# BAB V

# PEMBAHASAN DAN DISKUSI HASIL PENELITIAN

## A. Kebijakan Pengoperasian Jembatan Suramadu

Adanya kebijakan pengoperasian jembatan Suramadu ini sebelumnya sudah terdapat dalam keputusan Presiden Nomor 79 tanggal 27 Oktober 2003 tentang pembangunan Jembatan Surabaya-Madura yang menyatakan bahwa pembangunan Jembatan Suramadu dapat dilaksanakan. Dalam Keputusan Presiden tersebut juga dinyatakan pembangunan Jembatan Suramadu dilaksanakan sebagai bagian dari pembangunan kawasan industri, perumahan dan sektor lainnya dalam wilayah kedua sisi ujung jembatan. Sesuai dengan diresmikannya awal pembangunan jembatan Suramadu oleh Presiden Megawati Soekarnoputri pada 20 Agustus 2003 dan diresmikan pembukaannya oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada 10 Juni 2009. Dan juga dengan disahkannya Perpres nomor 27 tahun 2008 tentang badan pengembangan wilayah surabaya – Madura. Dalam pengoperasiannya, jembatan suramadu merupakan jembatan tol yang dipungut biaya bagi pengendara kendaraan bermotor yang melewatinya. dalam pengoperasiannya nanti jembatan Suramadu akan diatur melalui Peraturan Menteri (Permen) Pekerjaan Umum (PU) yang disesuaikan dengan Peraturan Presiden (Perpres) No. 27 Tahun 2008 tentang Badan Pengembangan Wilayah Suramadu (BPWS). BPWS yang terdiri dari Dewan Pengarah dan Badan Pelaksana ini bertugas untuk memastikan Jembatan Suramadu dan wilayah yang ada di sekitarnya terkelola dengan baik. Selain itu,



digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BPWS ini mempunyai tugas untuk menetapkan kebijakan umum, memberikan arahan, melakukan pembinaan terhadap pelaksanaan kebijakan pengembangan dan pengendalian pembangunan serta pengelolaan wilayah Suramadu. Upaya untuk melakukan fasilitasi dan stimulasi percepatan pertumbuhan ekonomi masyarakat Jawa Timur juga menjadi tanggungjawab BPWS.

Pada pembahasan sebelumnya telah diketahui bahwa Kebijakan Pengoperasian Jembatan Suramadu sangat efektif bagi masyarakat terutama masyarakat Madura. Karena keberadaan Jembatan Suramadu memajukan sarana dan prasarana transportasi antara Madura dan Surabaya juga pengoperasian jembatan Suramadu meningkatkan kelancaran arus lalu lintas dan angkutan barang. Ini terbukti dengan adanya hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti dengan mendapatkan hasil dari angket yang sudah disebarkan ke masyarakat Pelabuhan Kamal Madura yang dimana bahwasannya pada pertanyaan no.5 tentang keberadaan jembatan suramadu efektif bagi masyarakat Madura, dari 100 responden ini bisa dibuktikan dengan hasil yang diperoleh dari pendapat masyarakat yang menjawab setuju ialah sebanyak 66% dan yang menjawab sangat setuju sebanyak 32% responden. Kemudian juga terdapat pada pertanyaan no.6 tentang keberadaan jembatan Suramadu memajukan sarana dan prasarana transportasi Madura dan Surabaya, dari 100 responden dapat disimpulkan bahwa dengan hasil yang diperoleh yakni masyarakat yang menjawab setuju sebanyak 67% dan ada yang menjawab yang sangat setuju yakni 30% responden. Dan juga pada pertanyaan no.7 tentang pengoperasian jembatan Suramadu meningkatkan kelancaran arus lalu lintas dan angkutan barang, dari 100 responden ini dapat

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

dibuktikan dengan hasil yang diperoleh yakni masyarakat menjawab setuju sebanyak 70% dan ada yang menjawab yang sangat setuju yakni 28% responden.

Adanya jembatan Suramadu bagi masyarakat Madura sangat menguntungkan karena dapat membantu peningkatan bagi pulau Madura. akan tetapi mereka juga menganggap adanya jembatan Suramadu membawa dampak yang buruk bagi perekonomian mereka yang berada di pelabuhan Kamal Madura, karena mereka yang mempunyai pekerjaan dan mencari nafkah di pelabuhan Kamal merasa perekonomiannya menurun drastis akibat adanya Jembatan Suramadu, dan itu juga sangat dirasakan oleh petugas pelabuhan Kamal yang berkurangnya kapal-kapal mereka akibat mulai minimnya peminat atau pengguna jasa kapal di pelabuhan Kamal Madura.

## B. Kehidupan Perekonomian Masyarakat Pelabuhan Kamal Madura

Perubahan kadang tak mau kompromi. Mereka yang tidak bisa menyesuaikan diri dan beradaptasi akan dilindas zaman. Perubahan juga tak memberi waktu bagi yang rugi untuk bersiap mengurangi kerugiannya. Perubahan juga tak memberi waktu yang cukup bagi mereka yang untung untuk memperbesar kemenangannya. Semua serba tiba-tiba.

Demikian yang dirasakan oleh masyarakat di sekitar Jembatan Suramadu dan Pelabuhan Kamal. Mereka yang sesungguhnya punya kesempatan memperkecil kerugian saat jembatan sedang dibangun mengeluh karena bangkrut dengan modal besar. Sementara mereka yang bisa menjual dengan untung besar

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

mengaku baru melihat peluang bisnis karena adanya jembatan Suramadu. Padahal, jembatan itu memang sengaja dibuat untuk membangkitkan peluang ekonomi masyarakat Madura.

Kecamatan Kamal, yang dulu merupakan wilayah paling ramai di Bangkalan kini berubah. Perlintasan Bangkalan-Kamal yang biasanya ramai hingga tengah malam kini mulai sepi. Tak heran, pusat keramaian di kecamatan paling barat Bangkalan itu sudah "mengering" sejak adanya Suramadu. Salah seorang pemilik toko di Kamal Menurut dia, bisnisnya menjual berbagai kebutuhan dan oleh-oleh sudah jarang sekali didatangi pembeli. Omzetnya yang dulu mencapai jutaan rupiah per hari kini turun drastis. Demikian pula dengan PKL-PKL yang masih bertahan di Kamal. Mereka kian terpuruk karena penumpang jalan kaki makin sedikit. Sementara untuk berpindah ke area Suramadu dinilai terlalu jauh. Warung-warung makan di sekitar pelabuhan juga mengalami hal sama dengan toko dan PKL. Kondisi Kamal berbeda jauh dengan di Labang. Ini terbukti dengan adanya hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti dengan mendapatkan hasil dari angket yang sudah disebarkan ke masyarakat Pelabuhan Kamal Madura yang dimana bahwasannya pada pertanyaan Pada pertanyaan no.7 tentang Perekonomian masyarakat Pelabuhan Kamal turun drastis disebabkan adanya keberadaan Jembatan Suramadu, dari 100 responden ini dibuktikan dengan didominasinya jawaban setuju sebesar 48% dan sangat setuju sebesar 49% responden.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Kebijakan pengoperasian jembatan Suramadu juga begitu mempunyai pengaruh yang besar bagi para masyarakat Pelabuhan Kamal terutama terhadap perekonomiannya. Karena ada banyak masyarakat yang sudah sangat lama bekerja dan mempunyai wirausaha di daerah Pelabuhan Kamal. Terbukti begitu besarnya pengaruh akibat adanya kebijakan pengoperasian jembatan Suramadu terhadap hasil pendapatan yang diperoleh masyarakat bagi mereka yang memiliki usaha di Pelabuhan Kamal. Sedangkan kehidupan perekonomian masyarakat pelabuhan Kamal Madura saat ini bisa dikatakan berada dalam klasifikasi menengah kebawah, dikatakan demikian karena peneliti mendapatkan hasil dari lokasi penelitian terkait pendapatan masyarakat yang berada di pelabuhan Kamal baik yang memiliki pekerjaan dan yang tidak memiliki pekerjaan. Ini dibuktikan dengan adanya hasil dari angket yang sudah disebarkan oleh peneliti seperti pada pertanyaan no.9 tentang Perekonomian masyarakat Pelabuhan Kamal berkategori sebagai kelas menengah bawah, dari 100 responden ini bisa dibuktikan adanya banyak pendapat yang mengatakan setuju yaitu sebanyak 77% dan yang mengatakan sangat setuju ada 13% responden.

Karakteristik responden pada penelitian ini juga bisa dilihat pada segi penghasilan rata-rata tiap bulan responden yakni 27 (27%) responden mendapatkan penghasilan Rp. 750.000 – 1.250.000, 33 (33%) Rp. 1.250.000 – 1.750.000, 30 (30%) Rp. 2.250.000 – 2.750.000, dan sisanya 10 (10%) responden mempunyai penghasilan lebih dari Rp. 2.750.000 tiap bulannya.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

## C. Besaran Pengaruh Kebijakan Pengoperasian Jembatan Suramadu Terhadap Perekonomian Masyarakat Pelabuhan Kamal Madura

Dalam mengetahui seberapa besar pengaruh kebijakan pengoperasian jembatan Suramadu terhadap perekonomian Pelabuhan Kamal Madura. Maka, peneliti mengawalinya dengan membuat tabel tabulasi di masing-masing variabel, yakni variabel X yang membahas mengenai Kebijakan Pengoperasian Jembatan Suramadu dan variabel Y yang membahas mengenai perekonomian masyarakat pelabuhan Kamal Madura. Lebih lanjut, setelah membuat tabel tabulasi tersebut, peneliti selanjutnya menggunakan analisis regresi linier sederhanan dengan bantuan SPSS versi 16.0 yang nantinya akan menghasilkan *descriptive statistic, correlation, coefficients, dan model summary.*

Pada hasil output *descriptive statistic,* menunjukkan bahwa Rata-rata (mean) Kebijakan Pengoperasian Jembatan Suramadu (dengan jumlah data (N) 100 subyek) adalah 30.31, dengan standart deviasi 2.068, sedangkan Rata-rata (mean) Perekonomian Masyarakat Pelabuhan Kamal Madura (dengan jumlah data (N) 100 subyek) adalah 32.52, dengan standart deviasi 2.245.

Hasil output selanjutnya adalah *correlation* yang menunjukkan bahwa besarnya korelasi 0,204 dengan signifikasi 0,021 yang diperoleh dari jumlah 100 responden. Langkah selanjutnya adalah mengkonsultasikan harga *r hitung* dengan pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi. Langkah ini bertujuan untuk mengetahui tingkat hubungan yang ada. Berdasarkan tabel pedoman, maka koefisien korelasi yang ditemukan sebesar 0,204 termasuk pada kategori

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

"Rendah". Jadi terdapat pengaruh yang rendah antara "*Kebijakan Pengoperasian Jembatan Suramadu* Terhadap Perekonomian Masyarakat Pelabuhan Kamal Madura". Pengaruh tersebut baru berlaku untuk sampel yang berjumlah 100 responden, jika ingin mengetahui apakah pengaruh ini didapat diberlakukan pada semua populasi, maka harus diuji lagi dengan mencari *t hitung* atau mencari *coefficients*, diperoleh model regresi yaitu sebagai berikut:

Y = 25.799 + 0.222 X

Y = Perekonomian Masyarakat Pelabuhan Kamal Madura

X = Kebijakan Pengoperasian Jembatan Suramadu

1. Atau dengan kata lain : Perekonomian Masyarakat Pelabuhan Kamal Madura 25.799 + 0.222 Kebijakan Pengoperasian Jembatan Suramadu. Konstanta sebesar 25.799 menyatakan bahwa jika tidak ada kebijakan pengoperasian jembatan Suramadu, maka perekonomian masyarakat jembatan suramadu adalah 25.799. Koefisien regresi sebesar 0.222 menyatakan bahwa setiap penambahan (karena positif (+)) 1 skor kebijakan pengoperasian jembatan suramadu akan meningkatkan perekonomian masyarakat pelabuhan Kamal Madura sebesar 0.222. Untuk analisis regresi linier sederhana, harga koefisien korelasi (0.204) adalah juga harga standardized coefficients (beta).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Uji-t digunakan untuk menguji signifikanan koefisien regresi Hipotesis:

Ho : koefisien regresi tidak signifikan

Ha : koenfisien regresi signifikan

Untuk Constant (tetap/ ketetapan), berdasarkan data tersebut diatas maka dapat dilakukan hipotesis dengan dua cara sebagai berikut: dengan cara membandingkan nilai hitung dengan t tabel. Pengujian:

Jika *t hitung* > *t tabel*, maka Ho ditolak

Jika *t hitung* < *t tabel*, maka Ho diterima

Untuk melihat harga t tabel, maka didasarkan pada derajat kebebasan (dk) atau *degree of freedom* (df), yang besarnya adalah n-2, yaitu 100 – 2 = 98. Jika taraf signifikansi (α) ditetapkan 0,05 (5%) sedangkan pengujian dilakukan dengan menggunakan uji dua pihak atau arah (*Sig. 2-tailed*). Maka harga t tabel diperoleh 1,984.

Berdasarkan hasil analisis diperoleh t hitung sebesar 6.006, maka t hitung > t tabel (2.066 > 1.984). Maka Ho ditolak dan Ha diterima, artinya koefisien regresi Constant signifikan. Dengan membandingkan taraf signifikansi (p- value) dengan galatnya.

Jika signifikansi > 0.05, maka Ho diterima

Jika signifikansi < 0.05, maka Ho ditolak

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Berdasarkan harga signifikansi 0.000. Karena signifikansi < 0.05 maka Ho ditolak, yang berarti Ha diterima. Artinya koefisien regresi constant signifikan.

Untuk variabel Kebijakan Pengoperasian Jembatan Suramadu, berdasarkan data tersebut diatas maka dapat dilakukan hipotesis dengan dua cara sebagai berikut: dengan cara membandingkan nilai hitung dengan t tabel. Pengujian:

Jika *t hitung* > *t tabel*, maka Ho ditolak

Jika *t hitung* < *t tabel*, maka Ho diterima

Untuk melihat harga t tabel, maka didasarkan pada derajat kebebasan (dk) atau *degree of freedom* (df), yang besarnya adalah n-2, yaitu 100 – 2 = 98. Jika taraf signifikansi (α) ditetapkan 0,05 (5%) sedangkan pengujian dilakukan dengan menggunakan uji dua pihak atau arah (*Sig. 2-tailed*). Maka harga t tabel diperoleh 1,984.

Berdasarkan hasil analisis diperoleh t hitung sebesar 2.451, maka t hitung > t tabel (2.066 > 1.984). Maka Ho ditolak dan Ha diterima, artinya koefisien regresi *money politic* signifikan. dengan membandingkan taraf signifikansi (p-value) dengan galatnya.

*Jika signifikansi > 0.05,* maka *Ho diterima*

*Jika signifikansi < 0.05,* maka *Ho ditolak*

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Berdasarkan harga signifikansi 0.042. Karena signifikansi < 0.05 maka Ho ditolak, yang berarti Ha diterima.artinya koefisien regresi Kebijakan Pengoperasian Jembatan Suramadu signifikan.

Hasil output SPSS versi 16.0 dengan teknik regresi linier sederhana yang terakhir adalah mengenai *Model Summary* yang nantinya untuk mengetahui berapa persen tingkat pengaruh antara variabel X tentang kebijakan pengoperasian jembatan Suramadu terhadap perekonomian masyarakat pelabuhan Kamal Madura. Adapun hasil yang ditunjukkan bahwa hasil R Square sebesar 0.042, angka ini adalah hasil pengkuadratan dari harga koefisien korelasi, atau 0.204 x 0.204 = 0.042. R *Square* disebut juga dengan koefisien determinansi, yang berarti 4.2 % variabel perekonomian pelabuhan Kamal Madura dipengaruhi oleh variabel kebijakan pengoperasian jembatan Suramadu, sisanya sebesar 95,8% oleh variabel lainnya. R Square berkisar dalam rentang antara 0 sampai 1, semakin besar harga Square maka semakin kuat hubungan kedua variabel.

Berdasarkan hasil perhitungan statistik dengan SPSS versi 16.0 diatas dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh yang rendah antara *Kebijakan Pengoperasian Jembatan Suramadu* Terhadap Perekonomian Masyarakat Pelabuhan Kamal Madura, artinya 4,2 % perekonomian masyarakat pelabuhan Kamal Madura dipengaruhi oleh *Kebijakan Pengoperasian Jembatan Suramadu*, sisanya sebesar 95,8 % dipengaruhi oleh faktor lain. Dan dilihat pada realita yang sebenarnya bahwa terdapat penurunan perekonomian yang sangat drastis dirasakan oleh pemilik Pelabuhan Kamal khususnya yang sudah sekian lama menjalankan kapal-kapalnya dan semenjak adanya jembatan Suramadu ini kapal-

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

kapal yang beroperasi di Pelabuhan Kamal pun berkurang otomatis pendapatan atau hasil yang diperoleh dari Pelabuhan Kamal seperti berikut:

**Tabel 5.1.**

**PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) SURABAYA**

**SETORAN PENDAPATAN TERPADU KAMAL**

**TANGGAL 31 DESEMBER 2008**

| No | Nama Perusahaan<br>Nama Kapal | Kamal | Jumlah | Keterangan (NO REK) |
|---|---|---|---|---|
| 1 | **PT. DHARMA L. UTAMA** | | 102,654,505 | |
| | a. Kmp. Potre Koneng | 21,485,805 | | |
| | b. Kmp. Jokotole | 7,081,340 | | |
| | c. Kmp. Dharma Ferry | 26,929,920 | | |
| | d. Kmp. Dharma Ferry I | 16,487,140 | | |
| | e. Kmp. Dharma Rucitra | - | | |
| | f. Kmp. Wicitra Dharma | 30,670,300 | | |
| 2 | **PT. JEMBATAN MADURA** | | 82,446,521 | |
| | a. Kmp. Satria Nusantara | - | | |
| | b. Kmp. Selat Madura I | 8,675,139 | | |
| | c. Kmp. Selat Madura II | 13,715,757 | | |
| | d. Kmp. C. M. Sakti | 21,360,035 | | |
| | e. Kmp. Bahari Nusantara | 17,381,575 | | |
| | f. Kmp. Suramadu Nst | - | | |
| | g. Kmp. Mulia Nusantara | 21,314,015 | | |

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 3 | **PT. PEWETE** | | 22,491,235 | |
| | a. Kmp. Aeng Mas | 16,762,630 | | |
| | b. Kmp. Banyu Mas | 5,728,605 | 17,782,778 | |
| 4 | **PT. SINDUTAMA BAHARI** | | | |
| | a. Kmp. Niaga Ferry II | 17,782,778 | 16,835,120 | |
| 5 | **PT. PRIMA EKSKUTIF** | | | |
| | a. Kmp. Adhi Swadarma 3 | 16,835,120 | 10,075,140 | |
| | **PT. JASA RAHARJA** | 10,075,140 | | |
| 6 | | | 4,449,540 | |
| | **PEMERINTAH DAERAH** | 4,449,540 | | |
| 7 | | | 99,684,161 | |
| 8 | **PT. ASDP (Persero) SURABYA** | | | |
| | a. Pelabuhan | 52,260,366 | | |
| | b. Kmp. Tongkol | 29,337,915 | | |
| | c. Kmp. Tenggiri | - | | |
| | d. Kmp. Gajah Mada | 12,417,350 | | |
| | e. Fee (PAD) | - | | |
| | f. Pendapatan lain-lain | 5,668,530 | | |
| **JUMLAH** | | 356,419,000 | 356,419,000 | |

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

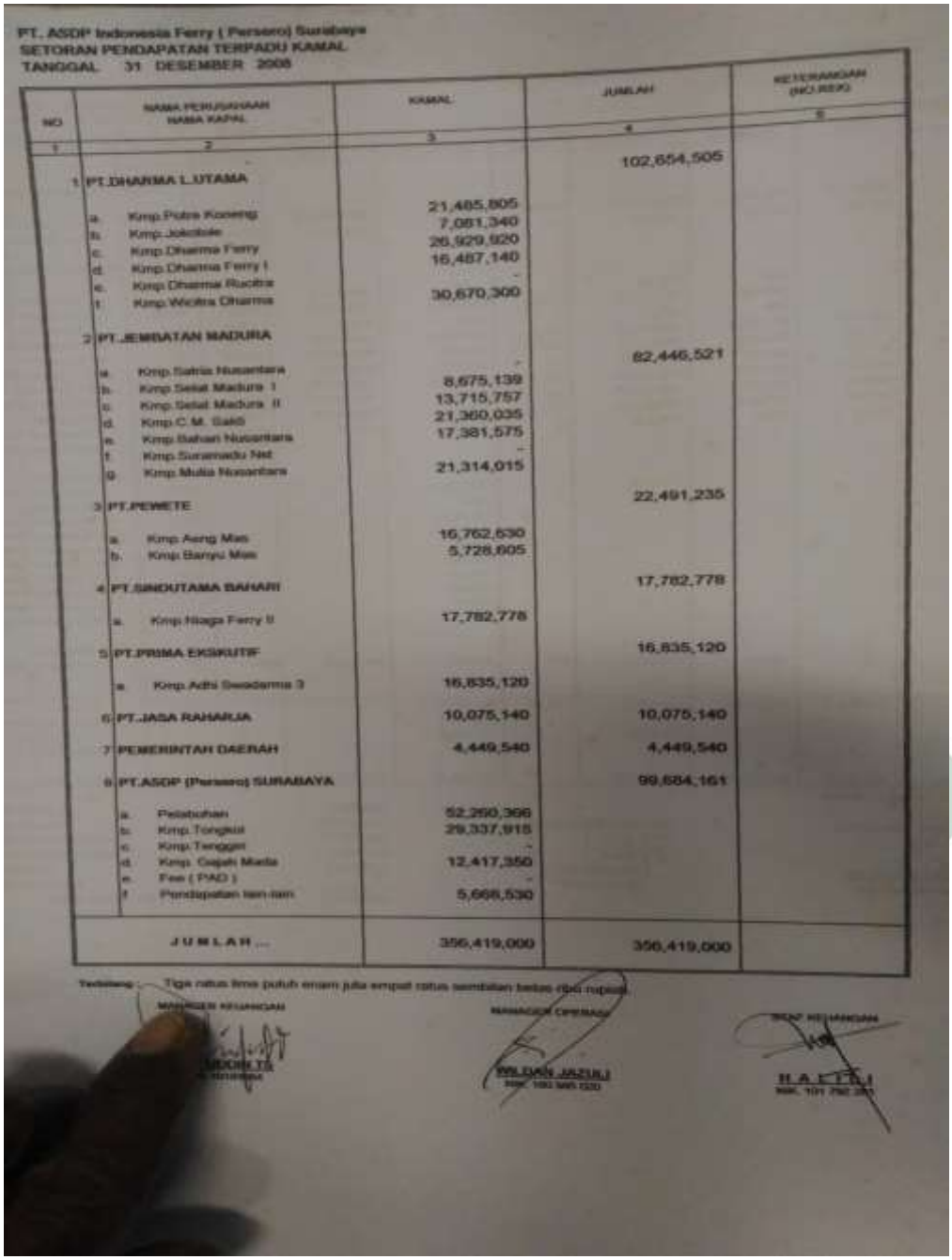
**Lampiran 5.1**

**PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) SURABAYA**

**SETORAN PENDAPATAN TERPADU KAMAL**

**TANGGAL 31 DESEMBER 2008**

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id



PT. ASDP Indonesia Ferry ( Persero) Surabaya
SETORAN PENDAPATAN TERPADU KAMAL
TANGGAL 31 DESEMBER 2008

| NO | NAMA PERUSAHAAN / NAMA KAPAL | KAMAL | JUMLAH | KETERANGAN (NO.REK) |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | PT.DHARMA LJTAMA | | 102,654,505 | |
| | a. Kmp.Putra Kooeng | 21,485,805 | | |
| | b. Kmp.Jokotole | 7,081,340 | | |
| | c. Kmp.Dharma Ferry | 26,929,920 | | |
| | d. Kmp.Dharma Ferry I | 16,487,140 | | |
| | e. Kmp.Dharma Rucitra | - | | |
| | f. Kmp.Wicitra Dharma | 30,670,300 | | |
| 2 | PT.JEMBATAN MADURA | | 82,446,521 | |
| | a. Kmp.Satria Nusantara | - | | |
| | b. Kmp.Selat Madura I | 8,675,139 | | |
| | c. Kmp.Selat Madura II | 13,715,757 | | |
| | d. Kmp.C.M. Sakti | 21,360,035 | | |
| | e. Kmp.Bahari Nusantara | 17,381,575 | | |
| | f. Kmp.Suramadu Net | - | | |
| | g. Kmp.Mulia Nusantara | 21,314,015 | | |
| 3 | PT.PEWETE | | 22,491,235 | |
| | a. Kmp.Aeng Mas | 16,762,630 | | |
| | b. Kmp.Banyu Mas | 5,728,605 | | |
| 4 | PT.SINDUTAMA BAHARI | | 17,782,778 | |
| | a. Kmp.Niaga Ferry II | 17,782,778 | | |
| 5 | PT.PRIMA EKSKUTIF | | 16,835,120 | |
| | a. Kmp.Adhi Swadarma 3 | 16,835,120 | | |
| 6 | PT.JASA RAHARJA | 10,075,140 | 10,075,140 | |
| 7 | PEMERINTAH DAERAH | 4,449,540 | 4,449,540 | |
| 8 | PT.ASDP (Persero) SURABAYA | | 99,684,161 | |
| | a. Pelabuhan | 52,260,366 | | |
| | b. Kmp.Tongkat | 29,337,915 | | |
| | c. Kmp.Tenggiri | - | | |
| | d. Kmp. Cepah Mulia | 12,417,350 | | |
| | e. Fee ( PAD ) | - | | |
| | f. Pendapatan lain-lain | 5,668,530 | | |
| | JUMLAH ... | 356,419,000 | 356,419,000 | |

Terbilang : Tiga ratus lima puluh enam juta empat ratus sembilan belas ribu rupiah

MANAGER KEUANGAN

MANAGER OPERASI

WAKIL DAN JAZULI

KEPALA KEUANGAN

H A I T I

*Gambar didapat dari kantor Pelabuhan Kamal

**Tabel 5.2.**

**PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) SURABAYA**

**SETORAN PENDAPATAN TERPADU KAMAL**

**TANGGAL 1 JULI 2016**

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

| No | Nama Perusahaan<br>Nama Kapal | Kamal | Jumlah | Keterangan (NO REK) |
|---|---|---|---|---|
| 1 | **PT. DHARMA L. UTAMA** | | - | |
| | a. Kmp. Manila | - | | |
| | b. Kmp. Jokotole | - | | |
| | c. Kmp. Dharma Ferry | - | | |
| | d. Kmp. Trunojoyo | - | | |
| | e. Kmp. Dharma Rucitra | - | | |
| | f. Kmp. Wicitra Dharma | - | | |
| 2 | **PT. JEMBATAN MADURA** | | | |
| | a. Kmp. Satria Nusantara | - | - | |
| | b. Kmp. Selat Madura I | - | | |
| | c. Kmp. Selat Madura II | - | | |
| | d. Kmp. Niaga Ferry 2 | - | | |
| | e. Kmp. Bahari Nusantara | - | | |
| | f. Kmp. Suramadu Nst | - | | |
| | g. Kmp. Mulia Nusantara | - | | |
| 3 | **PT. PEWETE** | | | |
| | a. Kmp. Aeng Mas 1 | - | - | |
| | b. Kmp. Banyu Mas | - | | |
| 4 | **PT. SINDUTAMA BAHARI** | | | |
| | a. Kmp. Niaga Ferry II | - | - | |
| 5 | **PT. PRIMA EKSKUTIF** | | | |
| | a. Kmp. Adhi Swadarma 3 | | - | |

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | b. Kmp. | - | | |
| | **PT. JASA RAHARJA** | | | |
| 6 | | 850,828 | 850,828 | |
| | **PEMERINTAH DAERAH** | | | |
| 7 | | - | - | |
| | **PT. ASDP (Persero) SURABYA** | | | |
| 8 | | | 25,212,472 | |
| | a. Pelabuhan | | | |
| | b. Kmp. Tongkol | 5,055,980 | | |
| | c. Kmp. Tenggiri | 9,230,870 | | |
| | d. Kmp. Gajah Mada | - | | |
| | e. Pendapatan lain-lain | 10,183,062 | | |
| | f. Upah Kontribusi Pemda | 742,560 | | |
| | | - | | |
| **JUMLAH** | | | 26,063,300 | |

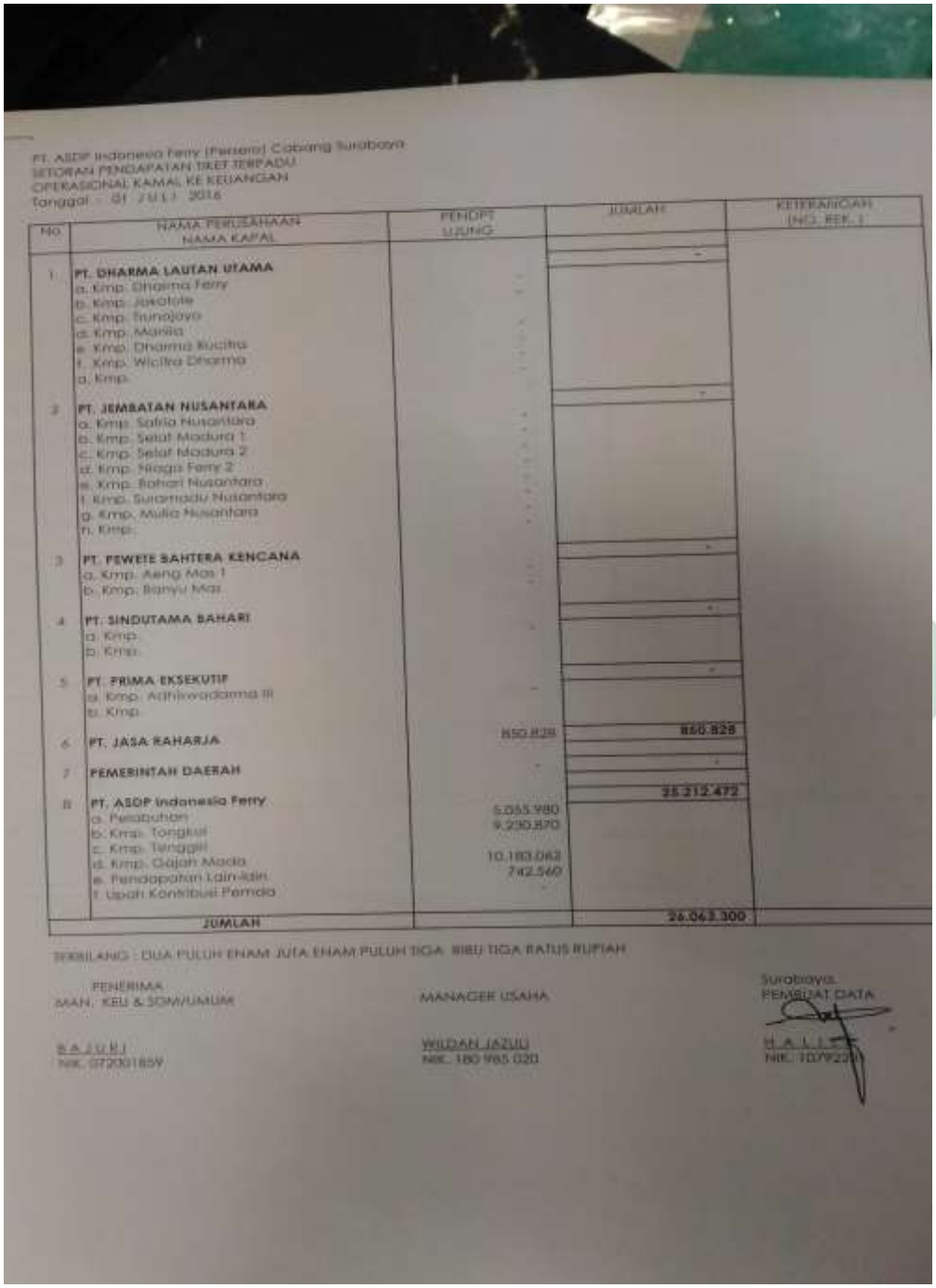
*Data diperoleh dari Kantor Pelabuhan Kamal

**Lampiran 5.2**
**PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) SURABAYA**

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

**SETORAN PENDAPATAN TERPADU KAMAL**

**TANGGAL 1 JULI 2016**



PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Surabaya
SETORAN PENDAPATAN TIKET TERPADU
OPERASIONAL KAMAL KE KEUANGAN
Tanggal : 01 JULI 2016

| NO. | NAMA PERUSAHAAN / NAMA KAPAL | PENDPT UJUNG | JUMLAH | KETERANGAN (NO. REK.) |
|---|---|---|---|---|
| 1 | **PT. DHARMA LAUTAN UTAMA** | | | |
| | a. Kmp. Dharma Ferry | - | | |
| | b. Kmp. Jokotole | - | | |
| | c. Kmp. Trunojoyo | - | | |
| | d. Kmp. Marilia | - | | |
| | e. Kmp. Dharma Bucitra | - | | |
| | f. Kmp. Wicitra Dharma | - | | |
| | g. Kmp. | - | | |
| 2 | **PT. JEMBATAN NUSANTARA** | | | |
| | a. Kmp. Salsia Nusantara | - | | |
| | b. Kmp. Selat Madura 1 | - | | |
| | c. Kmp. Selat Madura 2 | - | | |
| | d. Kmp. Niaga Ferry 2 | - | | |
| | e. Kmp. Bahari Nusantara | - | | |
| | f. Kmp. Suramadu Nusantara | - | | |
| | g. Kmp. Mulia Nusantara | - | | |
| | h. Kmp. | - | | |
| 3 | **PT. PEWETE SAHTERA KENCANA** | | | |
| | a. Kmp. Aeng Mas 1 | - | | |
| | b. Kmp. Banyu Mas | - | | |
| 4 | **PT. SINDUTAMA BAHARI** | | | |
| | a. Kmp. | - | | |
| | b. Kmp. | - | | |
| 5 | **PT. PRIMA EKSEKUTIF** | | | |
| | a. Kmp. Adhiwardama III | - | | |
| | b. Kmp. | - | | |
| 6 | **PT. JASA RAHARJA** | 850.828 | 850.828 | |
| 7 | **PEMERINTAH DAERAH** | - | - | |
| 8 | **PT. ASDP Indonesia Ferry** | | 25.212.472 | |
| | a. Pelabuhan | 5.055.980 | | |
| | b. Kmp. Tongkol | 9.230.870 | | |
| | c. Kmp. Tenggiri | 10.183.062 | | |
| | d. Kmp. Gajah Mada | 742.540 | | |
| | e. Pendapatan Lain-lain | - | | |
| | f. Upah Konsibusi Pemda | - | | |
| | **JUMLAH** | | 26.063.300 | |

TERBILANG : DUA PULUH ENAM JUTA ENAM PULUH TIGA RIBU TIGA RATUS RUPIAH

PENERIMA
MAN. KEU & SDM/UMUM

BAJURI
NIK. 072001859

MANAGER USAHA

WILDAN JAZUU
NIK. 180 965 020

Surabaya,
PEMBUAT DATA

H. A. L. I. M.
NIK. 10/9220

*Gambar didapat dari kantor Pelabuhan Kamal

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Hasil output SPSS versi 16.0 dengan teknik Crosstab yang terakhir adalah mengenai *Chi-Square Test* yang nantinya untuk mengetahui Uji Chi-Square untuk mengamati ada tidaknya hubungan antara dua variabel (baris dan kolom). Di dalam SPSS, selain alat uji Chi-Square, juga dilengkapi dengan beberapa alat uji yang sama tujuannya.

**Hipotesis**

Hipotesis untuk kasus ini:

Ho: Dengan variabel kontrol, tidak ada hubungan antara baris dan kolom, atau gender tidak berpengaruh pada hubungan antara pekerjaan kon-sumen dengan pendidikan konsumen.

Hi: Dengan variabel kontrol, ada hubungan antara baris dan kolom, atau gender berpengaruh pada hubungan antara pekerjaan konsumen dengan pendidikan konsumen.

**Pengambilan Keputusan**

Dasar Pengambilan Keputusan:

* Berdasarkan perbandingan Chi-Square (Pearson) Uji dan tabel:

- Jika Chi-Square Hitung < Chi-Square Tabel maka Ho diterima.
- Jika Chi-Square Hitung > Chi-Square Tabel maka Ho ditolak

**Variabel Kontrol : Umur 20 – 29**

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Chi-square hitung dapat dilihat pada output SPSS adalah 18,944. Sedang Chi-square tabel bisa dihitung pada tabel Chi-square:

- Tingkat signifikasi (α) : 5%
- Derajat kebebasan (df) : 8
- Dari tabel didapat Chi-square tabel adalah 15,51.

Karena Chi-square hitung > Chi-square tabel ( 18,944 > 15,51 ), maka Ho di tolak

**Variabel Kontrol : Umur 30 – 39**

Chi-square hitung dapat dilihat pada output SPSS adalah 21,316. Sedang Chi-square tabel bisa dihitung pada tabel Chi-square:

- Tingkat signifikasi (α) : 5%
- Derajat kebebasan (df) : 6
- Dari tabel didapat Chi-square tabel adalah 12,59.

Karena Chi-square hitung > Chi-square tabel ( 21,316 > 12,59 ), maka Ho di tolak

**Variabel Kontrol : Umur 40 – 49**

Chi-square hitung dapat dilihat pada output SPSS adalah 90,296. Sedang Chi-square tabel bisa dihitung pada tabel Chi-square:

- Tingkat signifikasi (α) : 5%
- Derajat kebebasan (df) : 15
- Dari tabel didapat Chi-square tabel adalah 25,00.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Karena Chi-square hitung > Chi-square tabel ( 90,296 > 25,00 ), maka Ho di tolak

**Variabel Kontrol : Umur 50 – 59**

Chi-square hitung dapat dilihat pada output SPSS adalah 55,638. Sedang Chi-square tabel bisa dihitung pada tabel Chi-square:

- Tingkat signifikasi (α) : 5%
- Derajat kebebasan (df) : 12
- Dari tabel didapat Chi-square tabel adalah 21,03.

Karena Chi-square hitung > Chi-square tabel ( 55,638 > 21,03 ), maka Ho di tolak

* Berdasarkan Probabilitas:

Jika probabilitas > 0,05 maka Ho diterima.

Jika probabilitas < 0,05 maka Ho ditolak.

Keputusan:

Terlihat bahwa pada kolom Asymp. Sig adalah 0,015 untuk variabel kontrol umur 20 – 29, pada umur 30 – 39 memiliki Asymp. Sig 0,002, kemudian di umur 40 – 49 memiliki Asymp. Sig 0,000 begitu juga untuk umur 50 – 59 yang memiliki Asymp. Sig 0,000. Keempatnya mempunyai nilai probabilitas yang berbeda untuk umur 20 -29 memiliki nilai probabilitas di atas 0,05 maka Ho diterima. Sedangkan untuk umur 30 – 39, 40 – 49, 50 – 59 memiliki nilai probabilitas dibawah 0,05.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Dari kedua analisis di atas, bisa diambil kesimpulan bahwasannya keduanya memiliki hasil yang berbeda, yaitu Ho di tolak dan ada juga Ho yang diterima. Akan tetapi yang mempunyai hasil Ho diterima hanya dari umur 20 – 29 yang berdasarkan nilai probabilitas atau Umur tidak mempengaruhi hubungan antara pekerjaan dengan hasil pendapatan masyarakat. Atau bisa dikatakan hubungan pekerjaan dengan penghasilan tidak ditentukan apakah karena dari segi usia yang masih muda atau sampai yang sudah lanjut usia (lansia). Sedangkan yang lainnya memiliki hasil yaitu Ho ditolak baik dari segi perbandingan Chi-square (Pearson) Uji dan tabel juga dari segi probabilitas atau Umur mempengaruhi hubungan antara pekerjaan dengan hasil pendapatan masyarakat. Atau bisa dikatakan hubungan pekerjaan dengan penghasilan ditentukan apakah karena dari segi usia yang masih muda atau sampai yang sudah lanjut usia (lansia).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id