

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



**SKRIPSI**

**PENGARUH PENAMBAHAN JUMLAH KAPAL YANG DIAGENI  
TERHADAP PENINGKATAN PENDAPATAN PT TRANSUTA  
LINTAS SAMUDERA CABANG MERAK**

Oleh :

**WICKREMA MARWAN KIRINDALIYANA**

**NRP. 461189710**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA**

**2022**

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



**SKRIPSI**

**PENGARUH PENAMBAHAN JUMLAH KAPAL YANG  
DIAGENI TERHADAP PEINGKATAN PENDAPATAN PT  
TRANSUTA LINTAS SAMUDERA CABANG MERAK**

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

**Oleh :**

**WICKREMA MARWAN KIRINDALIYANA**

**NRP. 461189710**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA**

**2022**

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



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

NAMA : WICKREMA MARWAN KIRINDALIYANA  
NRP : 461189710  
PROGRAM PENDIDIKAN : DIPLOMA IV  
JURUSAN : KALK  
JUDUL : PENGARUH PENAMBAHAN JUMLAH KAPAL  
YANG DIAGENI TERHADAP PENINGKATAN  
PENDAPATAN PT TRANSUTA LINTAS  
SAMUDERA CABANG MERAK

Jakarta, Juli 2022

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Sursina, S.T., M.T  
Penata TK I (III/D)  
NIP: 19580828 198503 2 001

Dr. Agung Kwartama  
Dosen STIP

Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK

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

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



**TANDA PENGESAHAN SKRIPSI**

Nama : WICKEMA MARWAN KIRINDALIYANA  
NRP : 4 61 18 9710  
Program Pendidikan : DIPLOMA IV  
Jurusan : KALK  
Judul : PENGARUH PENAMBAHAN JUMLAH KAPAL  
YANG DIAGENI TERHADAP PENINGKATAN  
PENDAPATAN PT TRANSUTA LINTAS  
SAMUDERA CABANG MERAK

Jakarta, Juli 2022

Ketua Penguji

Anggota

Anggota

<u>Titis Ari Wibowo., MMTr</u> Pembina (III/d) NIP. 19820306 200502 1 001	<u>Widianty Lestari., M.Pd</u> Penata (III/c) NIP. 19830801 200912 2 004	<u>Sursina., S.T., M.T.</u> Penata TK I (III/d) NIP. 19830801 200912 2 004
---	--	--

Mengetahui :  
Ketua Jurusan KALK

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

## KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadiran Allah SWT. atas rahmat dan hidayah yang telah diberikan sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini merupakan kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta sesuai yang ditentukan oleh lembaga pendidikan salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2021.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di Pt Transuta Lintas Samudera Cabang Merak. Skripsi yang ditulis juga berdasarkan masukan dari para dosen pada saat mengikuti pendidikan dan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah :

**“PENAMBAHAN JUMLAH KAPAL YANG DIAGENI TERHADAP PENINGKATAN PENDAPATAN PT TRANSUTA LINTAS SAMUDERA CABANG MERAK”.**

Dalam menyelesaikan skripsi ini, Penulis memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada yang terhormat:

1. Capt. Sudiono, M.Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.SiT., M.MTr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Ibu Sari Kusumaningrum, M.Hum selaku Sekertaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Ibu Sursina, S.T., M.T. selaku Dosen Pembimbing 1 yang sangat banyak memberikan waktu untuk membimbing, memberi pengarahan, masukan, dan inspirasi kepada penulis.
5. Bapak Dr. Agung Kwartama selaku Dosen Pembimbing 2 yang telah memberikan arahan dan koreksi kepada penulis.
6. Seluruh civitas akademika, dosen dan karyawan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
7. Seluruh keluarga saya terutama kedua orang tua sebagai motivasi untuk saya menjadi perwira dari Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta dan kakak perempuan saya yang ikut membantu saya dalam menyelesaikan pendidikan.

8. Pimpinan dan seluruh staf PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak (senior Raksasa Bidin Napitupulu 39, Senior Ujang Suryadi 57, Ibu Natalia Eka, Bpk Triyamin. Terima kasih atas bimbingan dan didikan yang telah diberikan kepada penulis ketika melaksanakan Prada.
9. Keluarga besar Raksasa Bidin Napitupulu terkhusus kepada Nior Raksasa 39, Nior Ratih Dian Pratiwi 39 yang sudah menerima dengan baik sehingga penulis dapat menyelesaikan Prada di Merak.
10. Merak Team LXI yang tetap mekhususnya Taruni Yuliani yang sudah saling membantu selama penulis menyelesaikan Prada di Merak
11. Teman-teman seperjuangan, Taruna/i angkatan LXI dan kelas KALK 8 E, terima kasih untuk segala cerita pahit jika dirasakan, namun manis dikenang.
12. Seluruh anggota kamar L-103 (Nior Ibnu Santoso, Nior Nando, Sahroni, Didin, Deffry, David, Bimo, Sunu) Terimakasih sudah menjadikan Kamar yang nyaman dan menyenangkan dengan adanya kalian semua dengan cerita di Puncak yang tak terlupakan.
13. Seluruh anggota kamar M-201 (Nior Andre, Nior Ichi, Wahyudi, Yosafat, Rio, Agung, Anggit, ) Terimakasih atas segala dukungan saya dalam melakukan usaha di dormitory
14. Seluruh rekan tim Drumband terima kasih untuk kenangan dan cerita yang indahny.
15. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu, terimakasih telah banyak membantu secara langsung maupun tidak langsung.

Jakarta, Juli 2022

Penulis

Wickrema Marwan K.  
NRP. 461189710

# DAFTAR ISI

<b>SAMPUL DALAM .....</b>	<b>i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI .....</b>	<b>ii</b>
<b>TANDA TANGAN PENGESAHAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>viii</b>
<b>BAB I    PENDAHULUAN</b>	
A. LATAR BELAKANG .....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH .....	3
C. BATASAN MASALAH .....	3
D. RUMUSAN MASALAH .....	3
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN .....	4
F. SISTEMATIKA PENULISAN .....	4
<b>BAB II    LANDASAN TEORI</b>	
A. TINJAUAN PUSTAKA .....	6
B. KERANGKA PEMIKIRAN .....	22
<b>BAB III    METODE PENELITIAN</b>	
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN .....	23
B. METODOLOGI PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA .....	23
C. SUBJEK PENELITIAN.....	24
D. TEKNIK ANALISIS DATA .....	25
<b>BAB IV    ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. DESKRIPSI DATA .....	28
B. ANALISIS DATA .....	34
<b>BAB V    KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. KESIMPULAN .....	45
B. SARAN .....	45
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 3.1</b> Tabel indikator Untuk Observasi .....	20
<b>Tabel 3.2</b> Skala Likert.....	21
<b>Tabel 3.3</b> Tabel Interval Rata-Rata Jawaban Responden .....	24
<b>Tabel 4.1</b> Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin .....	31
<b>Tabel 4.2</b> Data Responden Berdasarkan Usia .....	32
<b>Tabel 4.3</b> Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	33
<b>Tabel 4.4</b> Data Responden Berdasarkan Masa Kerja .....	34
<b>Tabel 4.5</b> Deskripsi Responden Terhadap Jumlah Kapal Yang Diageni (X) .....	36
<b>Tabel 4.6</b> Indikator Waktu Pelayanan No.1 .....	37
<b>Tabel 4.7</b> Indikator Waktu Pelayanan No.2.....	38
<b>Tabel 4.8</b> Indikator Waktu Pelayanan No.3.....	38
<b>Tabel 4.9</b> Indikator Kualitas Pelayanan No.4 .....	39
<b>Tabel 4.10</b> Indikator Kualitas Pelayanan No.5 .....	40
<b>Tabel 4.11</b> Indikator Kualitas Pelayanan No.6 .....	40
<b>Tabel 4.12</b> Indikator Banyaknya Kompetitor No.7 .....	41
<b>Tabel 4.13</b> Indikator Banyaknya KompetitorNo.8.....	42
<b>Tabel 4.14</b> Indikator Banyaknya Kompetitor No.9.....	42
<b>Tabel 4.15</b> Deskripsi Responden Terhadap peningkatan pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak.....	44
<b>Tabel 4.16</b> Indikator Total Biaya Kapal No.1 .....	45
<b>Tabel 4.17</b> Indikator Total Biaya No.2 .....	46
<b>Tabel 4.18</b> Indikator Total Pendapatan No.3 .....	46
<b>Tabel 4.19</b> Indikator Total Pendapatan No.4 .....	47
<b>Tabel 4.20</b> Indikator Total Pendapatan No.5 .....	48
<b>Tabel 4.21</b> Indikator Total PendapatanNo.6 .....	49
<b>Tabel 4.22</b> Indikator Total PendapatanNo.7 .....	49
<b>Tabel 4.23</b> Indikator Waktu No.8.....	50
<b>Tabel 4.24</b> Indikator Waktu No.9 .....	51
<b>Tabel 4.25</b> Indikator Waktu No.10.....	51
<b>Tabel 4.26</b> Indikator Waktu No.11 .....	52



<b>Tabel 4.27</b> Indikator Validitas Butir – Butir Pernyataan Kuesioner Jumlah Kapal Yang Diageni (X) .....	53
<b>Tabel 4.28</b> Validitas Butir – Butir Pernyataan Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak (Y).....	54
<b>Tabel 4.29</b> Hasil Uji Reliabilitas Variabel Jumlah Kapal Yang Diageni (X) .....	55
<b>Tabel 4.30</b> Hasil Uji Reliabilitas Variabel Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak (Y) .....	55
<b>Tabel 4.31</b> Regresi X terhadap Y ( sederhana ) .....	56
<b>Tabel 4.32</b> Koefisien Determinasi X Terhadap Y Model Summary .....	57
<b>Tabel 4.33</b> Uji Hipotesis – t hitung.....	57
<b>Tabel 4.34</b> Titik Persentase Distribusi t (dk 30 – 40).....	58

## DAFTAR BAGAN

<b>Bagan 2.1</b> Kerangka Pemikiran .....	16
---	----

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 2.1</b> Kerangka Pemikiran .....	16
<b>Gambar 4.2</b> Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	32
<b>Gambar 4.3</b> Data Responden Berdasarkan Usia.....	33
<b>Gambar 4.4</b> Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir .....	34
<b>Gambar 4.5</b> Data Responden Berdasarkan Masa Kerja .....	35

## DAFTAR LAMPIRAN

<b>Lampiran 1</b>	SIUPAL PT Transuta Lintas Samudera
<b>Lampiran 2</b>	Pembertitahuan Melakukan Kegiatan Usaha PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak
<b>Lampiran 3</b>	Tanda Daftar Perusahaan Perseroan Terbatas PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak
<b>Lampiran 4</b>	Surat Keterangan Domisili Perusahaan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak
<b>Lampiran 5</b>	STRUKTUR ORGANISASI PT TRANSUTA LINTAS SAMUDERA CABANG MERAK TAHUN 2020/2021
<b>Lampiran 6</b>	Uji Validitas Variabel X (Jumlah Kapal Yang Diageni)
<b>Lampiran 7</b>	Uji Validitas Variabel Y (Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak)
<b>Lampiran 8</b>	Uji Reabilitas Variabel X
<b>Lampiran 9</b>	Uji Reabilitas Variabel Y (Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak)
<b>Lampiran 10</b>	Analisis Regresi Linier Sederhana
<b>Lampiran 11</b>	Koefisien Determinasi X Terhadap Y Model Summary
<b>Lampiran 12</b>	Uji Hipotesis – t hitung
<b>Lampiran 13</b>	Kuesioner Variabel X (Jumlah Kapal Yang Diageni)
<b>Lampiran 14</b>	Kuesioner Variabel Y (Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak)
<b>Lampiran 15</b>	Data Instrumen Variabel X (Jumlah Kapal Yang Diageni)
<b>Lampiran 16</b>	Data Instrumen Variabel Y (Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak)
<b>Lampiran 17</b>	Data Jumlah Kapal Yang Diageni PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak
<b>Lampiran 18</b>	Foto Kegiatan Pelaksanaan Pengurusan Dokumen Kapal

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG MASALAH**

Usaha merupakan aktivitas manusia dalam meraih keuntungan dan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Kegiatan ini dilakukan oleh perorangan maupun badan usaha yang berbentuk badan hukum atau tidak. Dengan mengoptimalkan potensi yang dimiliki oleh Negara Indonesia yang dijuluki Negara Maritim yang mana Julukan tersebut melekat pada Indonesia karena sebagian besar wilayahnya adalah perairan. Maksud dari konsep negara maritim ini adalah negara yang luas wilayah perairannya lebih besar daripada luas daratan. Maka dari itu usaha dalam sektor angkutan laut menjadi menjadi peranan penting dalam penunjang perekonomian Negara. Oleh karena itu, jasa transportasi memiliki peranan yang penting dalam lalu lintas perdagangan di Indonesia. Perdagangan barang dan jasa diangkut melalui transportasi laut yaitu kapal, sehingga peranan perusahaan pelayaran dalam meningkatkan perdagangan dalam dan luar negeri perlu senantiasa dikembangkan.

Penelitian ini dilakukan pada PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak. Perusahaan tersebut merupakan kantor cabang yang didirikan pada tahun 2013. Perseroan ini memulai kiprahnya dalam industri pelayaran dengan memberikan jasa keagenan bagi kapal-kapal asing maupun nasional sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia antara lain untuk mengurus dokumen, pemakaian fasilitas pelabuhan, penyediaan pasokan bahan bakar, air bersih, suku cadang, layanan perbaikan dan lain-lain. Karena keagenan adalah perusahaan jasa yang mengandalkan pelayanan yang baik khususnya dalam hal pelayanan pada saat kapal tersebut datang dan keluar, dimana pelayanan terhambat dapat menyebabkan kapal tersebut harus menunggu dan menghambat proses penyandaran kapal di pelabuhan sehingga mengganggu proses bongkar muat, yang berdampak pada peningkatan biaya kapal di pelabuhan.

Hal ini akan berpengaruh pada kualitas pelayanan perusahaan akibat adanya keterlambatan dalam pengurusan dokumen, sehingga mengurangi daya saing antar perusahaan dalam bidang usaha sejenis dan juga mengakibatkan pemasaran jasa keagenan yang kurang baik. Sejak didirikan pada tahun 2013, membuat perusahaan ini dituntut harus bisa mempertahankan berdirinya perusahaan ini dari kompetitor lainnya yang mengakibatkan pengurangan pendapatan karena persaingan yang dilakukan perusahaan keagenan di wilayah Merak. Jumlah kapal yang berkunjung di Merak dengan perusahaan keagenan yang setiap tahunnya bertambah membuat pengguna jasa keagenan dapat mudah memilih penyedia jasa yaitu perusahaan keagenan sehingga menjadikan penyedia jasa tidak bisa memiliki pengguna jasa tetap yang mengakibatkan tidak stabilnya pendapatan perusahaan keagenan. Sebagai perusahaan yang cukup lama, maka untuk mempertahankan dan menambah jumlah kapal yang diageni, harus menyusun strategi agar dapat meningkatkan daya saing perusahaan untuk menarik pelanggan – pelanggan sehingga pendapatan perusahaan stabil, agar perusahaan dapat tetap beroperasi. Dari penjelasan di atas maka dalam penyusunan skripsi ini, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dalam menyiapkan strategi perusahaan sebagai upaya untuk meningkatkan pendapatan dengan menambah kapal yang diageni oleh PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak yang diharapkan dapat meningkatkan jumlah konsumen perusahaan, dengan mengangkat judul :

**“PENGARUH PENAMBAHAN JUMLAH KAPAL YANG DIAGENI  
TERHADAP PENINGKATAN PENDAPATAN PT TRANSUTA LINTAS  
SAMUDERA CABANG MERAK”**

**B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Identifikasi masalah yang dilakukan penulis adalah sebagai berikut :

1. Masih kurangnya kapal yang diageni oleh PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak.
2. Minimnya minat perusahaan dalam meningkatkan jumlah kapal yang diageni
3. Keterbatasan jumlah karyawan serta kemampuan dalam penyelesaian jasa keagenan.
4. Terbatasnya sarana kantor pada PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak.
5. Tidak Stabilnya pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak.

### **C. BATASAN MASALAH**

Dalam penyusunan skripsi ini penulis akan membatasi masalah di seputar faktor :

1. Kurangnya jumlah kapal yang diageni PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak
2. Minimnya minat perusahaan dalam meningkatkan jumlah kapal yang diageni.

### **D. RUMUSAN MASALAH**

Untuk dapat menganalisis dan memecahkan masalah suatu masalah perusahaan yang diangkat maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Sejauh mana pengaruh kurangnya jumlah kapal yang diageni PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak ?
2. Seberapa besar pengaruh minimnya minat perusahaan dalam meningkatkan jumlah kapal yang diageni ?

### **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

#### **1. Tujuan penelitian**

Untuk mengetahui pengaruh penambahan jumlah kapal yang diageni terhadap peningkatan pendapatan.

#### **2. Manfaat penelitian**

- a. Secara teoritis : Dapat menambah wawasan dan pengetahuan mengenai pengaruh penambahan jumlah kapal yang diageni terhadap peningkatan pendapatan dan memberikan sumbangan bagi pengembangan ilmu pengetahuan dibidang kemaritiman.
- b. Secara praktis : Dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam melakukan pengembangan terhadap perusahaan dalam segi penambahan jumlah kapal yang diageni terhadap peningkatan pendapatan.

### **F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI**

Maksud dari sistematika penulisan skripsi ini adalah untuk mempermudah dalam penyusunan skripsi secara menyeluruh dan agar lebih mudah memahami isi dari skripsi tersebut. Untuk gambaran lebih jelasnya mengenai skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi ini di susun sebagai berikut :

**BAB I : PENDAHULUAN**

Dalam bab ini diuraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

**BAB II : LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini diuraikan mengenai tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertautan antara variable yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti dengan menggunakan teori SPSS.

**BAB III : METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini dikemukakan tentang waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data, subjek penelitian serta teknik analisis data yang akan digunakan yaitu dengan menggunakan metode SPSS.

**BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini berisi deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis, menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dilakukan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal melalui analisa SPSS.

**BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN**

Dalam bab ini berisi kesimpulan dan saran penulis yang berisi jawaban terhadap penelitian yang telah diteliti berdasarkan hasil analisis dan pembahasan. Serta menyampaikan saran yang mungkin bermanfaat bagi penulis, PT. Transuta Lintas Samudera Cabang Merak dan bagi pembaca.



## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

Pada bab ini penulis akan mengemukakan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran. Tinjauan pustaka merupakan uraian tentang teori dan definisi yang berkaitan. Kerangka pemikiran berisi kerangka konsep yang akan digunakan untuk menjawab masalah yang diteliti, yang disusun berdasarkan kajian teori dan kajian hasil penelitian yang telah dikemukakan.

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

##### **1. Keagenan**

Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian dimana salah satu pihak yang dinamakan agen(*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik(*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.

##### **a. Pengertian Agen Kapal**

Agen Keagenan kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan/atau Perusahaan Angkutan Laut Asing dalam rangka mengurus kepentingan kapal Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan/atau kapal Perusahaan Angkutan Laut Asing selama berada di Indonesia. (PM 65 Tahun 2019).

##### **b. Jenis – jenis Keagenan Kapal**

Secara garis besar ,dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu *general agent*, sub-agen atau agen, dan cabang agen.

##### **1) *Genereal Agent***

Menurut Peraturan menteri perhubungan No: KM. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang, dan Penumpang

pada Pelabuhan Laut yang di selenggarakan oleh oleh unit Pelaksana Teknis (UPT) kantor Pelabuhan: Agen umum (*General Agent*) adalah perusahaan angkutan laut nasional /penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapl milik, kapal charter maupun kapal yang dioperasikannya).

*General agent* adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Sebagai contoh, Maersk Line, sebuah perusahaan pelayaran Denmark, menunjuk Tri Elang Maritim sebagai general agent. Maka Tri Elang Maritim memiliki tugas melayani kapal milik Maersk Line selama berlayar dan singgah di pelabuhan-pelabuhan Indonesia.

Persyaratan untuk menjadi agen umum adalah perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 *BRT* dan/atau kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 *BRT* secara kumulatif dan memiliki bukti perjanjian keagenan umum(*agency agreement*) atau memiliki bukti surat keagenan umum (*letter of appointment*). Bagi perusahaan laut yang ditunjuk sebagai agen umum dilarang menggunakan ruang kapal asing yang diageninya baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal dalam negeri.

## 2) Sub-agen

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

Sebagai contoh , Tri Elang Maritim yang telah di tunjuk menjadi general agent oleh Maersk Line menunjuk perusahaan pelayaran nasional lain, misalnya PT. Kanaka Dwimitra Manunggal sebagai sub-agen untuk melayani kapal milik Maersk Line yang singgah di pelabuhan Bengkulu , karena Djakarta Lloyd tidak memiliki cabang di sana.

### 3) Cabang Agen

Cabang Agen adalah cabang dari *general agent* di pelabuhan tertentu, untuk menunjang peningkatan terhadap kunjungan kapal yang lingkup kegiatannya melayani lintas pelabuhan antar provinsi atau internasional.

Di dalam usaha pelayaran niaga dimana ada *linier* dan *tramper*, pelayaran linier akan menunjuk *general agent* atau *booking agent*, untuk mengurus muatan dan kapalnya. *Tramper* akan menunjukan agen khusus (*special agent*) karena hanya di pakai pada saat kapalnya di *charter* di suatu pelabuhan dimana kapal melakukan bongkar/muat.

### c. Tugas-Tugas Agen Kapal

Menurut Suyono (2009:213) tugas-tugas agen dibagi menjadi tiga yaitu:

#### 1) Tugas *General Agent*

Tugas *General Agent* terbagi dalam dua jenis, yaitu tugas pengurusan perjanjian dan tugas koordinasi. Tugas koordinasi, adalah sebagai berikut :

##### a) Koordinasi Operasi dan Pemasaran

Koordinasi operasi adalah tugas untuk memastikan bahwa pembongkaran/pemuatan kapal dikerjakan dengan baik oleh perusahaan bongkar muat. Selain itu, tugas koordinasi juga termasuk memastikan bahwa kapal masuk ke tempat sandar pelabuhan, pelaksanaan pandu dan kapal-kapal tunda dilakukan dengan baik. Sedangkan koordinasi pemasaran adalah fungsi *general agent* untuk mencari muatan, mengumpulkan kedatangan kapal, hubungan dengan armada pemasaran (*market forces*) dan sebagainya.

##### b) Koordinasi Keuangan

*General agent* untuk mengumpulkan dan mencatat segala pengeluaran kapal selama berada di pelabuhan. Koordinasi keuangan merupakan tugas *general agent* untuk mengumpulkan dan mencatat segala pengeluaran kapal selama berada di pelabuhan. Karena tagihan dari pelabuhan sering terlambat, maka bagian disbursement bertugas menyelesaikan tagihan-tagihan yang belum diselesaikan. Dengan demikian agen memerlukan *advance money* yang cukup besar , terutama untuk kapal-kapal *tramper*, karena kemungkinan tidak akan singgah lagi di pelabuhan tempat agen berada.

c) Penunjukan Sub-Agen

Melaksanakan tugas tertentu di pelabuhan tertentu *General Agent* menunjuk cabangnya atau perusahaan lain sebagian agen lain.

d) Mengumpulkan *Disbursement* pengeluaran kapal

*Disbursement* adalah biaya sebuah kapal selama berada di pelabuhan. Bagian *Disbursement* mengumpulkan segala tagihan selama kapal berada kapal berada di pelabuhan dan sesudah pemberangkatannya.

2) Tugas Sub-Agen

Tugas Sub-Agen di bagi menjadi dua bagian yaitu :

a) Pelayanan kapal (*ship husbanding*)

*Ship husbanding* adalah pelayanan ABK, perbaikan dan pemeliharaan kapal, penyediaan onderdil, atau suku cadang kapal dan sebagainya.

b) Operasi Keagenan / *cargo Operation*

Dalam cargo operation adalah pengurusan bongkar dan muat, *stowage lashing*, dan dokumen muat, *stowage lashing*, dan dokumen muatan.

3) Tugas Cabang Agen

a) Mewakili dan melindungi perusahaan dalam daerah masing-masing.

Cabang agen adalah cabang dari general agent di pelabuhan tertentu. Dalam usaha pelayaran niaga dimana ada *liner* dan *tramper*, pelayaran *liner* akan menunjuk *general* atau *booking agent*, untuk mengurus muatan dan kapalnya.

b) Mewakili dan membantu kantor pusat dalam melayani kapal.

Untuk menunjang peningkatan pelayanan terhadap keagenan kapal yang diageninya, perusahaan nasional keagenan kapal yang telah memiliki persetujuan keagenan kapal dapat membuka kantor cabang perusahaan di Pelabuhan atau Terminal Khusus di Indonesia.

d. Pendapatan Yang Bisa Diterima Agen Kapal

1) Aditya, M. (2020:23) menyatakan bahwa dari kegiatan keagenan yang dilakukan, pendapatan yang bisa di dapat adalah :

a) *Call fee* per kapal yang diageni.

b) Jika *agent* juga ditunjuk untuk mengurus muatan aka ada komisi dari muatannya, biaya pembuatan dokumen (*B/L*, *Manifest*, dan *D/O*).

c) *Fee* dari PBM, jika *principal* menunjuk agen untuk sebagai PBM ataupun menunjuk pihak ketiga sebagai PBM.

2) Aditya, M. (2021:23) menyatakan Jika *general agent / agent* adalah perusahaan yang cukup besar dan berorientasi *one stop service* bisa mendapatkan penghasilan dari :

- a) Komisi *sub agent*
- b) EMKL
- c) *Trucking*
- d) *Depot*
- e) *Pengurusan Tranhipment*
- f) *Pengurusan Bea Cukai*

Perusahaan keagenan tidak hanya mengandalkan dari pendapatan usaha dalam memperoleh pendapatan, melainkan dari pendapatan lain-lain yang berasal dari sumber-sumber di luar kegiatan utama perusahaan tidak termasuk dalam pendapatan yang berasal dari operasi.

3) Aditya, M. (2021:49) menyatakan bahwa banyak hal lain yang sebenarnya bisa menjadi tambahan pendapatan di bidang keagenan, contohnya :

- a) Menjadi *Crewing Agent* untuk kapal-kapal milik ataupun *principal* yang membutuhkan
- b) Menjadi *Supplier* untuk kebutuhan BBM kapal
- c) Menjadi vendor untuk perbaikan kapal

Hal diatas bisa kita jalankan saat kita mempunyai hubungan baik dengan pemilik kapal ataupun *crew* yang berada di kapal. Salah satu hal yang dapat meningkatkan usaha yang dijalani adalah mempunyai hubungan baik dengan segena *stake holder* sehingga jika ada hal baik tentang agen, itu lah yang akan mereka sampaikan begitu juga jika ada hal yang kurang baik yang kita lakukan sebagai *agent*.

4) Aditya, M. (2021:50) menyatakan bahwa ada beberapa cara untuk menambah pelanggan ataupun *principal* dalam bisnis keagenan :

- a) Melakukan promosi secara *off line* dan *online*.
- b) Melakukan pengenalan produk tentang perusahaan yang kita miliki.
- c) Melakukan penetrasi pasar.
- d) Memberikan *discount* atas layanan yang kita berikan.
- e) Memberikan kemudahan akses informasi yang dibutuhkan.

f) Memperlakukan pelanggan sebagai bagian dari kita untuk hal-hal tertentu.

e. Faktor Mempengaruhi Jumlah Kapal Yang Diageni

Dalam perusahaan keagenan kapal yang diberikan kepada pelanggan bukanlah produk melainkan jasa. Mengutip dari penelitian yang dilakukan Titis et al. (2021:19) ada faktor utama yang mempengaruhi jumlah kunjungan kapal yang tidak teratur dan berpindah keagenan lain, yaitu :

- 1) Lamanya waktu pelayanan pengelolaan dokumen kapal.
- 2) Kualitas pelayanan jasa yang kurang memuaskan yang diberikan perusahaan.
- 3) Banyaknya perusahaan pesaing.

f. Faktor Membuat Pelanggan Puas Dengan Pelayanan Jasa Keagenan

Mengutip dari buku karya Suharto Abdul Majid yang berjudul *Customer Service Dalam Bisnis Jasa Transportasi*, menurut Irawan (2002), salah satu pencetus Indonesia *customer satisfaction award (ICSA)*, ada lima *driver* utama (faktor-faktor pendorong) yang membuat pelanggan merasa puas, yaitu :

- 1) Driver pertama adalah kualitas produk yang terdiri dari enam elemen, yaitu performance, durability, feature, reliability, consistency, dan design.
- 2) Driver kedua adalah harga. Untuk pelanggan yang sensitif dengan harga, biasanya harga murah adalah sumber kepuasan yang penting karena mereka akan mendapat *value for money* yang tinggi.
- 3) Driver ketiga adalah service quality. Service quality sangat bergantung pada tiga hal, yaitu sistem, teknologi, dan manusia.
- 4) Driver keempat adalah emotional factor. Pelanggan puas karena produk tersebut memberikan emotional value yang terpancar dari brand image yang baik.
- 5) Driver kelima adalah berhubungan dengan biaya dan kemudahan untuk mendapatkan produk atau jasa. Pelanggan akan semakin puas apabila relatif mudah, nyaman, dan efisien dalam mendapatkan produk atau jasa tersebut.

g. Organisasi Keagenan Kapal

Keagenan kapal biasanya dipimpin oleh seorang kepala cabang. Di bawah kepala cabang terdapat tiga bagian utama , yaitu bagian traffic, bagian pemasaran(marketing), dan bagian administrasi keuangan. Bagian traffic adalah bagian yang mengurus muatan kapal , operasi kapal termasuk pelayanan kapal dan awaknya , serta mengatur kontrak dengan perusahaan klien. Bagian pemasaran adalah bagian yang mencari muatan. Bagian ini terdiri dari dua sub bagian, yaitu sub bagian *cargo canvassing* dan sub bagian analisis marketing. Bagian administrasi adalah bagian yang mengelola semua administrasi transaksi, baik ekstern maupun intern perusahaan, termasuk administrasi keuangan maupun surat-surat.

## 2. Pengertian Kapal Dan Jenis-jenisnya

a. Pengertian Kapal

Mengenai ini menurut UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran mendefinisikan pengertian Kapal 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.

b. Jenis-jenis Kapal

Menurut Suwarno (2009:131) jenis - jenisnya kapal laut niaga sebagai berikut :

1. Kapal Penumpang (*Passanger Vessel*)

Kapal laut ini digunakan untuk mengangkut penumpang, dibangun dengan banyak geladak dan ruang (cabin) penumpang terdiri dari beberapa kapal tingkat/kelas. Untuk pelayaran jarak dekat juga disediakan kelas dek yang lebih murah biayanya.

2. Kapal Barang Penumpang (*Cargo – Passenger Vessel*)

Jenis kapal laut ini digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang secara bersama-sama. Berarti kapal termasuk mempunyai banyak geladak dan cabin penumpang serta cargo hatches. Kadang–kadang penumpang tidur bersama muatan *overvracht* (muatan *overvract* adalah barang bawaan penumpang yang dikenakan biaya pengangkut).

3. Kapal Barang dengan Akomodasi Penumpang Terbatas

Ini merupakan kapal biasa (*general cargo carrier*), tetapi di izinkan membawa penumpang maksimum dua belas orang.

4. *General Cargo Vessel*

Jenis kapal laut ini untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*), yang terdiri dari bermacam-macam barang dalam bentuk potongan maupun dibungkus, dalam peti, keranjang, dan lain – lain. Kapal ini biasanya dibangun dalam beberapa palka (*holds, hatches*) dan beberapa lantai geladak (*decks*), sehingga pengaturan tempat muatan dalam ruangan kapal (*compartement*) menjadi mudah, tidak bertumpuk, dan tidak sulit membongkarnya serta terhindar dari kerusakan karena kontaminasi muatan lain.

5. *Bulk Cargo Carrier*

Jenis kapal laut ini untuk mengangkut muatan curah dengan jumlah banyak dalam sekali jalan. Bentuk muatan biasanya berbutir – butir (*grain cargo*), seperti beras, gandum, biji besi, batu bara dan sebagainya. Biasanya ruang kapal tidak dibagi dalam geladak – geladak.

6. Kapal *Tanker*

Kapal laut jenis ini untuk mengangkut muatan cair. Karena muatan cair bisa bebas bergerak ke belakang/depan/kiri/kanan yang membahayakan stabilitas kapal, maka ruangan kapal dibagi dalam beberapa kompartement vertical yang berupa tengki – tengki. Selain aman untuk stabilitas, kekuatan tekanan juga dipecah – pecah menjadi kecil sehingga memerlukan banyak pipa – pipa dan bangunan kamar-kamar berada di belakang sehingga dapat mencegah melebarnya kebakaran dan ruangan muatan menjadi besar. Kapal tanker ada yang berukuran besar, misalnya *Very, Large, Crude, Carrier (VLCC)* berkapasitas 300.000 DWT.

7. *Combination Carrier*

Kombinasi kapal tanker dan dry bulk, dengan tujuan bila return cargo tidak ada maka bisa di muati dry bulk cargo.

8. *Off Shore Supply Ship*

Kapal laut jenis ini untuk mengangkat bahan/peralatan, makanan dan lain-lain untuk anjungan. Pengeboran minyak tanah ditengah laut, juga



termasuk melaksanakan tugas penundaan, pemadam kebakaran, dan sebagai sludge tank (membuang minyak bekas/kotor).

#### 9. Kapal *Container*

Kapal laut ini khusus dibangun untuk muatan general cargo yang dimasukkan kedalam container atau muatan yang perlu di bekukan dalam reefer container

### 3. Pendapatan

Pendapatan merupakan aliran masuk aktiva yang timbul dari penyerahan barang/jasa yang dilakukan oleh suatu unit usaha selama periode tertentu. Bagi perusahaan, pendapatan yang diperoleh atas operasi pokok akan menambah nilai aset perusahaan yang pada dasarnya juga akan menambah modal perusahaan. Namun untuk kepentingan akuntansi, penambahan modal sebagai akibat penyerahan barang/jasa kepada pihak lain dicatat tersendiri dengan akun pendapatan (Sochib, 2018:47).

#### a. Jenis-jenis Pendapatan

jenis pendapatan dibagi dua, yaitu pendapatan operasional dan pendapatan non operasional.

1) Pendapatan Operasional, yaitu pendapatan yang timbul dari hasil kegiatankegiatan usaha normal perusahaan, baik dari hasil barang dagangan, maupun penyerahan jasa. Dalam pendapatan operasional terdapat pendapatan bersih, yaitu dari hasil penjualan barang atau jasa setelah dikurangi faktor return barang dan potongan penjualan. Selain itu terdapat pendapatan kotor, yaitu pendapatan dari nilai asli dan faktur penjualan sebelum dikurangi faktor return barang dan potongan penjualan.

#### 2) Pendapatan Non Operasional

pendapatan nonoperasional adalah pendapatan yang otomatis diterima tanpa adanya kegiatan. penjualan. Pendapatan nonoperasional juga dibagi menjadi 2 (dua) golongan, yakni hasil sewa dan bunga.

#### b. Sumber–Sumber Pendapatan

Sumber pendapatan perusahaan dibagi menjadi 3 (tiga). Menurut Suparmoko dalam Artaman, 2015, ada 3 (tiga) golongan pendapatan.

1) Gaji atau Upah

Pendapatan seseorang yang didapat setelah bekerja dalam jangka waktu tertentu, biasanya 1 (satu) bulan. Tapi ada juga gaji yang dibayarkan per hari dan per minggu.

2) Usaha Sendiri

Pendapatan dari total penjualan barang atau jasa setelah dikurangi total biaya produksi. Misalnya, pendapatan dari hasil jualan toko kelontong.

3) Pendapatan Lain

Bisanya pendapatan lain didapat di luar dari gaji dan usaha sendiri. Pendapatan lain didapat tanpa adanya kegiatan usaha, misalnya hasil menyewakan rumah, mobil, aset berharga lainnya, atau dari investasi.

c. Konsep Pendapatan

Terdapat dua jenis konsep pendapatan dalam perusahaan, yakni:

1) *Inflow of Net Asset* : Konsep pendapatan ini berfokus kepada inflow yang merupakan arus masuk kas perusahaan. Konsep ini akan mempengaruhi penambahan asset (aktiva tetap) dan berkurangnya hutang perusahaan.

2) *Outflow of Good Service* : sebaliknya, konsep pendapatan ini berfokus kepada arus kas keluar atau outflow dengan terjualnya barang dan jasa sehingga dapat memenuhi kebutuhan konsumen. Konsep pendapatan ini juga bisa berguna untuk meningkatkan loyalitas konsumen terhadap perusahaan.

d. Pengukuran Pendapatan

Pendapatan paling baik diukur dengan nilai tukar (exchange value) dari suatu barang atau jasa. Nilai tukar tersebut juga diukur dari cash equivalent atau present value yang diharapkan dapat diterima melalui tagihan-tagihan yang masuk. Pada intinya, pendapatan diukur melalui nilai uang atau sejumlah uang yang nantinya diterima sebagai hasil dari suatu proses transaksi pendapatan.

e. Kriteria Pengakuan Pendapatan

Ada 4 kriteria pengakuan pendapatan yang harus diketahui:

1) Pengakuan Ketika Penjualan: Pendapatan diakui dalam kondisi langsung di mana terjadi proses penerimaan pendapatan dan penerimaan barang atau jasa kepada konsumen.

- 2) Pengakuan Sebelum Penyerahan: kriteria pengakuan pendapatan ini berlangsung selama proses produksi berjalan maupun setelah selesai produksi, contohnya seperti sistem purchase order dan purchase requisition dalam bidang manufaktur dan retail.
  - 3) Pengakuan Setelah Penyerahan: sesuai namanya, pendapatan ini baru diakui setelah diterimanya uang pembayaran sebagai hasil dari transaksi yang terjadi.
  - 4) Pengakuan Atas Suatu Transaksi Khusus: Pengakuan pendapatan ini dapat dicontohkan seperti penjualan waralaba atau franchise, serta barang konsinyasi.
- f. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan

Mengutip dari penelitian yang dilakukan Afrinawati (2018) Terdapat tiga faktor yang mempengaruhi pendapatan perusahaan, yaitu :

1) Total Biaya

Total biaya adalah arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal entitas selama suatu periode. Jika arus masuk tersebut mengakibatkan kenaikan ekuitas yang tidak berasal dari kontribusi penanaman modal.

2) Total Pendapatan

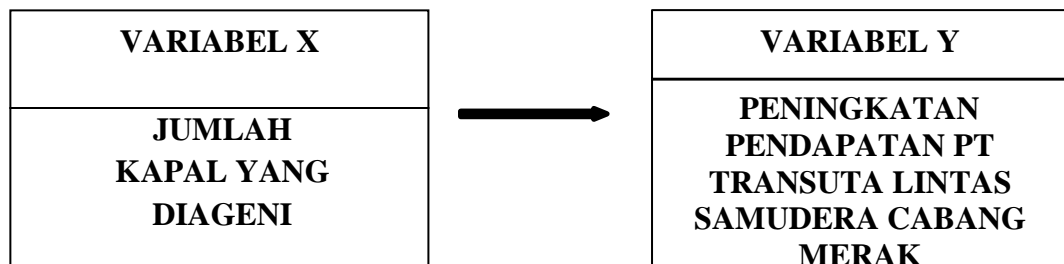
Total pendapatan adalah penerimaan atau balas jasa dari faktor-faktor produksi. Penerimaan (*revenue*) penerimaan produsen dalam bentuk uang yang diperoleh dari hasil penjualan yang diproduksi.

3) Waktu

## B. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran merupakan susunan konstruksi logika yang diatur dalam rangka menjelaskan variabel yang diteliti. Kerangka pemikiran dijelaskan untuk mengatur konstruksi aliran logika untuk mengkaji secara sistematis kenyataan empirik. Kerangka pemikiran ditujukan untuk memperjelas variabel yang diteliti sehingga elemen mengukurnya dapat dirinci secara konkret

**Bagan 2.1**  
**Kerangka Pemikiran**



### **C. HIPOTESIS**

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Hipotesis penelitian dapat juga diartikan sebagai jawaban sementara terhadap masalah penelitian, yang kebenarannya masih harus diuji secara empiris. Tujuan hipotesis ini adalah untuk mengetahui apakah ada pengaruh antara jumlah kapal yang diageni terhadap peningkatan pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak. Rumusan hipotesis yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah hipotesis deskriptif, Ada dua pilihan hipotesis yang dapat dibuat oleh peneliti sesuai dengan dasar teori yang digunakan, yakni:

H<sub>0</sub> : Tidak ada pengaruh jumlah kapal yang diageni terhadap peningkatan pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak.

H<sub>1</sub> : Ada pengaruh jumlah kapal yang diageni terhadap peningkatan pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak.

Dengan adanya 2 hipotesis tersebut akan dijadikan sebagai dugaan jawaban sementara untuk dibuktikan oleh penulis pada tahap analisis data.

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

##### **1. Waktu Penelitian**

Waktu penelitian dilakukan pada saat dimana penulis melakukan praktik darat di perusahaan tersebut yang ditujukan untuk persyaratan pemenuhan program D-IV yang ditempuh penulis terhitung dari tanggal 05 Agustus 2020 sampai dengan tanggal 23 Agustus 2021, serta berlanjut selama penulis menjalani semester VII dan semester VIII.

##### **2. Tempat Penelitian**

Tempat penelitian yang digunakan penulis adalah PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak, penulis melakukan penelitian tentang pengaruh penambahan jumlah kapal yang diageni terhadap peningkatan pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak sebagai berikut :

###### **a. Tempat Kedudukan Formal**

Nama Perusahaan : PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak

Alamat : Perumahan Metro Cilegon Cluster Royal Garden Blok  
Q13 No. 11 RT. 004 RW. 010 Masigit Jombang Kota  
Cilegon - Banten

Telepon : +62 254 7875042

Email : [tlsmerak@gmail.com](mailto:tlsmerak@gmail.com)

###### **b. Struktur Organisasi Instansi**

Organisasi berfungsi sebagai alat pengendalian manajemen, agar pembagian tugas dan wewenang masing-masing bagian jelas dan sesuai dengan fungsinya. Adapun Struktur organisasi PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak terdapat dalam lampiran 5.

## **B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

### **1. Metode Pendekatan**

Menurut Kasiran (2008 : 149) Metode Kuantitatif adalah suatu proses menemukan pengetahuan yang menggunakan data berupa angka sebagai alat menganalisis keterangan mengenai apa yang ingin diketahui. Menurut Sarwono (2006) Metode Kuantitatif adalah penelitian ilmiah yang sistematis terhadap bagian-bagian dan fenomena serta hubungan-hubungannya..

Berdasarkan penjelasan sebelumnya, maka menurut penulis metode pendekatan yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini adalah menggunakan metode kuantitatif. Metode kuantitatif ini berfungsi untuk mengetahui pengaruh penambahan jumlah kapal yang diageni terhadap peningkatan pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak.

### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Penulisan sebuah skripsi menentukan suatu penelitian akan menggunakan teknik pengumpulan data tertentu agar nantinya dapat diperoleh suatu kebenaran yang nyata juga mengacu pada permasalahan yang akan dibahas dan akan dibuktikan, sehingga penelitian tersebut dapat bermanfaat untuk memecahkan masalah yang timbul. Dalam penyusunan skripsi ini, penulis menggunakan beberapa metode pengumpulan data, antara lain :

#### **a. Observasi**

Observasi adalah suatu kegiatan mencari data yang dapat digunakan untuk memberikan suatu kesimpulan atau diagnosis. Inti dari observasi adalah adanya perilaku yang tampak dan adanya tujuan yang ingin dicapai. Perilaku yang tampak dapat berupa perilaku yang dapat dilihat langsung oleh mata, dapat didengar, dapat dihitung dan dapat diukur. Observasi haruslah mempunyai tujuan tertentu. Pengamatan yang tanpa tujuan bukan merupakan observasi.

Dalam hal ini penulis melakukan proses pengumpulan data secara visual, maksudnya adalah penulis melihat langsung dengan indra penglihatan penulis dan mendapatkan data serta informasi dari pegawai dari Direktorat Perkapalan dan Kepelautan. Observasi ini dilakukan dengan mengamati

dan mencatat langsung terhadap objek penelitian, yaitu dengan mengamati kegiatan-kegiatan yang ada di PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak.

Sehingga peneliti dapat menentukan informan yang akan diteliti dan juga untuk mengetahui jabatan, tugas/kegiatan, alamat, nomor telepon dari calon informan sehingga mudah untuk mendapatkan informasi untuk kepentingan penelitian.

**Tabel 3.1**

**Tabel Indikator Untuk Observasi**

No	Variabel	Indikator
1	Jumlah Kapal Yang Diageni (X)	1. Waktu pelayanan
		2. Kualitas pelayanan
		3. Banyaknya kompetitor
2	Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak (Y)	1. Total biaya
		2. Total pendapatan
		3. Waktu

sumber : *Helmalia, Afrinawati (2018) & Titis et al. (2021)*

**b. Kuesioner**

Menurut Sugiyono (2014:230), kuesioner adalah teknik pengumpulan data dengan cara peneliti memberikan daftar pertanyaan atau pernyataan yang tertulis untuk dijawab oleh responden. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan pembagian kuesioner secara langsung. Kuesioner adalah daftar pertanyaan yang dikirim secara responden baik secara langsung maupun tidak langsung. Kuesioner atau sering juga disebut dengan istilah angket secara umum berupa pertanyaan atau pernyataan yang dapat dijawab sesuai dengan bentuk angket atau Kuesioner yang diberikan.

Populasi pada penelitian ini adalah karyawan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak.

Dalam setiap yang disebarkan kepada responden terdiri dari 2 bagian pertanyaan yaitu :



- 1) Bagian pertama berisi 9 pertanyaan mengenai *variable* jumlah kapal yang diageni.
- 2) Bagian kedua berisi 11 pertanyaan mengenai *variable* peningkatan pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak.

Instrumen yang valid berarti instrument tersebut dapat dipergunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur, sedangkan instrument yang reliable adalah instrumen yang apabila digunakan beberapa kali untuk mengukur objek yang sama akan menghasilkan data yang sama pula. Menurut Sugiyono (2013:132-133) skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau kelompok orang tentang fenomena sosial.

Masing-masing pertanyaan/ Pernyataan yang akan diberikan disetiap pilihan jawaban yang diberikan bobot nilainya berdasarkan skala likert. Instrument kuesioner harus diukur validitas dan reabilitas datanya sehingga penelitian tersebut menghasilkan data yang *valid* dan *reliable*.

Dengan skala likert, maka *variable* yang akan diukur dijabarkan menjadi sebuah indikator *variable*. Kemudian indikator *variable* dijadikan sebagai tolak ukur dalam menyusun item-item instrumen yang dapat berupa pertanyaan atau pernyataan. Skala penilaian untuk pernyataan adalah sebagai berikut:

**Tabel 3.2**  
**Skala Likert**

No.	Keterangan	Skor
1	Sangat Setuju (SS)	5
2	Setuju (S)	4
3	Kurang Setuju (KS)	3
4	Tidak Setuju (TS)	2
5	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

*Sumber : Sugiyono (2013)*

c. Studi Pustaka

Metode ini dilakukan dengan cara mempelajari tulisan yang berasal dari berbagai buku, karangan ilmiah, catatan perkuliahan serta sumber lainnya

yang berhubungan dengan pokok masalah skripsi serta mengutip sebagian bahan referensi yang dapat dijadikan data pendukung yang erat hubungannya dengan masalah yang akan dibahas dalam penulisan skripsi dan memudahkan penulis untuk membahas serta memberikan pengetahuan yang berhubungan dengan permasalahan yang akan disusun oleh penulis.

d. **Studi Dokumentasi**

Menurut Rully Indrawan dan Poppy Yainawati (2016:139), dokumentasi merupakan upaya untuk memperoleh data dan informasi berupa catatan tertulis atau gambar yang tersimpan berkaitan dengan masalah yang diteliti. Dokumen merupakan fakta dan data tersimpan dalam berbagai bahan yang berbentuk dokumentasi.

## **C. SUBJEK PENELITIAN**

### **1. Populasi**

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2014:7). Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan keagenan kapal yaitu PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak

### **2. Sampel**

Sampel adalah sebagian atau wakil dari populasi yang diteliti (Arikunto, 2002:109). Apabila responden kurang dari 100, sampel diambil semua sehingga penelitiannya merupakan penelitian populasi. Sedangkan apabila jumlah responden lebih dari 100, maka pengambilan sampel 10% - 15% atau 20% - 25% atau lebih (Arikunto, 2002:112).

Sampel diambil dari total populasi yaitu 20 orang terdiri dari karyawan kantor beserta shipping agency yang pernah bekerjasama dengan pihak perusahaan untuk mendapatkan data yang relevan dengan tujuan penelitian.

### **3. Variable**

Penelitian ini dilakukan dengan menganalisa hubungan dari dua variable yang berbeda, yaitu :

X = Jumlah kapal yang diageni

Y = Peningkatan pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak

## **D. TEKNIK ANALISIS DATA**

Menurut Sugiyono (2013:2006) dalam penelitian kuantitatif, analisa data merupakan kegiatan setelah data dari seluruh responden terkumpul. Kegiatan dalam analisis data adalah mengelompokkan data berdasarkan variable dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variable dari seluruh responden, menyajikan data tiap variable yang diteliti, melakukan perhitungan untuk menjawab perumusan masalah, dan melakukan perhitungan untuk menguji hipotesis yang telah diajukan. Data dianalisis dengan menggunakan teknik analisis statistik yaitu sebagai berikut :

### **1. Analisis Statistik Deskriptif**

Analisis statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau melampirkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi (Sugiyono, 2014). Analisa deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan dan menggambarkan tentang ciri responden dan variabel penelitian. Dalam penelitian, penulis menggunakan analisis deskriptif atas variabel independen dan dependen yang selanjutnya dilakukan pengklasifikasian terhadap jumlah skor dari kuesioner yang telah diperoleh dari responden.

Untuk keperluan analisis kuantitatif, maka jawaban diberi nilai 1-5, yaitu :

- a. Sangat Setuju (SS) : Skor 5
- b. Setuju (S) : Skor 4
- c. Kurang Setuju (KS) : Skor 3
- d. Tidak Setuju (TS) : Skor 2
- e. Sangat Tidak Setuju (STS) : Skor 1

Dalam mengukur penilaian per responden menjawab mengenai seluruh item pernyataan variabel yang telah diberi bobot, dengan menggunakan rumus penilaian interval kelas rata-rata sebagai berikut :

$$P = \frac{\text{Rentang}}{\text{Banyak Kelas Interval}}$$

Keterangan :

Rentang : Nilai Tertinggi – Nilai Terendah

Banyak Kelas Interval : 5

Berdasarkan rumus diatas, maka kita dapat menghitung panjang kelas interval sebagai berikut :

$$P = \frac{5 - 1}{5} = 0,8$$

Setelah menghitung interval dari kriteria penilaian maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

**Tabel 3.3**  
**Tabel Interval Rata- Rata Jawaban Responden**

<b>4,20 – 5,00</b>	<b>Sangat Baik (SB)</b>
<b>3,40 – 4,19</b>	<b>Baik (B)</b>
<b>2,60 – 3,39</b>	<b>Kurang Baik (KB)</b>
<b>1,80 – 2,59</b>	<b>Tidak Baik (TB)</b>
<b>1,00 – 1,79</b>	<b>Sangat Tidak Baik (STB)</b>

*Sumber : Sugiyono (2014)*

Untuk menyusun skripsi ini, penulis menggunakan teknik analisis data secara deskriptif kuantitatif, yaitu teknik yang menganalisa data dengan cara menyampaikan data-data yang ada dengan sejelas-jelasnya beserta masalah yang ada di dalam skripsi ini.

## **2. Analisis Verifikatif**

Analisis verifikatif digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian yang mengungkapkan hubungan dan pengaruh antar variabel yang diteliti dengan menggunakan perhitungan statistik. Adapun alat verifikatif yang digunakan adalah program SPSS.

## **3. Uji Instrumen**

### **a. Uji Validitas**

Uji validitas dimaksudkan untuk mengukur sejauh mana alat pengukur itu mengukur karakteristik tertentu yang ingin dihitung.

Pengukuran dimaksudkan untuk menunjukkan kevalidan alat ukur itu dalam kemampuan yang akan diukur.

Menurut Ghazali (2018:51), uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Uji signifikansi dilakukan dengan cara membandingkan nilai  $r$  hitung dengan nilai  $r$  tabel untuk *degree of freedom* ( $df$ ) =  $n-2$ , dalam hal ini  $n$  adalah jumlah sampel.

b. Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah sesuatu instrumen cukup dapat dipercaya untuk digunakan sebagai alat pengumpul data karena instrumen tersebut sudah baik. Pada penelitian ini untuk mencari reliabilitas instrumen menggunakan rumus *alpha*  $\alpha$ , karena instrumen dalam penelitian ini berbentuk angket atau daftar pertanyaan yang skor nya merupakan rentangan antara 1-5 dan uji validitas menggunakan item total, dimana untuk mencari reliabilitas instrumen yang skor nya bukan 1 dan 0, misalnya angket atau soal bentuk uraian maka menggunakan rumus *alpha*( $\alpha$ ).

Reliabilitas adalah sejauh mana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya, maksudnya apabila dalam beberapa pelaksanaan pengukuran terhadap kelompok yang sama diperoleh hasil yang relatif sama. Dalam penelitian ini, uji reliabilitas dilakukan dengan menggunakan teknik Formula *Alpha Cronbach* dan dengan menggunakan program *SPSS 24.0 for windows*.

Rumus :

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left( 1 - \frac{\sum S^2_j}{S^2_x} \right)$$

Keterangan :

$\alpha$  = Koefisien reliabilitas  $k$  = Jumlah item

$S_j$  = Varians responden untuk item

$IS_x$  = Jumlah varians skor total

Indikator pengukuran reliabilitas menurut Sekaran (2000:312) yang membagi tingkatan reliabilitas dengan kriteria sebagai berikut :

Jika alpha atau r hitung:

1. 0,8 - 1,0 = Reliabilitas baik
2. 0,7- 0,799 = Reliabilitas diterima
3. kurang dari 0,7 = Reliabilitas kurang baik

#### 4. Analisis Data

##### a. Analisis Regresi Linear

Analisis regresi sederhana digunakan untuk mengetahui ada tidaknya kelinearan pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Pengujian ini menggunakan rumus regresi linear sebagai berikut :

$$\hat{Y} = a + bX$$

Di mana :

$\hat{Y}$  = Subyek dalam variabel dependen yang diprediksikan

a = Harga Y bila X adalah 0 (harga konstan)

b = Angka arah atau koefisien regresi, yang menunjukkan angka peningkatan ataupun penurunan variabel dependen yang didasarkan pada variabel independen. Bila b (+) maka naik, dan bila b (-) maka terjadi penurunan

X = Subyek pada variabel independen yang mempunyai nilai tertentu selain itu harga a dan b dapat dicari dengan rumus sebagai berikut :

$$b = \frac{n\sum KF - (\sum K)(\sum F)}{n\sum K^2 - (\sum K)^2} \text{ dan } a = \frac{(\sum Y) - b(\sum X)}{n}$$

##### b. Analisis Koefisien Penentu atau Determinasi

Untuk mengetahui seberapa besar kontribusi atau pengaruh dari variabel x terhadap naik turunnya variable y.

Rumus yang digunakan dalam koefisien penentu ialah :

$$Kp = r^2 \times 100\%$$

Keterangan:

Kp = Koefisien positif

r = Koefisien korelasi X dan Y

Fungsi dari koefisien penentu adalah :

1. Menentukan kelayakan penelitian menggunakan model regresi linier. Jika mendekati 1 maka layak digunakan, sedangkan apabila mendekati 0, maka tidak layak digunakan.
2. Menentukan peranan variable tak terikat dan mempengaruhi variable terikat (%).

### c. Uji Hipotesis

Analisis ini menggunakan pengujian uji signifikan parameter individual (uji statistik t) akan dijelaskan sebagai berikut :

Uji statistik t pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel penjelas/independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen (Ghozali, 2013:98). Uji ini dilakukan dengan membandingkan antara tingkat signifikansi t dari hasil pengujian dengan nilai alpha ( $\alpha$ ) yang digunakan dalam penelitian ini yaitu sebesar 5% (0,05). Adapun kriteria pengujiannya sebagai berikut :

1. Membandingkan antara  $t_{hitung}$  dengan  $t_{tabel}$

Bila  $t_{hitung} < t_{tabel}$ , variabel independen secara individual tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.

2. Berdasarkan Probabilitas

Jika probabilitas signifikansi lebih kecil dari 0,05 ( $\alpha$ ), maka variabel independen secara individu berpengaruh terhadap variabel dependen.

## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan atau fakta-fakta yang terjadi dilapangan sesuai dengan peristiwa yang terjadi pada saat penulis melaksanakan praktik darat (Prada). Penulis akan menyampaikan data yang berkaitan dengan masalah – masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini antara lain :

1. Kurangnya jumlah kapal yang diageni PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak.

Perusahaan pelayaran yang tumbuh dan berkembang di Indonesia disertai dengan penawaran pelayanan jasa yang diberikan perusahaan pelayaran yang semakin meningkat terhadap kapal membuat perusahaan ini dituntut harus bisa mempertahankan berdirinya perusahaan dari kompetitor lainnya yang mengakibatkan pengurangan pendapatan karena persaingan yang dilakukan perusahaan keagenan di wilayah Merak. Jumlah kapal yang berkunjung di Merak dengan perusahaan keagenan yang setiap tahunnya bertambah membuat pengguna jasa keagenan dapat mudah memilih penyedia jasa yaitu perusahaan keagenan sehingga menjadikan penyedia jasa tidak bisa memiliki pengguna jasa tetap yang mengakibatkan tidak stabilnya pendapatan perusahaan keagenan.

Berikut permasalahan yang dihadapi oleh PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak yang mengakibatkan kurangnya jumlah kapal yang diageni yang mengakibatkan minimnya pendapatan :

- a. Jumlah kompetitor yang bertambah membuat persaingan semakin ketat dalam mendapatkan pengguna jasa yang mengakibatkan kurangnya jumlah kapal yang diageni perusahaan.
- b. Perusahaan tidak melakukan kegiatan pemasaran *online* ataupun *offline*



- c. secara intens sehingga perusahaan tidak dapat dengan mudah dan cepat mempertunjukkan atau mengkomunikasikan suatu jasa yang menyebabkan kurangnya kemudahan dalam mendapatkan akses informasi bagi para pengguna jasa.
  - d. Ketidak puasan atas kualitas pelayanan yang telah diberikan oleh perusahaan mengakibatkan perusahaan tidak dapat menjaga pengguna jasa yang dimiliki.
2. Minimnya minat perusahaan dalam meningkatkan jumlah kapal yang diageni.

Minat perusahaan dalam menjaga dan meningkatkan jumlah kapal yang diageni ternyata menjadi hal penting untuk mengoptimalkan penghasilan maupun menjaga *consistency* terhadap target penjualan dari jasa yang ditawarkan kepada pelanggan. Banyaknya usaha tidak memiliki strategi pasar dalam menjaga maupun mendapatkan pelanggan baru. Perkembangan bisnis yang dijalankan pasti semakin pesat. Dalam dunia bisnis tantangan pasti semakin besar. Perusahaan harus paham cara mempertahankan konsumen mereka serta mendapatkan konsumen baru. Jika perusahaan bisa menggaet banyak konsumen baru, bisnis tersebut pasti bertahan lama.\

Berikut permasalahan yang dihadapi oleh PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak yang mengakibatkan minimnya minat perusahaan dalam menabuh jumlah kapal yang diageni:

- a. Kualitas dan kuantitas SDM yang rendah di PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak mengakibatkan kualitas pelayanan tidak optimal dalam menangani penyelesaian jasa keagenan.
- b. Terbatasnya sarana dan prasarana kerja mengakibatkan terhambatnya proses penyelesaian jasa keagenan dan rendahnya kemampuan dalam menangani kapal dengan jumlah yang banyak.

Adapun beberapa penjelasan terkait PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak dan responden yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Informasi tentang PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak.

Instansi pemerintah tempat penulis melakukan praktek darat (prada) yaitu di PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak. Berdasarkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 11 Tahun 2016 tentang

Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan, keagenan merupakan kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia. Dalam tugasnya sebagai agen, perusahaan dilarang menggunakan ruang kapal yang diageninya baik yang sebagian maupun seluruhnya untuk mengangkut muatan kepentingannya sendiri. Bertempatan di Perumahan Metro Cilegon Cluster Royal Garden Blok Q13 No. 11 RT. 004 RW. 010 Masigit Jombang Kota Cilegon – Banten. Tugas dan tanggung jawab PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak antara lain :

- a. Melaporkan secara tertulis rencana dan realisasi kedatangan dan keberangkatan kapal yang diageninya kepada Direktur Jenderal.
- b. Menyerahkan dokumen kapal kepada Syahbandar Utama, Otoritas Pelabuhan Utama, Kantor Pelabuhan Batam, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, atau Unit Penyelenggara Pelabuhan setempat serta instansi pemerintah lainnya.
- c. Mengurus jasa-jasa kepelabuhan yang diperlukan oleh kapal.
- d. Menyelesaikan dokumen kapal yang habis masa berlakunya atas beban pemilik kapal.
- e. Menerbitkan bill of lading untuk dan atas nama pemilik kapal.
- f. Memberikan informasi yang diperlukan kepada pemilik kapal.
- g. Mengatur penyelesaian pengisian bunke bahan bakar minyak, air tawar, dan provision sesuai permintaan kapal yang telah disetujui oleh pemilik kapal.
- h. Menyelesaikan tagihan (disbursement) atas nama pemilik kapal.
- i. Melaksanakan kegiatan lainnya yang disepakati antara pemilik atau operator kapal dengan pelaksanaan kegiatan keagenan kapal.

## 2. Struktur Organisasi

Struktur organisasi merupakan suatu susunan dan hubungan antara tiap bagian serta posisi yang ada pada suatu organisasi atau perusahaan dalam menjalankan kegiatan operasional untuk mencapai tujuan yang diharapkan dan diinginkan. Struktur organisasi menggambarkan secara jelas tentang pemisahan kegiatan pekerjaan antara yang satu dengan yang lain dan

bagaimana hubungan aktivitas dan fungsi dibatasi.

Pembentukan struktur organisasi perusahaan berguna untuk menunjukkan hubungan formal dimana di dalam struktur tersebut ditetapkan suatu pembagian, pengelompokan dan pengkoordinasian tugas yang dilakukan, pembatasan tanggung jawab serta wewenang dari masing-masing bagian dan menghindari kerancuan di dalamnya. Adapun struktur organisasi di PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak terdapat pada lampiran 5.

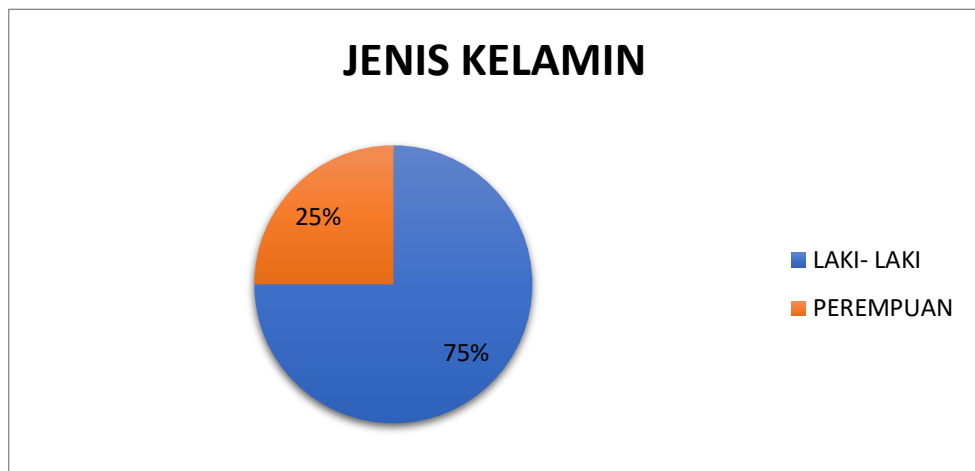
### 3. Karakteristik Responden

Gambaran umum responden ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik – karakteristik dari responden berkaitan dengan objek penelitian. Penggolongan terhadap responden didasarkan pada masa kerja, dan tingkat pendidikan. Dari penggolongan ini akan diperoleh suatu kesimpulan mengenai keadaan responden. Penggolongan tersebut akan disajikan dalam tabel masing – masing sebagai berikut :

**Tabel 4.1**  
**Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin**

<b>No.</b>	<b>Jenis Kelamin</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Present ase</b>
<b>1.</b>	Laki – Laki	15	75%
<b>2.</b>	Perempuan	5	25%
<b>Total</b>		20	100%

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*



**Gambar 4.2**

**Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin**

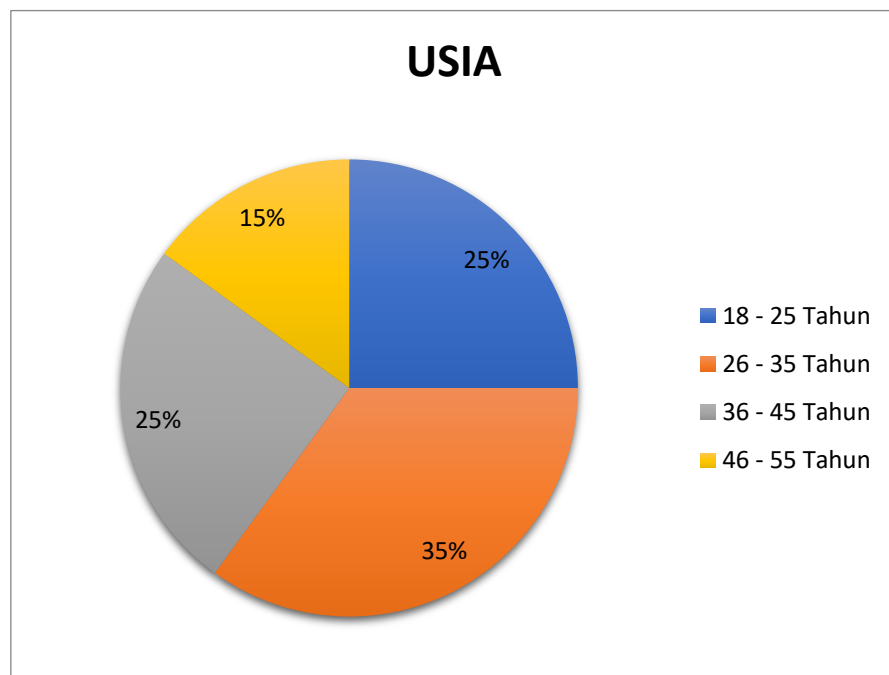
Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan data responden berdasarkan jenis kelamin yaitu laki laki (75%) dan perempuan (25%).

**Tabel 4.2**

**Data Responden Berdasarkan Usia**

No.	Usia Responden	Jumlah	Presentase
1.	18 – 25 Tahun	5	25%
2.	26 – 35 Tahun	7	35%
3.	36 – 45 Tahun	5	25%
4.	46 – 55 Tahun	3	15%
5.	>55 Tahun	-	0%
<b>Total</b>		<b>20</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*



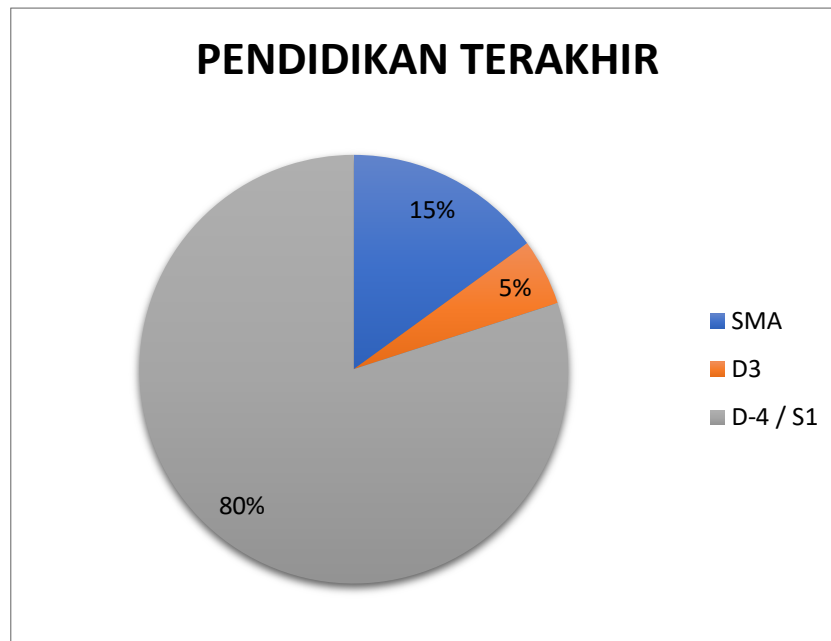
**Gambar 4.3**  
**Data Responden Berdasarkan Usia**

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan data responden berdasarkan usia yaitu usia 18 – 25 Tahun (25%), usia 26 – 35 Tahun (35%), usia 36-45 Tahun (25%), usia 46 – 55 Tahun (15%), dan usia > 55 Tahun (0%).

**Tabel 4.3**  
**Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir**

No.	Pendidikan Terakhir Responden	Jumlah	Presentase
1.	SMA	3	15%
2.	D – 3	1	5%
3.	D – 4/S1	16	80%
4.	S2	-	0%
5.	S3	-	0%
<b>Total</b>		20	100%

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*



**Gambar 4.4**

**Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir**

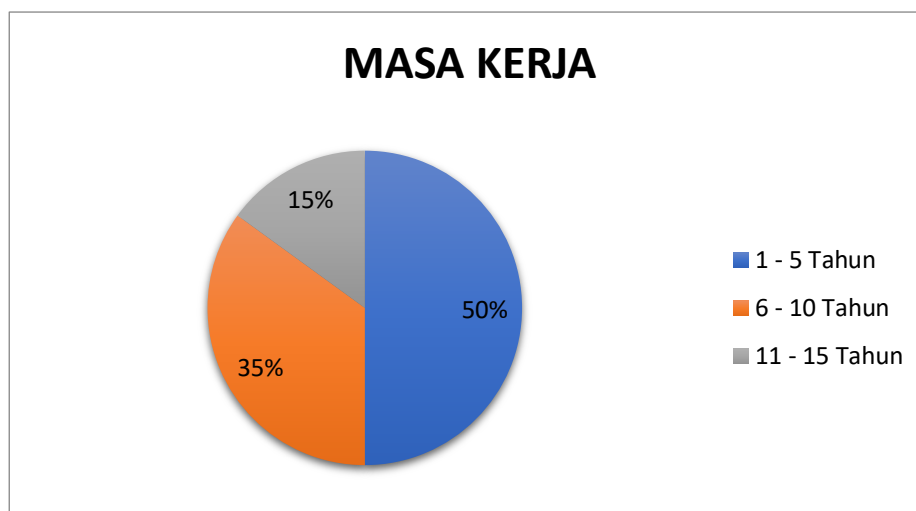
Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan data responden berdasarkan Pendidikan Terakhir yaitu SMA (15%), D – 3 (5%), D – 4/S1 (80%), S2 (0%), dan S3 (0%).

**Tabel 4.4**

**Data Responden Berdasarkan Masa Kerja**

No.	Masa Kerja	Jumlah	Presentase
1.	1 – 5 Tahun	10	50%
2.	6 – 10 Tahun	7	35%
3.	11 – 15 Tahun	3	15%
<b>Total</b>		20	100%

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*



**Gambar 4.5**  
**Data Responden Berdasarkan Masa Kerja**

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan data responden berdasarkan Masa Kerja yaitu 1 – 5 Tahun (50%), 6 – 10 Tahun (35%), 11 – 15 Tahun (15%).

Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Penambahan Jumlah Kapal Yang Diageni Terhadap Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak

Dalam penelitian ini penulis menggunakan dua variabel yaitu Variabel X (Jumlah kapal yang diageni) dan Variabel Y (Peningkatan pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak). Didalam menganalisis data penelitian, penulis menggunakan metode pengumpulan data melalui angket (kuesioner) yang diberikan kepada responden. Untuk penelitian ini penulis mengambil sampel sebanyak 20 responden dari perusahaan keagenan. Berikut penjabaran setiap *variable* :

a. Deskripsi Data Variabel Jumlah Kapal Yang Diageni (X)

Berikut ini merupakan tanggapan dari analisis variabel X ( jumlah kapal yang diageni) berdasarkan dari indikator observasi yang telah ditentukan. Kuesioner yang telah dibagikan kepada para responden

sejumlah 20 responden dari Perusahaan Keagenan Kapal sebagai berikut :

**Tabel 4.5**

**Deskripsi Responden Terhadap Jumlah Kapal Yang Diageni (X)**

RESPONDEN	KODE PERNYATAAN									TOTAL
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	
1	4	4	4	3	4	4	3	3	4	33
2	4	4	4	3	4	4	3	3	4	33
3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36
4	4	5	4	4	5	4	5	5	5	41
5	4	4	4	3	4	4	3	4	4	34
6	4	4	4	4	4	4	3	4	4	35
7	5	5	5	4	5	4	5	4	5	42
8	5	5	4	4	5	4	5	4	5	41
9	4	4	4	4	4	4	3	4	4	35
10	3	4	4	4	4	4	4	4	4	35
11	3	4	4	4	4	4	4	4	4	35
12	3	4	4	4	5	4	3	4	5	36
13	4	3	4	3	4	3	3	3	4	33
14	4	3	4	3	4	3	3	3	4	33
15	4	4	4	3	4	4	3	3	4	33
16	5	5	4	4	5	5	5	5	5	43
17	5	5	5	4	5	5	5	5	5	44
18	4	4	4	3	4	4	3	3	4	33
19	4	4	4	3	4	3	3	3	4	33
20	5	5	5	5	5	5	5	5	5	45
<b>TOTAL</b>	<b>82</b>	<b>84</b>	<b>83</b>	<b>73</b>	<b>87</b>	<b>80</b>	<b>75</b>	<b>77</b>	<b>87</b>	<b>733</b>

*sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Variabel Jumlah Kapal Yang Diageni terdiri dari 9 (sembilan) pernyataan dan keseluruhan responden berjumlah 20 responden. Dan total keseluruhan Jumlah Kapal Yang Diageni berjumlah 733. Dengan pernyataan tertinggi berjumlah 87 dengan pernyataan karyawan dituntut selalu handal dalam menyelesaikan permasalahan kapal yang diageni dengan baik guna mempertahankan kualitas



pelayanan terhadap pengguna jasa dan pernyataan Pemerintah setempat harus membuat kebijakan mengenai jumlah pendirian perusahaan keagenan disuatu wilayah guna terciptanya stabilitas antara jumlah penyedia jasa keagenan dengan pengguna jasa keagenan. Pernyataan terendah berjumlah 73 dengan pernyataan Dalam upaya meningkatkan jumlah kunjungan kapal seluruh karyawan harus mampu memberikan pelayan yang efektif untuk meningkatkan kepuasan pengguna jasa.

**Tabel 4.6**  
**Indikator Waktu Pelayanan No.1**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Untuk meningkatkan jumlah kunjungan kapal diharapkan seluruh karyawan perusahaan selalu berkomunikasi secara baik dengan pihak terkait sehingga pelayanan dokumen kapal bisa lebih cepat terselesaikan.	SS	5	5	24
	S	4	12	48
	KS	3	3	9
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	81

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.6 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Untuk meningkatkan jumlah kunjungan kapal diharapkan seluruh karyawan perusahaan selalu berkomunikasi secara baik dengan pihak terkait sehingga pelayanan dokumen kapal bisa lebih cepat terselesaikan, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 5 orang, skala setuju (S) berjumlah 12 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 3 orang, dan tidak ada yang menjawab, skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.7**  
**Indikator Waktu Pelayanan No.2**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Perusahaan keagenan selalu berupaya menyediakan jumlah staff operasional yang cukup dalam upaya meningkatkan waktu penyelesaian perizinan kapal selama di pelabuhan.	SS	5	6	30
	S	4	12	48
	KS	3	2	
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	78

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.7 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan Perusahaan keagenan selalu berupaya menyediakan jumlah staff operasional yang cukup dalam upaya meningkatkan waktu penyelesaian perizinan kapal selama di pelabuhan, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 6 orang, skala setuju (S) berjumlah 12 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 2 orang, dan tidak ada yang skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.8**  
**Indikator Waktu Pelayanan No.3**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Perusahaan keagenan wajib meningkatkan keterampilan karyawan dalam melaksanakan tugas terhadap pelayanan kapal yang diageni guna menghasilkan ketepatan waktu pelayanan.	SS	5	3	15
	S	4	17	68
	KS	3		
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	83

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.8 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Perusahaan keagenan wajib meningkatkan keterampilan karyawan dalam melaksanakan tugas terhadap pelayanan kapal yang diageni guna menghasilkan ketepatan waktu pelayanan, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 3 orang, skala setuju (S) berjumlah 17 orang, dan tidak ada yang menjawab skala kurang setuju (KS), skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.9**

**Indikator Kualitas Pelayanan No.4**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Meningkatkan kualitas pelayanan dilakukan guna mendapatkan kepuasan pelanggan untuk menjaga loyalitas konsumen.	SS	5	1	5
	S	4	11	44
	KS	3	8	24
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	73

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.9 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Dalam upaya meningkatkan jumlah kunjungan kapal seluruh karyawan harus mampu memberikan pelayan yang efektif untuk meningkatkan kepuasan pengguna jasa, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 1 orang, skala setuju (S) berjumlah 11 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 8 orang, dan tidak ada yang menjawab, skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.10****Indikator Kualitas Pelayanan No.5**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Cukupnya jumlah SDM perusahaan yang berkualitas akan berdampak positif bagi kualitas pelayanan.	SS	5	7	35
	S	4	13	52
	KS	3		
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	87

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.10 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Karyawan dituntut selalu handal dalam menyelesaikan permasalahan kapal yang diageni dengan baik guna mempertahankan kualitas pelayanan terhadap pengguna jasa, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 7 orang, skala setuju (S) berjumlah 13 orang, dan tidak ada yang menjawab skala kurang setuju (KS), skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.11****Indikator Kualitas Pelayanan No.6**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Untuk menunjang kualitas pelayanan diperlukan ketersediaan peralatan kerja yang memadai untuk efisiensi kerja karyawan guna menyelesaikan jasa keagenan.	SS	5	3	15
	S	4	14	42
	KS	3	3	
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	57

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.11 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Untuk memberikan kepercayaan terhadap pengguna jasa dalam kualitas pelayanan

yang diberikan perusahaan keagenan wajib cepat tanggap terhadap segala permintaan oleh pengguna jasa, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 3 orang, skala setuju (S) berjumlah 14 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 3 orang, dan tidak ada yang menjawab skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.12**

**Indikator Banyaknya Kompetitor No.7**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Perusahaan harus memiliki kualitas pelayanan yang baik untuk bisa bersaing secara kompetitif dengan kompetitor.	SS	5	6	30
	S	4	3	12
	KS	3	11	33
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	75

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.12 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Perusahaan harus memiliki kualitas pelayanan yang baik untuk bisa bersaing secara sehat dengan kompetitor. , jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 6 orang, skala setuju (S) berjumlah 3 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 11 orang, dan tidak ada yang menjawab skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.13**  
**Indikator Banyaknya Kompetitor No.8**

Pernyataan	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor
Menunjang fungsi manajemen pemasaran perusahaan untuk menarik pelanggan sehingga dapat bersaing secara sehat dengan kompetitor.	SS	5	4	20
	S	4	9	36
	KS	3	7	21
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	77

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.13 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Banyaknya kompetitor berpengaruh signifikan terhadap jumlah pengguna jasa yang didapatkan dalam suatu periode, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 4 orang, skala setuju (S) berjumlah 9 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 7 orang, dan tidak ada yang menjawab skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.14**  
**Indikator Banyaknya Kompetitor No.9**

Pernyataan	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor
Dengan cara menyusun strategi yang mengutamakan pada keberhasilan perusahaan dalam berinovasi menjadikan perusahaan memiliki daya saing terhadap kompetitor.	SS	5	7	35
	S	4	13	52
	KS	3		
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	87

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.14 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Pemerintah setempat harus membuat kebijakan mengenai jumlah pendirian perusahaan keagenan disuatu wilayah guna terciptanya stabilitas antara jumlah penyedia jasa keagenan dengan pengguna jasa keagenan, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 7 orang, skala setuju (S) berjumlah 13 orang, dan tidak ada yang menjawab skala kurang setuju (KS), skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

b. Deskripsi Data Variabel Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak (Y)

Berikut ini merupakan tanggapan dari analisis variabel Y (Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak) berdasarkan dari indikator observasi yang telah ditentukan. Kuesioner yang telah dibagikan kepada para responden sejumlah 20 responden dari Perusahaan keagenan kapal sebagai berikut :

**Tabel 4.15**

**Deskripsi Responden Terhadap peningkatan pendapatan PT Transuta  
Lintas Samudera Cabang Merak**

RESPONDEN	KODE PERYATAAN											TOTAL
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	
1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	45
4	5	5	5	4	5	4	3	4	4	5	4	48
5	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
6	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
7	5	5	5	5	3	5	5	5	3	5	5	51
8	5	5	5	4	5	4	5	5	4	5	4	51
9	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
10	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	44
11	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	44
12	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	44
13	3	5	5	4	5	5	5	5	4	5	4	50
14	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	36
15	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
16	5	4	5	4	4	5	4	5	5	5	5	51
17	5	5	4	5	4	5	4	4	5	5	5	51
18	3	4	4	3	3	3	4	3	4	3	3	37
19	3	4	3	3	3	4	3	4	3	4	3	37
20	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	54
<b>TOTAL</b>	<b>75</b>	<b>85</b>	<b>84</b>	<b>80</b>	<b>80</b>	<b>84</b>	<b>81</b>	<b>84</b>	<b>80</b>	<b>87</b>	<b>81</b>	<b>901</b>

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*



Variabel Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak terdiri dari 11 (sebelas) pernyataan dengan keseluruhan responden berjumlah 20 responden. Dan total keseluruhan berjumlah 901. Dengan pernyataan tertinggi berjumlah 87 dengan pernyataan Penerapan jam kerja yang efektif akan memberikan keutamaan kerja menurut kepentingan dalam menyingkirkan kegiatan yang tidak diperlukan. Pernyataan terendah berjumlah 75 dengan pernyataan Biaya berpengaruh signifikan terhadap aktiva sebagai harta dalam sumber ekonomi perusahaan yang digunakan untuk kegiatan operasional perusahaan.

**Tabel 4.16**  
**Indikator Total Biaya No.1**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Biaya berpengaruh signifikan terhadap aktiva sebagai harta dalam sumber ekonomi perusahaan yang digunakan untuk kegiatan operasional perusahaan.	SS	5	5	25
	S	4	5	20
	KS	3	10	30
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	75

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.17 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Setiap kapal wajib diawaki oleh awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi Sesuai dengan ketentuan Nasional dan Internasional, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 5 orang, skala setuju (S) berjumlah 5 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 10 orang, dan tidak ada yang menjawab skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.17**  
**Indikator Total Biaya No.2**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Biaya operasional yang dikeluarkan perusahaan berpengaruh terhadap jumlah pendapatan perusahaan	SS	5	6	30
	S	4	13	52
	KS	3	1	3
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	85

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.18 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Biaya operasional yang dikeluarkan perusahaan berpengaruh terhadap jumlah pendapatan perusahaan, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 6 orang, skala setuju (S) berjumlah 13 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 1 orang, dan tidak ada yang menjawab skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.18**  
**Indikator Total Pendapatan No.3**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Dalam upaya menambah nilai aset perusahaan yang pada dasarnya juga akan menambah modal maka perusahaan harus meningkatkan total pendapatan yang diperoleh atas operasional pokok.	SS	5	6	30
	S	4	12	48
	KS	3	2	6
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	84

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.19 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Dalam upaya menambah nilai aset perusahaan yang pada dasarnya juga akan menambah modal maka perusahaan harus meningkatkan total pendapatan yang diperoleh atas operasional pokok, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 6 orang, skala setuju (S) berjumlah 12 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 2 orang, dan tidak ada yang menjawab skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.19**

**Indikator Total Pendapatan No.4**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Total pendapatan adalah metrik keuangan penting karena mampu menunjukan dengan jelas berapa banyak nilai yang dihasilkan perusahaan dari pelayanan untuk meningkatkan pendapatan perusahaan	SS	5	3	15
	S	4	14	56
	KS	3	3	9
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	80

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.20 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu total pendapatan adalah metrik keuangan penting karena mampu menunjukan dengan jelas berapa banyak nilai yang dihasilkan perusahaan dari pelayanan untuk meningkatkan pendapatan perusahaan , jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 3 orang, skala setuju (S) berjumlah 14 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 3 orang, dan tidak ada yang menjawab skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.20****Indikator Total Pendapatan No.5**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Total pendapatan akan memberi tahu lebih banyak tentang kemampuan perusahaan untuk meningkatkan pendapatan karena perhitungan pendapatan bersih akan membuat perusahaan mengetahui berapa biaya yang dikeluarkan dalam sebuah bisnis	SS	5	4	20
	S	4	12	48
	KS	3	4	12
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	80

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.21 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu total pendapatan akan memberi tahu lebih banyak tentang kemampuan perusahaan untuk meningkatkan pendapatan karena perhitungan pendapatan bersih akan membuat perusahaan mengetahui berapa biaya yang dikeluarkan dalam sebuah bisnis, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 4 orang, skala setuju (S) berjumlah 12 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 4 orang, dan tidak ada yang menjawab skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.21**  
**Indikator Total PendapatanNo.6**

Pernyataan	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor
Jika biaya yang dikeluarkan melebihi total pendapatan, perusahaan dapat mencoba memperbaiki situasi tersebut dengan mengurangi biaya	SS	5	5	25
	S	4	14	56
	KS	3	1	3
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	84

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.22 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Jika biaya yang dikeluarkan melebihi total pendapatan, perusahaan dapat mencoba memperbaiki situasi tersebut dengan mengurangi biaya, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 5 orang, skala setuju (S) berjumlah 14 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 1 orang, dan tidak ada yang menjawab skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.22**  
**Indikator Total PendapatanNo.7**

Pernyataan	Skala	Nilai	Frekuensi	Skor
Mengoptimalkan total pendapatan dengan cara menaikkan harga pelayanan yang ditawarkan adalah salah satu upaya peningkatan pendapatan	SS	5	4	20
	S	4	13	42
	KS	3	3	9
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	71

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.23 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Mengoptimalkan total pendapatan dengan cara menaikkan harga pelayanan yang ditawarkan adalah salah satu upaya peningkatan pendapatan, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 4 orang, skala setuju (S) berjumlah 13 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 3 orang, dan tidak ada yang menjawab skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.23**  
**Indikator Waktu No.8**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Jam kerja berpengaruh terhadap tingkat pendapatan yang diterima oleh perusahaan.	SS	5	5	25
	S	4	14	56
	KS	3	1	3
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	84

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.24 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu jam kerja berpengaruh terhadap tingkat pendapatan yang diterima oleh perusahaan, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 5 orang, skala setuju (S) berjumlah 14 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 1 orang, dan tidak ada yang menjawab skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.24****Indikator Waktu No.9**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Dengan penerapan jam kerja yang baik akan membuat karyawan menyadari nilai waktu dalam setiap pekerjaan yang dikerjakan	SS	5	3	15
	S	4	14	56
	KS	3	3	9
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	80

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.25 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Dengan penerapan jam kerja yang baik akan membuat karyawan menyadari nilai waktu dalam setiap pekerjaan yang dikerjakan, jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 3 orang, skala setuju (S) berjumlah 14 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 3 orang, dan tidak ada yang menjawab skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.25****Indikator Waktu No.10**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Penerapan jam kerja yang efektif akan memberikan keutamaan kerja menurut kepentingan dalam menyingkirkan kegiatan yang tidak diperlukan	SS	5	8	40
	S	4	11	44
	KS	3	1	3
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	87

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.26 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Penerapan jam kerja yang efektif akan memberikan keutamaan kerja menurut kepentingan dalam menyingkirkan kegiatan yang tidak diperlukan , jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 8 orang, skala setuju (S) berjumlah 11 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 1 orang, dan tidak ada yang menjawab skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

**Tabel 4.26**

**Indikator Waktu No.11**

<b>Pernyataan</b>	<b>Skala</b>	<b>Nilai</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Skor</b>
Jam kerja yang tidak efektif akan menimbulkan kerugian dalam biaya yang dikeluarkan perusahaan	SS	5	4	20
	S	4	13	52
	KS	3	3	3
	TS	2		
	STS	1		
<b>Jumlah</b>			20	75

*Sumber: Hasil Pengolaan Kuesioner*

Pada tabel 4.26 dapat diketahui pernyataan yang dihasilkan yaitu Penerapan jam kerja yang efektif akan memberikan keutamaan kerja menurut kepentingan dalam menyingkirkan kegiatan yang tidak diperlukan , jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 4 orang, skala setuju (S) berjumlah 13 orang, skala kurang setuju (KS) berjumlah 3 orang, dan tidak ada yang menjawab skala tidak setuju (TS), maupun skala sangat tidak setuju (STS).

## **B. UJI INSTRUMEN**

### **1. Uji Validitas ( *Test Of Validity* )**

Uji validitas ini digunakan untuk mengetahui tingkat validitas dari suatu kuesioner yang digunakan dalam pengumpulan data. Kuesioner dikatakan *valid*



jika pernyataan pada kuesioner mampu mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut (Ghozali, 2013:52). Uji signifikan dilakukan dengan membandingkan nilai  $r$  hitung dengan  $r$  tabel untuk *degree of freedom* ( $df$ ) =  $n - 2$ , dalam hal ini adalah jumlah sampel. Jumlah sampel ( $n$ ) dalam penelitian ini adalah 20, sehingga besarnya  $df$  yaitu  $20 - 2 = 18$ , dengan taraf signifikan 5%. Suatu pernyataan dinyatakan *valid* apabila nilai  $r$  hitung yang merupakan nilai *corrected item-total correlation* (dalam spss 25) lebih besar dari pada  $r$  tabel . Dalam hal ini didapatkan  $r$  tabel sebesar 0,4438. Apabila hasil dari  $r$  hitung lebih besar dari pada  $r$  tabel , maka data tersebut *valid*.

a. Jumlah Kapal Yang Diageni (X)

**Tabel 4.27**  
**Validitas Butir – Butir Pernyataan Kuesioner Jumlah Kapal Yang Diageni (X)**

<b>Validitas Butir-Butir Pertanyaan Kuesioner</b>			
<b>No Item</b>	<b>Corrected Item Total Corellation (rhitung)</b>	<b>rtabel</b>	<b>Validitas</b>
<b>Item 1</b>	<b>0,691</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 2</b>	<b>0,874</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 3</b>	<b>0,712</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 4</b>	<b>0,772</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 5</b>	<b>0,898</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 6</b>	<b>0,728</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 7</b>	<b>0,929</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 8</b>	<b>0,864</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 9</b>	<b>0,898</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>

*Sumber: Data SPSS yang telah diolah*

Pada tabel di atas dimana didapat  $r$  tabel sebesar 0,4438 dengan  $\alpha = 0,05$ . Setelah dibandingkan dengan  $r$  hitung ternyata semua pernyataan valid.

- b. Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak

**Tabel 4.28**

**Validitas Butir – Butir Pernyataan Peningkatan Pendapatan PT  
Transuta Lintas Samudera Cabang Merak (Y)**

<b>Validitas Butir-Butir Pertanyaan Kuesioner</b>			
<b>No Item</b>	<b>Corrected Item Total Corellation (rhitung)</b>	<b>rtabel</b>	<b>Validita s</b>
<b>Item 1</b>	<b>0,718</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 2</b>	<b>0,820</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 3</b>	<b>0,868</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 4</b>	<b>0,844</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 5</b>	<b>0,667</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 6</b>	<b>0,785</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 7</b>	<b>0,681</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 8</b>	<b>0,785</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 9</b>	<b>0,587</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 10</b>	<b>0,854</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>
<b>Item 11</b>	<b>0,886</b>	<b>0.4438</b>	<b>VALID</b>

*Sumber: Data SPSS yang telah diolah*

Pada tabel di atas dimana didapat rtabel sebesar 0,4438 dengan  $\alpha = 0,05$ .

Setelah dibandingkan dengan rhitung ternyata lebih besar daripada rtabel. Sehingga semua pernyataan dinyatakan valid.

## 2. Uji Reabilitas

Uji Reabilitas bertujuan untuk mengetahui apabila alat pengumpulan data pada dasarnya menunjukkan ketepatan, keakuratan kestabilan, atau konsistensi alat tersebut dalam mengungkapkan gejala – gejala tertentu dari sekelompok individu, walaupun dilakukan pada waktu berbeda. Dalam penentuan tingkat reliabilitas suatu instrumen penelitian, secara umum keandalan dalam kisaran  $> 0,06$  s/d  $0,80$  baik, serta dalam kisaran  $> 0,80$  s/d  $1,00$  dianggap sangat baik (Santoso, 2001:227). Untuk menentukan

reliabilitas terhadap butir-butir pertanyaan variabel dilakukan pengujian dengan komputer program SPSS 25.00 dengan rumus Cronboach's Alpha.

a. Jumlah Kapal Yang Diageni (X)

**Tabel 4.29**

**Hasil Uji Reliabilitas Variabel Jumlah Kapal Yang Diageni (X)**

Reliabilitas Statistics	
CRONBOACH'S ALPHA	N of Items
.934	9

*Sumber: Data SPSS yang telah diolah*

Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan bahwa nilai *Cronboach alpha* sebesar  $0,934 > 0,6$  maka kuisioner dinyatakan reliabel.

b. Peningkatan pendapatan PT Transuta lintas samudera Cabang Merak (Y)

**Tabel 4.30**

**Hasil Uji Reliabilitas Variabel Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak (Y)**

Reliabilitas Statistics	
CRONBOACH'S ALPHA	N of Items
.928	11

*Sumber: Data SPSS yang telah diolah*

Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan bahwa nilai *Cronboach alpha* sebesar  $0,928 > 0,6$  maka kuisioner dinyatakan reliabel.

### C. ANALISIS DATA

#### a. Uji Regresi Linear

Bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya kelinieran antara variabel bebas dengan variabel terikat.

**Tabel 4.31**  
**Regresi X terhadap Y ( sederhana )**

ANOVA <sup>a</sup>					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	336.180	1	477.185	38.113	<.000 <sup>b</sup>
Residual	158.770	18	5.258		
Total	494.950	19			
a. Dependent Variable: Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak					
b. Predictors: (Constant), Jumlah Kapal Yang Diageni					

*Sumber: Data SPSS yang telah diolah*

Dari hasil output tersebut diketahui: Bahwa nilai Fhitung : 38.113 dengan tingkat signifikansi sebesar  $0,000 < 0,05$ , maka model regresi dapat dipakai untuk memprediksi variabel (x) Jumlah Kapal Yang Diageni atau dengan kata lain ada pengaruh Jumlah Kapal Yang Diageni terhadap Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak.

#### b. Uji Koefisien Determinasi

Merupakan besarnya kontribusi variabel bebas terhadap variabel terikat. Semakin tinggi koefisien determinasinya, semakin tinggi kemampuan variabel bebas dalam menjelaskan variasi perubahan pada variabel terikatnya.

Rumus yang digunakan dalam koefisien penentu ialah :

$$K_p = r^2 \times 100\%$$

Keterangan :

K<sub>p</sub> = Koefisien positif

r = Koefisien korelasi X dan Y

R<sup>2</sup> =  $(0,824)^2 \times 100\%$

= 67,89 x 100%

= 67,89 %

Koefisien Determinasi X terhadap Y berikut hasil koefisien dari R square:

**Tabel 4.32**  
**Koefisien Determinasi X Terhadap Y Model Summary**

<b>Model Summary</b>				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.824 <sup>a</sup>	.679	.661	2.970
a. Predictors: (Constant), Jumlah Kapal Yang Diageni				

*Sumber: Data SPSS yang telah diolah*

Dengan melibatkan hasil perhitungan di atas dimana R square sebesar 0,679 atau 67,89%. Hal ini menunjukkan besarnya pengaruh positif dari Jumlah Kapal Yang Diageni terhadap Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak sebesar 67,89% sedangkan sisanya 32,11% merupakan faktor lain.

c. Hipotesis

Uji thitung digunakan untuk menguji pengaruh secara parsial (pervariabel) terhadap variabel tergangungannya. Apakah variabel tersebut memiliki pengaruh yang berarti terhadap variabel tergangungannya atau tidak.

**Tabel 4.33**  
**Uji Hipotesis – t hitung**

<b>Coefficients<sup>a</sup></b>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	8.743	5.918		1.477	.157
	Jumlah Kapal Yang Diageni	.991	.160	.824	6.174	.000
a. Dependent Variable: Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak.						

*Sumber: Data SPSS yang telah diolah*

- a. Dependent Variabel : Y Sedangkan hasil dari  $t_{tabel}$  adalah:

$$\begin{aligned}Tabel &= t(a/2 ; n-2) \\&= t(0,05/2 ; 20-2) \\&= t(0,025 ; 18) \\T_{tabel} &= 1,734\end{aligned}$$

**Tabel 4.34**  
**titik Persentase Distribusi t (dk 30 – 40)**

Pr	0,25	0,10	0,05	0,025	0,01	0,005	0,001
df	0,50	0,20	0,10	0,050	0,02	0,010	0,002
10	0.69981	1.37218	1.81246	2.22814	2.76377	3.16927	4.14370
11	0.69745	1.36343	1.79588	2.20099	2.71808	3.10581	4.02470
12	0.69548	1.35622	1.78229	2.17881	2.68100	3.10581	3.92963
13	0.69383	1.35017	1.77093	2.16037	2.65031	3.01228	3.85198
14	0.69242	1.34503	1.76131	2.14479	2.62449	2.97684	3.78739
15	0.69120	1.34061	1.75305	2.13145	2.60248	2.94671	3.73283
16	0.69013	1.33676	1.74588	2.11991	2.58349	2.92078	3.68615
17	0.68920	1.33338	1.73961	2.10982	2.56693	2.89823	3.64577
18	0.68836	1.33039	1.73406	2.10092	2.55238	2.87844	3.61048
19	0.68762	1.32773	1.72913	2.09302	2.53948	2.86093	3.57940
10	0.68695	1.32534	1.72472	2.08596	2.52798	2.84534	3.55181

- 1) Jika nilai  $sig < 0,05$  atau  $t_{hitung} > t_{tabel}$  maka tidak terdapat pengaruh variabel X terhadap variabel Y.
- 2) Jika nilai  $sig < 0,05$  atau  $t_{hitung} < t_{tabel}$  maka terdapat pengaruh variabel X terhadap variabel Y.

Hasil dari pengelolaan data pada tabel diatas adalah :

Diketahui nilai signifikansi untuk pengaruh aplikasi berbasis web (X) terhadap kinerja karyawan (Y) adalah sebesar  $0.000 < 0,05$  dan nilai  $t_{hitung} 6,174 > 1.734$

Sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis diterima karena terdapat pengaruh positif Jumlah Kapal Yang Diageni terhadap Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak.

#### D. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah merupakan suatu solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Dalam beberapa hal, pihak yang terkait dalam masalah ini mungkin dapat juga melakukan uji coba dengan pemecahan masalah yang terbaik untuk mengatasi permasalahan yang dihadapi oleh PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak yang mengakibatkan kurangnya jumlah kapal yang diageni yang mengakibatkan minimnya pendapatan. Pada umumnya pengambilan keputusan akan menggunakan pengetahuan, pertimbangan, dan pengalaman untuk memutuskan mana yang paling baik digunakan untuk memecahkan masalah.

Maka penulis memiliki pemecahan, masalah tersebut :

1. PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak merupakan perusahaan keagenan kapal yang memberikan jasa keagenan bagi kapal-kapal asing maupun nasional. Pendapatan perusahaan keagenan kapal dipengaruhi pada hasil penjualan jasa terhadap kapal yang diageni. Dengan kondisi kurangnya jumlah kapal yang diageni PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak yang mengakibatkan minimnya pendapatan perusahaan. Sehingga penting untuk dilakukan penanganan yaitu dengan cara :
  - a. Menyusun strategi agar dapat meningkatkan daya saing perusahaan untuk menjaga dan menambah pengguna jasa sehingga PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak bisa kompetitif dalam bersaing secara sehat dengan kompetitor.
  - b. Melakukan kegiatan pemasaran *online* dan *offline* secara intens sehingga PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak dapat dengan mudah dan cepat mempertunjukan atau mengkomunikasikan suatu jasa yang menyebabkan kurangnya kemudahan dalam mendapatkan akses informasi bagi para pengguna jasa.
  - c. Meningkatkan kualitas pelayanan yang dilakukan kepada pengguna jasa untuk mewujudkan kepuasan pelanggan sehingga dapat menjaga pelanggan atau pengguna jasa.

2. Dalam mempertahankan usaha yang dijalani untuk mengikuti perkembangan yang terjadi perusahaan harus mempertahankan maupun meningkatkan target penjualan atas jasa yang ditawarkan untuk mendapatkan pendapatan perusahaan demi keberlangsungan berdirinya perusahaan. Dalam suatu perusahaan keagenan kapal terdapat hal-hal yang mempengaruhi minat dalam menambah jumlah kapal yang diageni. Setiap perusahaan keagenan juga memiliki kekurangan yang menjadi faktor internal sehingga minimnya minat dalam menambah jumlah kapal yang diageni. Jika kapal yang diageni hanya sedikit maka akan pendapatan juga berkurang. Sehingga penting untuk dilakukan penanganan yaitu melalui:
  - a. Meningkatkan kualitas SDM khususnya di bidang operasional untuk menambah pengetahuan, keterampilan, dan layanan profesional serta menambah kuantitas SDM untuk mempermudah penyelesaian pelayanan – pelayanan keagenan sehingga sebanding antara jumlah karyawan dengan jumlah kapal yang diageni.
  - b. Menambah jumlah sarana dan prasarana yang diperlukan untuk menunjang kegiatan operasional dalam penyelesaian jasa keagenan sehingga karyawan bisa lebih efektif, efisien, dan lebih menunjang fungsi keselamatan dan keamanan kerja.



## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Setelah melakukan analisis maka penulis mencoba memberikan kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurangnya jumlah kapal yang diageni PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak, hal ini disebabkan Jumlah kompetitor yang bertambah membuat persaingan semakin ketat dalam mendapatkan pengguna jasa sehingga mengakibatkan minimnya pendapatan perusahaan. Oleh karena itu PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak harus melakukan strategi dalam meningkatkan jumlah kapal yang diageni diantaranya dengan melakukan kegiatan pemasaran online ataupun offline secara intens sehingga perusahaan bisa dengan mudah dan cepat mempertunjukkan atau mengomunikasikan suatu jasa dan meningkatkan kualitas pelayanan untuk bersaing secara sehat dengan kompetitor.
2. Minimnya minat perusahaan dalam meningkatkan jumlah kapal yang diageni, hal ini disebabkan karena keterbatasan jumlah karyawan ditambah kemampuan karyawan dalam penyelesaian jasa keagenan dan kurang lengkap sarana dalam menunjang proses penyelesaian jasa keagenan menyebabkan kurangnya jumlah kapal yang diageni serta tidak optimalnya pendapatan yang didapat oleh PT Tansuta Lintas Samudera Cabang Merak. Oleh karena itu PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak harus meningkatkan kualitas dan kuantitas SDM khususnya di bidang operasional serta memenuhi sarana yang dibutuhkan dalam penyelesaian jasa keagenan.
3. Hasil Uji Hipotesis, diketahui nilai signifikansi untuk pengaruh jumlah kapal yang diageni (X) terhadap peningkatan pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak (Y) adalah sebesar  $0.000 < 0,05$  dan nilai

thitung  $6,174 > 1.734$  sehingga dapat disimpulkan bahwa H1 diterima yaitu Ada pengaruh jumlah kapal yang diageni terhadap peningkatan pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak

## B. SARAN

Berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan, maka pada bab terakhir ini penulis akan memberikan saran – saran. Adapun saran penulis berikan sebagai berikut:

1. Untuk PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak, segera menyusun strategi untuk dapat menjaga dan menambah jumlah pengguna jasa sehingga bisa bersaing secara sehat dengan kompetitor.
2. Melaksanakan program *referral dan email marketing* dalam kegiatan pemasaran secara *online dan offline* secara intens sehingga dapat dengan mudah dan cepat mempertunjukkan atau mengkomunikasikan suatu jasa yang menyebabkan kurangnya kemudahan dalam mendapatkan akses informasi bagi para pengguna jasa.
3. Memperhatikan kepuasan pelanggan dengan dengan cara menunjang *service quality, emotional factor, dan* harga yang murah untuk mendapatkan *valuer for money* yang tinggi sehingga dapat menjaga jumlah pengguna jasa.
4. Mengadakan pendidikan dan latihan untuk menambah pengetahuan, keterampilan, dan layanan profesional guna meningkatkan kualitas SDM khususnya di bidang operasional. Serta menambah kuantitas SDM untuk mempermudah penyelesaian pelayanan keagenan sehingga adanya kesesuaian antara jumlah karyawan dengan jumlah kapal yang diageni.
5. Menyesuaikan jumlah sarana yang diperlukan untuk menunjang kegiatan operasional seperti radio komunikasi, *safety helmet, life jacket*, komputer jinjing, dan mobil dalam penyelesaian jasa keagenan sehingga karyawan bisa lebih efektif, efisien, dan menunjang fungsi keselamatan dan keamanan kerja.

## **DAFTAR PUSTAKA**


- Abdul Majid, Suharto. 2011. Customer Service Dalam Bisnis Jasa Transportasi. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.
- Aditya, I Made. 2021. Bisnis Keagenan Kapal. Jakarta.
- Afrinawati. (2018). Pengaruh E-Commerce Terhadap Peningkatan Pendapatan Usaha Mikro Kecil Dan Menengah Di Kota Padang. Padang : Universitas Islam Negeri Imam Bonjol Padang.
- Arikunto, Suharsini. (2006). Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Artaman, Dewa Made Aris. (2015). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pedagang Pasar Seni Sukawati di Kabupaten Gianyar. Tesis. Program Magister Program Studi Ilmu Ekonomi Program Pascasarjana.Universitas Udayana Denpasar.
- Capt. R. P. Suyono, M.Mar, 2007, Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV, Jakarta.
- Ghozali, Imam. (2013). Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 21 Update PLS Regresi. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ghozali, Imam. (2018). Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Indrawan, Rully., Yaniawati, R. Poppy, 2014. Metodologi Penelitian. Bandung: PT.REFIKA ADITAMA.
- Kasiram, Moh. (2008). Metodologi Penelitian. Malang : UIN-Malang Pers.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal.
- Sochib. (2018). Pengantar Akuntansi 1 (pertama). Yogyakarta: Deepublish.
- Sugiyono. (2011). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : Malang.
- Sugiyono. (2013). Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.
- Sugiyono. (2014). Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : Alfabeta.
- Suwarno, BA. MM., Drs., 2011, Manajemen Pemasaran Jasa Perusahaan Pelayaran, BP UNDIP Semarang, 2011.
- Titis dkk. 2020. Pengaruh Pelayanan Jasa Clearance In dan Clearance Out Terhadap Waktu Tambat Kapal Bulk Carrier Di PT Buana Indah Gemaca Cabang Cigading Banten

### **Sumber Referensi Lainnya**

- Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal.

## LAMPIRAN 1

### SIUPAL PT Transuta Lintas Samudera



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**  
Jl. Medan Merdeka Barat No. 8, Jakarta 10110

**SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL)**  
(Berdasarkan PP No. 20 Tahun 2010 Jo. PP No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan)

NOMOR : **B-3-52/AL 001**

Berdasarkan surat permohonan Saudara No. **008/TLS/I/2013** tanggal **02 Januari 2013**  
diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada :

Nama Perusahaan	: PT. TRANSUTA LINTAS SAMUDERA
Alamat Kantor Perusahaan	: Graha Mustika Ratu Lt.7 Suite 717, Jl. Jend. Gatot Subroto Kav.74-75, Kel. Menteng Dalam, Kec. Tebet, Jakarta Selatan
Nama Direktur Utama / Penanggung jawab	: SURYA DHARMA, S.PEL (Direktur Utama)
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	: Perum Graha Estetika Kav. K1 RT.003 RW.010, Kel. Tuk, Kec. Kedawung, Kab. Cirebon, Prop. Jawa Barat
Nomor Pokok Wajib Pajak	: 31.615.464.0-015.000
Nilai Modal Perusahaan	: Rp. 7.500.000.000.000,00
Status Perusahaan	: PMDN

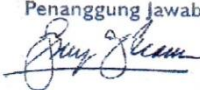
**Kewajiban Pemegang SIUPAL :**

1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, 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, NIP WP 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 tramper melalui media massa ataupun organisasi yang mempertemukan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.
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 usahanya.


Penanggung Jawab



**SURYA DHARMA, S.PEL**  
(Direktur Utama)

Dikeluarkan di : **JAKARTA**  
Pada tanggal : **4 FEBRUARI 2013**

**DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**  
PELAKSANA TUGAS



**LEON MUHAMAD**  
Pembina Utama Madya (IV/d)  
NIP. 19540404 198703 1 001



## LAMPIRAN 2

### Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak

REGAL : 00046

  
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN**

**PEMBERITAHUAN MELAKUKAN KEGIATAN USAHA**  
NOMOR: AL.002/ 6 1 6 /KSOP-Btn-20

I. DASAR

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 146 Tahun 2016;
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 23 Tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Penyelenggaraan Pelabuhan Pada Pelabuhan Yang Diusahakan Secara Komersial;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 74 Tahun 2016;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 89 Tahun 2018 tentang Norma, Standar, Prosedur, Dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan Di Bidang Laut;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan PM. 78 Tahun 2018;
8. Pemerintah Republik Indonesia C.Q. Lembaga Pengelola Dan Penyelenggara OSS Berdasarkan Ketentuan Pasal 32 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2018 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik.

II. MEMPERHATIKAN

Surat Kepala Cabang PT. Transuta Lintas Samudera Nomor : 190/TLS-MRK/BTN/IV/2020 tanggal 06 April 2020 Perihal Pemohonan Perpanjangan Surat Kegiatan Usaha Perusahaan Angkutan Laut.

III. MENYATAKAN

Bahwa perusahaan sebagaimana tersebut dibawah ini telah didaftar/dicatat di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten:

Nama Perusahaan	: PT TRANSUTA LINTAS SAMUDERA
Jenis Usaha	: Angkutan Laut
Penanggung Jawab SIUPAL	: SURYA DHARMA, S.PEL (Direktur Utama)
Penanggung jawab Operasional	: RAKSASA BIDIN NAPITUPULU (Kepala Cabang)
Alamat Perusahaan	: Komp. Metro Cluster Florida Blok L8 No.2 Kel. Panggung Rawi Kec. Jombang Kota Cilegon - Banten
Telepon/Faks	: (0254) 8484406 / 8484406
Status	: Kantor Cabang
Nomor SIUPAL	: B X-52 / AL.001
Kode KBLU	: 50132
Nomor NPWP	: 823416318417001
Nomor Anggota Asosiasi	: DPC. 055/INSA-BTN/REG/13

IV. DENGAN KETENTUAN-KETENTUAN

1. Mematuhi dan mentaati semua ketentuan/peraturan yang berlaku di wilayah kerja Pelabuhan Banten, dan apabila melanggar maka perusahaan saudara akan diberi sanksi sesuai peraturan yang berlaku dan segala resiko yang terjadi menjadi tanggung jawab Perusahaan Saudara;
2. Wajib menyampaikan laporan bulanan dan tahunan kepada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten Cq. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan;
3. Melaporkan secara tertulis setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, direksi/penanggung jawab, kepala cabang, alamat perusahaan, dan perubahan lainnya kepada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten;
4. Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha (PMKU) ini berlaku 1 (satu) tahun sejak tanggal dikelurakan;
5. Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha (PMKU) ini wajib diperpanjang selambat – lambatnnya dalam waktu 1 (satu) bulan kerja sebelum habis masa berlakunya;
6. Apabila dalam penerbitan Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha (PMKU) ini terdapat kekeliruan maka akan dilakukan perbaikan dan peninjauan kembali.

V. Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya

Dikeluarkan di : CILEGON  
Pada tanggal : 29 April 2020

**AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS  
PELABUHAN KELAS I BANTEN  
KEPALA BIDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT DAN  
USAHA KEPELABUHANAN**

  
**RAKSASA BIDIN NAPITUPULU**  
Kepala Cabang

  
**FIDI, M.T., M. Mar E.**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19760211 200212 2 001



**LAMPIRAN 3**  
**Tanda Daftar Perusahaan Perseroan Terbatas**  
**PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak**



PEMERINTAH PROVINSI DKI JAKARTA  
 DINAS KOPERASI, USAHA MIKRO, KECIL DAN  
 MENENGAH, DAN PERDAGANGAN  
**TANDA DAFTAR PERUSAHAAN**  
**PERSEROAN TERBATAS**

BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 3 TAHUN 1982 TENTANG WAJIB DAFTAR PERUSAHAAN

NOMOR TDP 09.03.1.50.82033	BERLAKU S.D TANGGAL 19 FEB 2018	PENDAFTARAN : BARU RENEWAL :
NAMA PERUSAHAAN TRANSUTA LINTAS SAMUDERA, PT		STATUS : KANTOR TUNGGAL
PENANGGUNG JAWAB / PENGURUS : SURYA DHARMA, S. PEL		
ALAMAT : GD GRAHA MUSTIKA RATU LT.7 JL. GATOT SUBROTO KAV.74-75 MENTENG DALAM, TEBET, JAKARTA SELATAN		
NPWP : 31.615.464.0.015.000		
NOMOR TELEPON : 8306617		FAX : 8306619
KEGIATAN USAHA POKOK ANGKUTAN LAUT DOMESTIK UNTUK BARANG		KBLI : 5013

JAKARTA, 20 FEBRUARI 2013  
 KEPALA SUKU DINAS KOPERASI USAHA MIKRO  
 KECIL DAN MENENGAH DAN PERDAGANGAN  
 KOTA ADMINISTRASI JAKARTA SELATAN  
 SELAKU POKOK KANTOR PENDAFTARAN PERUSAHAAN  
 DAN TINGKAT II



MURJANAH, MM  
 19011208 198303 2 004

**KETERANGAN :**

- Asli : Yang bersangkutan
- Lembar 1 : KPP Setempat

**LAMPIRAN 4**  
**Surat Keterangan Domisili Perusahaan**  
**PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak**



**PEMERINTAH KOTA CILEGON**  
**KECAMATAN JOMBANG**  
**KELURAHAN PANGGUNG RAWI**  
**Jl. Terate Kubang Laban No. 31 Kode Pos 42412**

**SURAT KETERANGAN DOMISILI PERUSAHAAN**

No. 517 / 20 / Trantib / 2014

Yang bertanda tangan dibawah ini, Lurah Panggungrawi kecamatan Jombang Kota Cilegon,  
menerangkan bahwa :


Nama/Perusahaan : **PT. TRANSUTA LINTAS SAMUDERA**  
Status Perusahaan : **CABANG PELABUHAN MERAK**  
Bidang Usaha : **PELAYARAN**  
Alamat : **RUKO METRO BLOK B. NO.16 KEL. PANGGUNRAWI**  
**KECAMATAN JOMBANG KOTA CILEGON**

Benar **PT. TRANSUTA LINTAS SAMUDRA** Yang berdomisili di wilayah kerja kami dengan pemimpin

Nama Lengkap : **RAKSASA BIDIN NAPITUPULU, S. SIT**  
Jenis Kelamin : **LAKI-LAKI**  
Tempat.Tgl.Lahir : **MEDAN,18-04-1974**  
Warganegara : **INDONESIA**  
Pekerjaan : **PELAUT**  
Nomor KTP : **3672051804740002**  
Alamat Lengkap : **KOMP METRO FLORIDA BLOK A. 08 NO. 12 RT. 04/08**  
**KEL. PANGGUNRAWI KEC. JOMBANG KOTA CILEGON**

Demikian surat keterangan domisili ini kami buat dengan sebenarnya agar yang  
berkepentingan dapat mengetahui serta dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

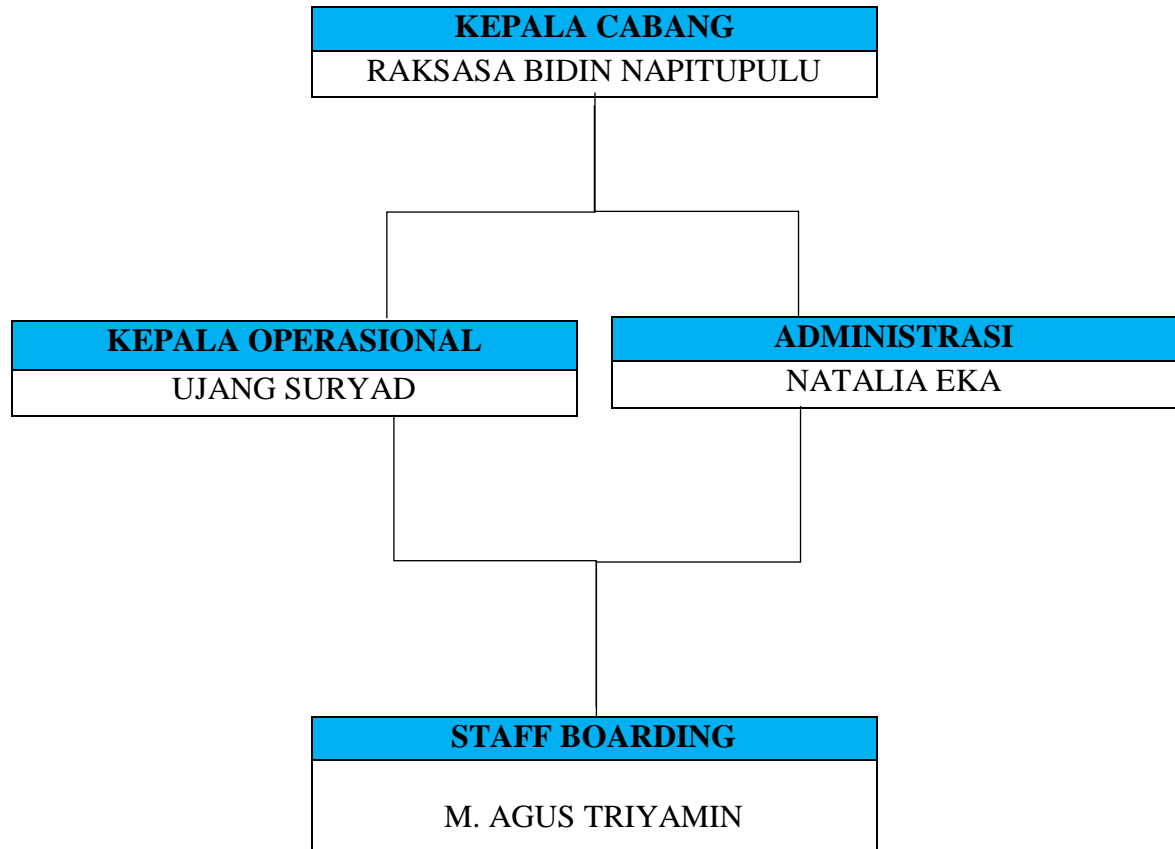
Cilegon, 08 Juli 2014  
A/n. LURAH PANGGUNRAWI  
SEKLUR

  
**EDY JUNIWIN. SE. MM**  
NIP.19630626 200901 1 002

**Keterangan :**

Surat Keterangan ini berlaku 1 (Satu) Tahun  
Sejak dikeluarkannya surat ini.  
Tel. 02 07 2014 - 02 07 2015

**LAMPIRAN 5**  
**STRUKTUR ORGANISASI PT TRANSUTA LINTAS SAMUDERA CABANG**  
**MERAK**  
**TAHUN 2020/2021**





**LAMPIRAN 6**  
**Uji Validitas Variabel X (Jumlah Kapal Yang Diageni)**

<b>Correlations</b>											
		X.1	X.2	X.3	X.4	X.5	X.6	X.7	X.8	X.9	Total_X
X.1	Pearson Correlation	1	.614**	.605**	.238	.554*	.439	.586**	.364	.554*	.691**
	Sig. (2-tailed)		.004	.005	.313	.011	.053	.007	.115	.011	.001
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X.2	Pearson Correlation	.614**	1	.560*	.641**	.804**	.761**	.845**	.757**	.804**	.874**
	Sig. (2-tailed)	.004		.010	.002	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X.3	Pearson Correlation	.605**	.560*	1	.502*	.572**	.511*	.592**	.472*	.572**	.712**
	Sig. (2-tailed)	.005	.010		.024	.008	.021	.006	.035	.008	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X.4	Pearson Correlation	.238	.641**	.502*	1	.632**	.638**	.714**	.836**	.632**	.772**
	Sig. (2-tailed)	.313	.002	.024		.003	.002	.000	.000	.003	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X.5	Pearson Correlation	.554*	.804**	.572**	.632**	1	.574**	.797**	.729**	1.000**	.898**
	Sig. (2-tailed)	.011	.000	.008	.003		.008	.000	.000	.000	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
X.6	Pearson Correlation	.439	.761**	.511*	.638**	.574**	1	.617**	.754**	.574**	.728**
	Sig. (2-tailed)	.053	.000	.021	.002	.008		.004	.000	.008	.000



**LAMPIRAN 7**  
**Uji Validitas Variabel Y**  
**(Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak)**

<b>Correlations</b>													
		Y.1	Y.2	Y.3	Y.4	Y.5	Y.6	Y.7	Y.8	Y.9	Y.10	Y.11	Total_Y
Y.1	Pearson Correlation	1	.590**	.603**	.550*	.286	.473*	.230	.473*	.330	.711**	.639**	.718**
	Sig. (2-tailed)		.006	.005	.012	.221	.035	.329	.035	.155	.000	.002	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Y.2	Pearson Correlation	.590**	1	.777**	.681**	.590**	.549*	.593**	.549*	.341	.693**	.593**	.820**
	Sig. (2-tailed)	.006		.000	.001	.006	.012	.006	.012	.142	.001	.006	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Y.3	Pearson Correlation	.603**	.777**	1	.609**	.659**	.523*	.679**	.686**	.456*	.670**	.679**	.868**
	Sig. (2-tailed)	.005	.000		.004	.002	.018	.001	.001	.043	.001	.001	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Y.4	Pearson Correlation	.550*	.681**	.609**	1	.433	.716**	.619**	.537*	.500*	.638**	.929**	.844**
	Sig. (2-tailed)	.012	.001	.004		.057	.000	.004	.015	.025	.002	.000	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Y.5	Pearson Correlation	.286	.590**	.659**	.433	1	.310	.402	.465*	.577**	.553*	.402	.667**
	Sig. (2-tailed)	.221	.006	.002	.057		.183	.079	.039	.008	.012	.079	.001
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Y.6	Pearson Correlation	.473*	.549*	.523*	.716**	.310	1	.466*	.808**	.358	.788**	.798**	.785**
	Sig. (2-tailed)	.035	.012	.018	.000	.183		.038	.000	.121	.000	.000	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Y.7	Pearson Correlation	.230	.593**	.679**	.619**	.402	.466*	1	.632**	.310	.393	.568**	.681**
	Sig. (2-tailed)	.329	.006	.001	.004	.079	.038		.003	.184	.087	.009	.001
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Y.8	Pearson Correlation	.473*	.549*	.686**	.537*	.465*	.808**	.632**	1	.179	.788**	.632**	.785**

	Sig. (2-tailed)	.035	.012	.001	.015	.039	.000	.003		.450	.000	.003	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Y.9	Pearson Correlation	.330	.341	.456*	.500*	.577**	.358	.310	.179	1	.319	.619**	.587**
	Sig. (2-tailed)	.155	.142	.043	.025	.008	.121	.184	.450		.170	.004	.006
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Y.10	Pearson Correlation	.711**	.693**	.670**	.638**	.553*	.788**	.393	.788**	.319	1	.689**	.854**
	Sig. (2-tailed)	.000	.001	.001	.002	.012	.000	.087	.000	.170		.001	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Y.11	Pearson Correlation	.639**	.593**	.679**	.929**	.402	.798**	.568**	.632**	.619**	.689**	1	.886**
	Sig. (2-tailed)	.002	.006	.001	.000	.079	.000	.009	.003	.004	.001		.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Total_Y	Pearson Correlation	.718**	.820**	.868**	.844**	.667**	.785**	.681**	.785**	.587**	.854**	.886**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.001	.000	.001	.000	.006	.000	.000	
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).													
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).													

**LAMPIRAN 8**  
**Uji Reabilitas Variabel X**

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.934	9

Item-Total Statistics				
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X.1	32.30	16.958	.567	.938
X.2	32.20	15.642	.891	.919
X.3	32.25	18.197	.648	.935
X.4	32.75	16.513	.733	.928
X.5	32.05	16.682	.860	.923
X.6	32.40	16.674	.734	.928
X.7	32.65	13.608	.881	.923
X.8	32.55	14.997	.833	.922
X.9	32.05	16.682	.860	.923

**LAMPIRAN 9**  
**Uji Reabilitas Variabel Y**  
**(Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak)**

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.928	11

Item-Total Statistics				
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Y.1	41.30	20.537	.621	.929
Y.2	40.80	21.747	.780	.918
Y.3	40.85	20.976	.833	.915
Y.4	41.05	21.524	.808	.917
Y.5	41.05	22.050	.587	.927
Y.6	40.85	22.134	.740	.920
Y.7	41.00	22.211	.609	.925
Y.8	40.85	22.134	.740	.920
Y.9	41.05	22.997	.508	.929
Y.10	40.70	21.274	.818	.916
Y.11	41.00	20.947	.856	.914

## LAMPIRAN 10

### Analisis Regresi Linier Sederhana

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	336.180	1	336.180	38.113	.000
	Residual	158.770	18	8.821		
	Total	494.950	19			

a. Dependent Variable: Peningkatan Pendapatan

b. Predictors: (Constant), Jumlah Kapal

Model Summary									
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	.824 <sup>a</sup>	.679	.661	2.970	.679	38.113	1	18	.000
a. Predictors: (Constant), Jumlah Kapal									



## LAMPIRAN 12

### Uji Hipotesis – t hitung

Coefficients <sup>a</sup>						
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	8.742	5.918		1.477	.157
	Jumlah Kapal	.991	.160	.824	6.174	.000

a. Dependent Variable: Peningkatan Pendapatan

**LAMPIRAN 13**  
**Kuesioner Variabel X**  
**(Jumlah Kapal Yang Diageni)**

NO	Pernyataan Jumlah Kapal Yang Diageni (X)	SS	S	KS	TS	STS
Waktu Pelayanan						
12	Untuk meningkatkan jumlah kunjungan kapal diharapkan seluruh karyawan perusahaan selalu berkomunikasi secara baik dengan pihak terkait sehingga pelayanan dokumen kapal bisa lebih cepat terselesaikan.					
13	Perusahaan keagenan selalu berupaya menyediakan jumlah <i>staff</i> operasional yang cukup dalam upaya menyingkatkan waktu penyelesaian perizinan kapal selama di pelabuhan.					
14	Perusahaan keagenan wajib meningkatkan keterampilan karyawan dalam melaksanakan tugas terhadap pelayanan kapal yang diageni guna menghasilkan ketepatan waktu pelayanan					
Kualitas Pelayanan						
15	Meningkatkan kualitas pelayanan dilakukan guna mendapatkan kepuasan pelanggan untuk menjaga loyalitas konsumen.					
16	Cukupnya jumlah SDM perusahaan yang berkualitas akan berdampak positif bagi kualitas pelayanan yang diberikan.					
17	Untuk menunjang kualitas pelayanan diperlukan ketersediaan peralatan kerja yang cukup untuk efisiensi kerja karyawan guna menyelesaikan jasa keagenan.					
Banyaknya Kompetitor						
18	Perusahaan harus memiliki kualitas pelayanan yang baik untuk bisa bersaing secara kompetitif dengan kompetitor.					
19	Menunjang fungsi manajemen pemasaran perusahaan untuk menarik pelanggan sehingga dapat bersaing secara sehat dengan kompetitor.					
20	Dengan cara menyusun strategi yang mengutamakan pada keberhasilan perusahaan dalam berinovasi menjadikan perusahaan memiliki daya saing terhadap kompetitor.					

**LAMPIRAN 14**  
**Kuesioner Variabel Y**  
**(Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak)**

NO	Pernyataan Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak (Y)	SS	S	KS	TS	STS
Total Biaya						
1	Biaya berpengaruh signifikan terhadap aktiva sebagai harta dalam sumber ekonomi perusahaan yang digunakan untuk kegiatan operasional perusahaan.					
2	Biaya operasional yang dikeluarkan perusahaan berpengaruh terhadap jumlah pendapatan perusahaan					
Total Pendapatan						
3	Dalam upaya menambah nilai aset perusahaan yang pada dasarnya juga akan menambah modal maka perusahaan harus meningkatkan total pendapatan yang diperoleh atas operasional pokok.					
4	Total pendapatan adalah metrik keuangan penting karena mampu menunjukkan dengan jelas berapa banyak nilai yang dihasilkan perusahaan dari pelayanan untuk meningkatkan pendapatan perusahaan.					
5	Total pendapatan akan memberi tahu lebih banyak tentang kemampuan perusahaan untuk meningkatkan pendapatan karena perhitungan pendapatan bersih akan membuat perusahaan mengetahui berapa biaya yang dikeluarkan dalam sebuah bisnis.					
6	Jika biaya yang dikeluarkan melebihi total pendapatan, perusahaan dapat mencoba memperbaiki situasi tersebut dengan mengurangi biaya.					
7	Mengoptimalkan total pendapatan dengan cara menaikkan harga pelayanan yang ditawarkan adalah salah satu upaya peningkatan pendapatan					
Waktu						

8	Jam kerja berpengaruh terhadap tingkat pendapatan yang diterima oleh perusahaan.					
9	Dengan penerapan jam kerja yang baik akan membuat karyawan menyadari nilai waktu dalam setiap pekerjaan yang dikerjakan					
10	Penerapan jam kerja yang efektif akan memberikan keutamaan kerja menurut kepentingan dalam menyingkirkan kegiatan yang tidak diperlukan.					
11	Jam kerja yang tidak efektif akan menimbulkan kerugian dalam biaya yang dikeluarkan perusahaan					

**LAMPIRAN 15**  
**Data Instrumen Variabel X**  
**(Jumlah Kapal Yang Diageni)**

RESPONDEN	KODE PERNYATAAN									TOTAL
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	
1	4	4	4	3	4	4	3	3	4	33
2	4	4	4	3	4	4	3	3	4	33
3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36
4	4	5	4	4	5	4	5	5	5	41
5	4	4	4	3	4	4	3	4	4	34
6	4	4	4	4	4	4	3	4	4	35
7	5	5	5	4	5	4	5	4	5	42
8	5	5	4	4	5	4	5	4	5	41
9	4	4	4	4	4	4	3	4	4	35
10	3	4	4	4	4	4	4	4	4	35
11	3	4	4	4	4	4	4	4	4	35
12	3	4	4	4	5	4	3	4	5	36
13	4	3	4	3	4	3	3	3	4	33
14	4	3	4	3	4	3	3	3	4	33
15	4	4	4	3	4	4	3	3	4	33
16	5	5	4	4	5	5	5	5	5	43
17	5	5	5	4	5	5	5	5	5	44
18	4	4	4	3	4	4	3	3	4	33
19	4	4	4	3	4	3	3	3	4	33
20	5	5	5	5	5	5	5	5	5	45
<b>TOTAL</b>	<b>82</b>	<b>84</b>	<b>83</b>	<b>73</b>	<b>87</b>	<b>80</b>	<b>75</b>	<b>77</b>	<b>87</b>	<b>733</b>

**LAMPIRAN 16**  
**Data Instrumen Variabel Y**  
**(Peningkatan Pendapatan PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak)**

RESPONDEN	KODE PERYATAAN											TOTAL
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	
1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	45
4	5	5	5	4	5	4	3	4	4	5	4	48
5	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
6	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
7	5	5	5	5	3	5	5	5	3	5	5	51
8	5	5	5	4	5	4	5	5	4	5	4	51
9	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
10	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	44
11	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	44
12	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	44
13	3	5	5	4	5	5	5	5	4	5	4	50
14	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	36
15	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	43
16	5	4	5	4	4	5	4	5	5	5	5	51
17	5	5	4	5	4	5	4	4	5	5	5	51
18	3	4	4	3	3	3	4	3	4	3	3	37
19	3	4	3	3	3	4	3	4	3	4	3	37
20	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	54
<b>TOTAL</b>	<b>75</b>	<b>85</b>	<b>84</b>	<b>80</b>	<b>80</b>	<b>84</b>	<b>81</b>	<b>84</b>	<b>80</b>	<b>87</b>	<b>81</b>	<b>901</b>

**LAMPIRAN 17**  
**Data Jumlah Kapal Yang Diageni**  
**PT Transuta Lintas Samudera Cabang Merak**



**PT. TRANSUTA LINTAS SAMUDERA – BANTEN BRANCH**

Komp. Metro Cluster Florida Blok L08 No. 2 Rt. 004 Rw. 008 Panggung Rawi Jombang Cilegon

Telp/Fax : 0254 - 8484406 ; Email : merak@tls.co.id ; tlsmerak@gmail.com

**LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BULAN AGUSTUS 2020**

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
1	MV. LUMOSO HAWARI	11/8/2020	13/8/2020	8/9/2020	POMALAA	DOCKING	NIL	PT. SAMUDERA MARINE INDONESIA
No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
2	MT. AKRA - 102 V.8/2020	4/8/2020	6/8/2020	7/8/2020	SURABAYA	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 5,000.041 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL
No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
3	LCT. ADINDA AZULA	6/8/2020	14/9/2020	15/9/2020	MALILI	MUAT	KONSTRUKSI 600 MT	PT. PELINDO II CIWANDAN

**LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BULAN SEPTEMBER 2020**

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
1	MT. AKRA - 102 V.9	2/9/2020	3/9/2020	4/9/2020	KENDAWANGAN	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 5,001.277 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
2	KM. UMBUL MAS	10/9/2020	10/9/2020	7/9/2020	TANJUNG PRIOK	DOCKING	NIL	PT. SAMUDERA MARINE INDONESIA

**LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BULAN OKTOBER 2020**

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
1	MV. LUMOSO KARUNIA VIII	5/10/2020	13/09/2019	20/10/2020	MEULABOH	DOCKING	NIL	PT. SAMUDERA MARINE INDONESIA

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
2	MT. AKRA 102 V.10/2020	3/10/2020	4/10/2020	5/10/2020	FUTONG	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 5,004.127 MT	PT. SAMUDERA MARINE INDONESIA



**LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BULAN NOVEMBER 2020**

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Next Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
1	MV. LUMOSO BERKAT	3/11/2020	4/11/2020	24/11/2020	SALIRA	TABONEO	DOCKING	NIL	PT. SAMUDER A MARINE INDONESIA

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Next Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
2	KM. KANAL MAS	13/11/2020	15/11/2020	25/11/2020	TANJUNG PRIOK	TANJUNG PRIOK	DOCKING	NIL	PT. SAMUDER A MARINE INDONESIA

**LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BULAN DESEMBER 2020**

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Next Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
1	KM. TASIK MAS	15/12/2020	17/12/2020	30/12/2020	TANJUNG PRIOK	TANJUNG PRIOK	DOCKING	NIL	PT. SAMUDER A MARINE INDONESIA

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Next Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
2	MT. AKRA 102 V.11/2020	16/12/2020	17/12/2020	18/12/2020	KENDAWANGAN	KENDAWANGAN	MUAT	CAUSTIC SODA 5,002.934 MT	PT. ASAHI MAS CHEMICAL

**LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BULAN JANUARI 2021**

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
1	MT. AKRA - 102 V.01/2020	2/1/2021	14/1/2021	15/1/2021	PONTIANAK	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 5,001.583 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL
2	TB. VANDO V / BG. ALDEBARAN 3007	9/1/2021	10/1/2021	14/01/2021	MARUNDA	MUAT	CONSTRUCTION 4.132,546 M3	PT. CILEGON FABRICATORS
3	MT. AKRA - 102 V.02/2020	22/1/2021	21/1/2021	22/2/2021	SURABAYA	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 3,251.532 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL

**LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BULAN FEBRUARI 2021**

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
1	MT. AKRA - 102 V.03/2021	3/2/2021	3/2/2021	4/2/2021	SURABAYA	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 5,003.865 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL
2	TB. PESONA 99 / BG. CAKRAWALA 3011	5/2/2021	20/2/2021	23/2/2021	MARUNDA	MUAT	BATU SPLITE 4,138.12 MT	PT. AGUNG JAYA

**LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BULAN MARET 2021**

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
1	MT. AKRA - 102 V.04/2021	3/3/2021	13/03/2021	14/03/2021	KENDAWANGAN	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 5,000 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL
No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
2	MT. AKRA - 102 V.05/2021	20/3/2021	20/3/2021	21/3/2021	GRESIK	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 5,000 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL

**LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BULAN APRIL 2021**

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Next Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
1	MT. AKRA - 102 V.6/2021	6/4/2021	10/4/2021	11/4/2021	KENDAWANGAN	KENDAWANGAN	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 5,001.835 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL
No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Next Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
2	TB. KWAN 9 / BG. SAMUDERA MANDIRI 10	8/4/2021	9/4/2021	16/04/2021	MARUNDA	SAMPIT	MUAT	BATU SPLITE 3,618.52 m3	PT. MCA
No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Next Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
3	MT. AKRA - 102 V.7/2021	20/4/2021	21/4/2021	24/4/2021	KENDAWANGAN	PANJANG	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 5,005.100 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL

**LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BULAN MEI 2021**

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
1	MT. AKRA 102 V.8/2021	3/5/2021	3/5/2021	4/5/2021	KENDAWANGAN	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 5,000 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL - ANYER

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
2	MT. AKRA 102 V.9/2021	11/5/2021	13/5/2021	14/5/2021	KENDAWANGAN	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 5,000.416 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL - ANYER

**LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BULAN JUNI 2021**

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
1	MV. LUMOSO JAYA	5/6/2021	7/6/2021	1/7/2021	MOROSI	DOCKING	NIL	PT. SAMUDERA MARINE INDONESIA

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
2	MT. AKRA 102 V.10/2021	4/6/2021	4/6/2021	5/6/2021	KENDAWANGAN	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 5,002.954 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL ANYER

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
3	MT. AKRA 102 V.11/2021	10/6/2021	10/6/2021	11/6/2021	PANJANG	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 5,001.742 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL ANYER

**LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BULAN JULI 2021**

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
1	MV. PROSPER BEE	11/7/2021	17/7/2021	6/8/2021	SINGAPUR	-	NIL	PT. SAMUDERA MARINE INDONESIA

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
2	MT. AKRA - 102 V.12/2021	15/7/2021	16/7/2021	17/7/2021	KENDAWANGAN	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 5,002.256 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL

**LAPORAN KUNJUNGAN KAPAL KEAGENAN BULAN AGUSTUS 2021**

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
1	MV. LUMOSO HARMONI	14/8/2021	16/8/2021	10/9/2021	SALIRA	DOCKING	NIL	PT. SAMUDERA MARINE INDONESIA

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
2	MT. AKRA - 102 V.13/2021	15/8/2021	16/8/2021	20/8/2021	SURABAYA	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 5,000.041 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL

No	Nama Kapal	Tiba	Sandar	Berangkat	Last Port	Bongkar / Muat	Cargo	Jetty
3	MT. AKRA - 102 V.14/2021	28/8/2021	28/8/2021	30/8/2021	KENDAWANGAN	MUAT	LIQUID CAUSTIC SODA 2,562.201 MT	PT. ASAHIMAS CHEMICAL

## Lampiran 18

### Foto Kegiatan Pelaksanaan Pengurusan Dokumen Kapal





