sangat Tidak Setuju	<input type="radio"/>	Sangat Setuju				

22. Kondisi cuaca sangat mempengaruhi kelancaran keberangkatan kapal

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

23. Mengoptimalkan perawatan mesin dengan strategi yang baik agar kondisi mesin kapal selalu siap untuk melakukan operasi dan demi kelancaran keberangkatan kapal

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

24. Ketepatan waktu pemenuhan permintaan spare part diatas kapal sangat penting

Tandai satu oval saja.

1 2 3 4 5

Sangat Tidak Setuju Sangat Setuju

Konten ini tidak dibuat atau didukung oleh Google.

Google Formulir

HASIL REKAPAN KUESIONER

NO	KODE PERTANYAAN										TOTAL
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	
1	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	48
2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
3	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	49
4	5	5	4	4	5	3	3	5	3	5	42
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
6	4	5	3	3	4	2	2	4	4	5	36
7	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	47
8	5	5	4	4	5	4	5	5	4	5	46
9	5	5	4	4	5	3	4	5	4	5	44
10	4	4	3	3	4	5	4	4	4	4	39
11	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
12	4	4	4	3	4	3	4	2	3	4	35
13	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	48
14	5	4	5	4	5	5	5	4	5	4	46
15	5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	45
16	4	5	4	3	4	5	4	4	4	5	42
17	5	4	4	3	5	4	3	4	4	4	40
18	3	4	4	4	2	3	5	4	5	4	38
19	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	48
20	5	5	4	4	5	4	4	4	4	5	44
21	4	5	4	4	4	4	5	5	3	5	43
22	4	4	4	5	4	5	4	4	5	4	43
23	4	4	4	3	5	4	5	5	4	4	42
24	4	5	4	5	4	5	4	4	4	5	44
25	3	4	4	4	3	4	5	4	4	4	39
26	4	5	3	4	4	4	5	4	5	5	43
27	5	5	4	4	5	4	5	4	4	5	45
28	5	5	5	4	3	5	5	5	4	5	46
29	5	4	5	4	5	5	5	4	5	4	46
30	4	5	4	5	5	5	4	3	5	5	45

NO	KODE PERTANYAAN										TOTAL
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	
1	4	5	5	5	4	5	5	3	5	5	46
2	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	49
3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
4	3	4	4	5	4	3	5	3	4	4	39
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
6	2	5	3	5	3	5	4	1	4	5	37
7	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	48
8	4	5	4	4	4	5	5	5	5	5	46
9	3	5	4	5	4	5	5	5	5	5	46
10	5	4	3	5	5	5	4	4	5	5	45
11	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
12	3	5	3	4	3	3	2	4	4	5	36
13	4	4	5	5	4	2	5	5	4	5	43
14	5	4	4	4	4	5	4	5	5	5	45
15	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	42
16	5	5	3	3	4	5	4	5	5	5	44
17	4	5	3	5	5	5	4	4	4	5	44
18	3	4	4	5	3	4	4	5	5	4	41
19	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
20	4	4	4	5	5	5	4	5	4	4	44
21	4	5	4	5	4	4	5	4	5	5	45
22	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	44
23	4	3	3	5	4	2	5	4	3	5	38
24	5	4	5	5	5	4	4	5	5	5	47
25	4	4	4	3	5	5	4	4	4	3	40
26	4	4	4	5	4	5	4	5	5	4	44
27	4	5	4	5	4	5	4	4	5	5	45
28	5	1	4	5	3	4	5	4	4	2	37
29	5	4	4	1	1	4	4	5	5	4	37
30	5	4	5	4	5	5	3	3	3	5	42

HASIL T TABEL

Coefficients^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	13.735	6.555		2.095	.045
	KETERLAMBATAN PENGIRIMAN SUKU CADANG	.679	.149	.652	4.553	.000

a. Dependent Variable: KELANCARAN KEBERANGKATAN KAPAL

HASIL R TABEL

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.652 ^a	.425	.405	3.16279

a. Predictors: (Constant), KETERLAMBATAN PENGIRIMAN SUKU CADANG

DATA PENGADAAN SUKU CADANG

DATE	PO NO	SUPPLIER'S NAME	REQUISITION NO.	DESCRIPTION
12 Agustus 2020	124 / SAKA / SE / 0820	PT. JAYA AGUNG PADAELO	NA	ANNUAL INSPECTION LSA/FFA
19 Agustus 2020	125 / SAKA / MR / 0820	COPRO SERVICE SDN BHD	NA	METAIL REPAIR PAASTE & PIPE REPAIR
31 Agustus 2020	129 / SAKA / EP / 0820	ONES FORTE	SAKA/E/EP/08-2020/072	S/P. PRESSURE CONTROLLER, SAGINOMIYA
01 September 2020	130 / SAKA / LO / 0920	GULF OIL MARINE LIMITED	SAKA/E/ES/08-2020/073	24 DRUMS TALUSIA LS 40
01 September 2020	131 / SAKA / HO / 0820	GULF OIL MARINE LIMITED	SAKA/E/ES/08-2020/074	5 PAILS PLANETELD ACD 100 PY
11 September 2020	137 / SAKA / MR / 0920	PT. INTER BUANA TEHNIK	NA	REPAIR, FABRICATE AND PENGIRIMAN PART
16 September 2020	138 / SAKA / CH / 0920	GLOBAL NAVIGATION SOLUTIONS	TUESDAY, 15 SEPT 2020	AVCS/ENC
16 September 2020	139 / SAKA / SE / 0920	SYNERGY	SAKA/E/EP/07-2020/071	FIRE DETECTION SYSTEM, APOLLO FIRE ALARM CONTROL
18 September 2020	140 / SAKA / DS / 0920	PD. SINAR METRO	SAKA/D/SS/08-2020/021	DECK STORES (BINOCULARS & ETC)
18 September 2020	141 / SAKA / DP / 0920	PD. SINAR METRO	SAKA/D/SS/08-2020/022	DECK PART (WIRE ROPE0)
18 September 2020	142 / SAKA / ES / 0920	PD. SINAR METRO	SAKA/E/ES/08-2020/076	ENGINE STORES (PIPE & ETC)
18 September 2020	143 / SAKA / DS / 0920	ARROW ASIA	SAKA/D/SE/08-2020/020	BELT TYPE CLASPERS
18 September 2020	144 / SAKA / SE / 0920	ARROW ASIA	SAKA/D/SE/09-2019/025	DINKING WATER
18 September 2020	145 / SAKA / SE / 0920	ARROW ASIA	SAKA/D/SE/09-2020/026	SAFETY EQUIPMENT
21 September 2020	146 / SAKA / AEO / 0920	PT. ARTHAMAS SEJAHTERA MULIA	SAKA/E/ES/09-2020/077	AURELIA TI 3030 ----- > SHELL ARGINA S3 30
28 September 2020	147 / SAKA / HO / 0920	PT. CAHAYA SAMOEDRA BERSAUDARA	SAKA/E/ES/09-2020/081	10 DRUMS SHELL TELLUS S2 VX15
28 September	148 / SAKA / DS / 0920	PT. ARROW ASIA INDONESIA	SAKA/D/DS/09-2020/027	STATIONARY

16 Januari 2021	001	/	SAKA	/	CH	/	0121	GLOBAL NAVIGATIONS SOLUTION	SAKA/ENC/060121/036	NA
19 Januari 2021	003	/	SAKA	/	CH	/	0121	GLOBAL NAVIGATIONS SOLUTION	SAKA/ENC/180121/111	ENP
02 Februari 2021	014	/	SAKA	/	DP	/	0221	ARROW ASIA MARINE SUPPLIES	SAKA/D/DP/01-2021/003	MOORING TAILS & ETC
02 Februari 2021	016	/	SAKA	/	ES	/	0221	PD. SINAR METRO	SAKA/E/ES/01-2021/004	ENGINE STORES
02 Februari 2021	017	/	SAKA	/	DP	/	0221	ARROW ASIA MARINE SUPPLIES	SAKA/D/DP/01-2021/006	VALVE FOR FOAM MONITOR
10 Februari 2021	024	/	SAKA	/	EP	/	0221	SWTS BATAM	SAKA/E/EP/01-2021/014	S/P. HYDRAULIC WINCH
15 Februari 2021	026	/	SAKA	/	MR	/	0221	SWTS BATAM	NA	PENGIRIMAN OF RECONDITIONED GOVERNOR ON EXCHA
18 Februari 2021	027	/	SAKA	/	SE	/	0221	INDO SAFETY MARINE	NA	SERVICE, CALIBRATION & REPLECEMENT PART GAS DETEC
19 Februari 2021	028	/	SAKA	/	PA	/	0221	PT. INTERNATIONAL PAINT INDONESIA	SAKA/D/PA/01-2021/007	PAINT
09 Maret 2021	038	/	SAKA	/	ES	/	0321	ARROW ASIA MARINE SUPPLIES	SAKA/E/ES/02-2021/016	SCAFFOLDING
12 April 2021	046	/	SAKA	/	DK	/	0421	SHINKO IND. LTD	SAKA/DK/03-2021/067	AUTOMATIC UNLOADING SYSTEM SHINKO
12 April 2021	054	/	SAKA	/	DK	/	0421	NICER	SAKA/E/EP/03-2021/025	S/P. FRESH WATER PUMP, SHIN-SHIN MACHINERY EHU 50
12 April 2021	063	/	SAKA	/	DK	/	0421	ALFA LAVAL SINGAPORE	SAKA/DK/03-2021/046	S/P. IGNITION BURNER, AALBORG
30 April 2021	075	/	SAKA	/	DK	/	0421	OLIVE MARINE	SAKA/DK/04-2021/074	S/P. BOILER WATER CIRC. P/P, SHIN-SHIN
02 Mei 2021	076	/	SAKA	/	DK	/	0521	HANA POWER	SAKA/DK/03-2021/054	S/P. AE. STX-MAN B&W, 6L23/30H
05 Mei 2021	080	/	SAKA	/	DK	/	0521	KALISTA INDUSTRI	NA	RETUBING BOILER
05 Mei 2021	081	/	SAKA	/	DK	/	0521	SYNERGY AUTOMATION	NA	SERVICE & CALIBRATION VARIOUS AUTOMATION & ELECT
10 Mei 2021	085	/	SAKA	/	DK	/	0521	HANA POWER	SAKA/E/EP/09-2019/002	S/P. AE. STX MAN B&W
22 Mei 2021	098	/	SAKA	/	DK	/	0521	ALFA LAVAL SINGAPORE	SAKA/DK/05-2021/076	IGNITION BURNER AALBORG, MISSION OL 25000
25 Mei 2021	102	/	SAKA	/	MR	/	0521	MARITEC	NA	MARITEC FUEL TESTING PROGRAMME
06 April 2021	106	/	SAKA	/	MR	/	0621	UNGGUL ABADI ELEKRINDO	NA	6 BTL FREON R-404
08 Juni 2021	110	/	SAKA	/	DK	/	0621	OLIVE MARINE	SAKA/DK/05-2021/079	S/P. SULDGE PUMP, SHIN-SHIN
08 Juni 2021	111	/	SAKA	/	DK	/	0621	NICER	SAKA/DK/05-2021/078	S/P. BILGE PUMP, SHIN-SHIN

08 Juni 2021	112 / SAKA / DK / 0621	OLIVE MARINE	SAKA/DK/05-2021/080	S/P. BOILER WATER CIRC. P/P, SHIN-SHIN
16 Juni 2021	117 / SAKA / DK / 0621	SWTS BATAM	NA	SERVICING OF PNEUMETIC MANEUVERING SYSTEM
17 Juni 2021	124 / SAKA / DP / 0621	PT. BERSAUDARA MANDIRI REJEKI	SAKA/D/RS/06-2021/015	6 PCS INFRA RED
18 Juni 2021	126 / SAKA / LO / 0621	PT. ARTHAMAS SEJAHTERA MULIA	SAKA/E/ES/06-2021/033	48 DRUMS TALUSIA UNIVERSAL
18 Juni 2021	127 / SAKA / AEO / 0621	PT. ARTHAMAS SEJAHTERA MULIA	SAKA/E/ES/06-2021/034	10 DRUMS AURELIA TI 3030
18 Juni 2021	129 / SAKA / HO / 0621	PT. ARTHAMAS SEJAHTERA MULIA	SAKA/E/ES/05-2021/029 ~ 032	5 PAILS PLANETELF ACD 68, 5 PAILS PLANETELF ACD 100 F
30 Juli 2021	179 / SAKA / DK / 0721	SWTS BATAM	SAKA 300721	Pneumatic Maneuvering Additional Spares/Reworks
09 Agustus 2021	192 / SAKA / DK / 0821	SWTS BATAM	SAKA 090821	BALLAST VALVE SUKU CADANG (ITEM AS ATTACH)

