

PENGARUH PENDAPATAN KEBERSIHAN KAPAL CANTRANG DAN KAPAL PURSESEINC TERHADAP RETRIBUSI KEBERSIHAN KAPAL PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO) KAWASAN TEGAL

Heni Ratnasari¹, Yeni Priatna Sari², Mulyadi³
DIII Program Studi Akuntansi Politeknik Harapan Bersama
Jln. Mataram No.9 Tegal
Telp/Fax (0283)352000

Abstrak

Penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa besar pengaruh pendapatan kebersihan kapal *cantrang* dan kapal *purseseinc* terhadap retribusi kebersihan kapal PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Kawasan Tegal dengan menggunakan data bulanan selama tahun 2012 sampai 2014. Hipotesis penelitian ini adalah diduga terdapat pengaruh yang signifikan atas pendapatan kebersihan kapal *cantrang* dan kapal *purseseinc* terhadap retribusi kebersihan kapal PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Kawasan Tegal. Hasilnya menunjukkan bahwa Pengujian hipotesis diperoleh nilai t hitung pada kapal *cantrang* dan kapal *purseseinc* 8,327 dan 17,591 serta nilai t tabel 1,684. Nilai F hitung 214,276 > F tabel 3,23. Oleh karena itu, Ha diterima dan Ho ditolak yang berarti terdapat pengaruh pendapatan kebersihan kapal *cantrang* dan kapal *purseseinc* terhadap retribusi kebersihan kapal PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Kawasan Tegal. Nilai koefisien determinasi sebesar 92,9 % dipengaruhi oleh pendapatan kebersihan kapal *cantrang* dan kapal *purseseinc* sedangkan 7,1% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak diamati dalam penelitian.

Kata Kunci : Pendapatan Kebersihan Kapal Cantrang, Kapal Purseseinc, Retribusi Kebersihan.

1. Pendahuluan

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 17.058 pulau. Secara geografis Indonesia terletak di antara benua Asia dan Australia, serta di apit oleh Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Letak negara Indonesia yang strategis menjadikan Indonesia mempunyai peranan penting dalam perdagangan di dunia. Bahkan sejak abad ke-7 Indonesia telah menjadi wilayah perdagangan penting dengan menjalin hubungan agama dan perdagangan dengan Tiongkok dan India. Sebagai negara kepulauan yang memiliki peran penting dalam perdagangan, Indonesia mengoptimalkan laut sebagai media penghubung dengan negara lain. Hal ini dibuktikan dengan kerajaan Sriwijaya menjadi salah satu kerajaan maritim terkuat di Asia Tenggara dengan daerah kekuasaan yang membentang dari Kamboja, Thailand, Semenanjung Malaya, Sumatera, Jawa, Kalimantan dan Sulawesi.

Pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudra, sungai, atau danau untuk

menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk membuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh. Peraturan pemerintah RI No. 69 tahun 2001 mengatur tentang pelabuhan dan fungsi penyelenggaraannya. Pelabuhan juga dapat didefinisikan sebagai daerah perairan yang terlindung dari gelombang laut dan dilengkapi dengan fasilitas terminal meliputi: dermaga, *crane*, dan gudang laut (transito). Pelabuhan juga merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu daerah, antar pulau, bahkan antar Negara (Triatmodjo, 2009).

Saat ini jumlah pelabuhan di Indonesia sebanyak 2060 buah, terdiri dari pelabuhan khusus dan umum. Pelabuhan umum sendiri dapat dibedakan menjadi pelabuhan yang diusahakan dan pelabuhan yang tidak diusahakan. Berdasarkan informasi Dirjen Perhubungan Laut (2000), jumlah pelabuhan yang diusahakan di Indonesia sebanyak 111 pelabuhan di bawah manajemen PT. Pelabuhan Indonesia 1 s/d IV (Persero).

Bagi pelabuhan - pelabuhan ini, pengelolaannya harus di dasarkan atas prinsip- prinsip ekonomi perusahaan dan dengan *profesionalisme* yang tinggi. Selain berfungsi sebagai pengemban misi kepentingan umum, pelabuhan umum yang di usahakan juga di tugasi oleh pemerintah untuk memperoleh laba yang memadai, demi menjaga kelangsungan penyelengaran layanan jasa pelabuhan di Indonesia.

Jasa kepelabuhan meliputi pelayanan kapal (Labuh, Tambat, Pandu, Tunda, Air) dan pelayanan barang (Jasa dermaga dan Jasa penumpukan). Jasa kepelabuhan memiliki peranan masing-masing dan memiliki keterkaitan satu dengan yang lainnya demi menunjang kelancaran aktifitas kapal dalam kegiatannya mendistribusikan barang.

Pelabuhan Tegal merupakan pelabuhan kawasan yang di naungi oleh Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dan di kelola oleh BUMN PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Tanjung Perak yang berpusat di Surabaya. Pelabuhan Tegal merupakan pelabuhan peninggalan jaman Belanda pada abad ke 18. Pada masa itu Pelabuhan Tegal sudah berfungsi sebagai pusat pelabuhan kapal – kapal dagang bahkan pada era abad itu pelabuhan Tegal sempat di sebut sebagai “*HAVEN ZUCKER*“ (Pelabuhan Gula). Karena ekspor gula ke Negeri Belanda di lewatkan melalui Pelabuhan Tegal. Sampai dengan tahun 2008 pelabuhan Tegal di kenal sebagai Pelabuhan kayu.

Pada saat ini PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Kawasan Tegal di kenal sebagai Pelabuhan Niaga dan Sentra Industri Galangan Kapal. Jasa kepelabuhan Tegal meliputi pelayanan kapal (Labuh, Tambat, Kontribusi air kapal, Retribusi Kebersihan Kapal, Pas Pelabuhan, Tanah dan Bangunan, BBM) dan fasilitas terminal (Dermaga, Tempat Penyimpanan, dan Gudang).

Pelabuhan selalu mengutamakan kebersihan kapal, maka dari itu kapal yang akan bongkar muat akan di kenakan tarif retribusi kebersihan, guna menjaga kebersihan lingkungan di pelabuhan. Banyak jenis – jenis kapal yang bersandar di

pelabuhan Tegal, baik jenis kapal nelayan maupun kapal Asing.

Kebersihan kapal adalah bebas dari kotoran sampah, bau, dan dapat menjaga lingkungan pelabuhan agar tidak kotor dengan sampah - sampah yang datang dari kapal yang hendak singgah di pelabuhan dan mampu menjaga lingkungan dengan baik agar tidak terkena penyakit.

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Kawasan Tegal memperoleh pendapatan setiap bulannya dari aktivitas kebersihan kapal. Beberapa kapal yang termasuk dalam pendapatan kebersihan kapal terdiri *kapal cantrang*, *kapal mini pursesein* dan *kapal purseseinc*. Dengan adanya peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia nomor 2/Permen-KP/2015 tentang larangan pengguna alat penangkapan ikan pukat hela (*TRAWLS*) dan pukat tarik (*SEINE NETS*) di wilayah pengelolaan perikanan negara Indonesia. Membuat *kapal cantrang* yang tidak boleh berlayar lagi, hal tersebut mengakibatkan pendapatan kebersihan kapal mengalami penurunan setiap bulannya.

Dengan latar belakang tersebut peneliti tertarik untuk menggali lebih jauh dengan judul “PENGARUH PENDAPATAN KEBERSIHAN KAPAL CANTRANG DAN KAPAL PURSESEINC TERHADAP RETRIBUSI KEBERSIHAN KAPAL PT PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO) KAWASAN TEGAL.”

Dengan Hipotesis penelitian merupakan dugaan atau tafsiran sementara yang akan di uji kebenarannya dan dapat menerangkan faktor - faktor yang akan di amati:

H₁ : Terdapat pengaruh parsial yang signifikan antara variabel pendapatan kebersihan *kapal cantrang* (X₁) terhadap retribusi kebersihan kapal PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Kawasan Tegal (Y).

H₂ : Terdapat pengaruh parsial yang signifikan antara variabel pendapatan kebersihan *kapal purseseinc* (X₂) terhadap retribusi kebersihan kapal PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Kawasan Tegal (Y).

H₃ : Terdapat pengaruh simultan yang signifikan antara variabel

pendapatan kebersihan *kapal cantrang* (X1) dan pendapatan kebersihan *kapal puseseseinc* (X2) terhadap retribusi kebersihan kapal PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Kawasan Tegal (Y)

2. Metode Penelitian

Jenis Data

a. Data Kuantitatif

Pada penelitian ini, jenis data yang di gunakan adalah data kuantitatif yaitu data yang berbentuk angka atau bilangan, sesuai bentuknya, data kuantitatif dapat diolah atau di analisis menggunakan teknik perhitungan matematika atau statistik (Arikunto, 2001:121). Data kuantitatif yang di gunakan dalam penelitian ini adalah data pendapatan kebersihan kapal dan retribusi kebersihan kapal.

b. Data Kualitatif

Data kualitatif adalah data yang tidak di nyatakan dalam bentuk angka (Supranto, 2008). Dalam penelitian ini data kualitatif di peroleh melalui berbagai macam teknik pengumpulan data misalnya wawancara, analisis dokumen, studi pustaka.

Sumber data

a. Data primer

Data primer adalah data yang di peroleh secara langsung dari hasil wawancara dan observasi pada PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Kawasan Tegal.

b. Data Sekunder

Data yang di peroleh dengan cara tidak langsung atau dari pihak lain, melalui dokumen-dokumen perusahaan berupa data pendapatan kebersihan kapal tahun 2012 sampai 2014.

Metode Analisis Data

Dalam penelitian ini perhitungannya menggunakan program SPSS (*Statistic Program for Social Science*) atau Program Statistika untuk Ilmu-ilmu Sosial versi 17.

a. Analisis Statistik Deskriptif

Menurut Ghazali (2005) Statistik deskriptif memberikan gambaran atau deskriptif suatu data yang dilihat nilai rata-rata (*mean*), standar deviasi, varian, maksimum, minimum, sum, range (selisih) data.

b. Uji Asumsi Klasik

Uji Normalitas

Menurut Ghazali (2005) uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal.

Uji Autokorelasi

Menurut Sarwono (2014) Uji autokorelasi bertujuan menguji apakah dalam model regresi linier ada korelasi antar kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode t-1 (sebelumnya).

Uji Multikolinearitas

Menurut Ghazali (2005) uji ini bertujuan menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen).

Uji Heteroskedastisitas

Menurut Ghazali (2005) uji heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain.

c. Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis statistik yang di gunakan dalam penelitian ini adalah analisis Regresi Linier berganda, yang bertujuan untuk menganalisis hubungan variabel bebas (X) secara serentak terhadap variabel tidak bebas (Y). Untuk melihat hubungan antara variabel digunakan rumus regresi berganda (Supranto, 2008).

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2$$

d. Uji Hipotesis

Uji t (Uji Parsial)

Uji ini di gunakan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel bebasnya secara sendiri-sendiri berpengaruh secara signifikan terhadap variabel terikatnya.

Uji F (Uji simultan)

Dalam penelitian ini untuk mengetahui tingkat signifikansi pengaruh variabel-variabel *independen* secara bersama-sama (simultan) terhadap variabel *dependent*.

e. Koefisien Determinasi (R^2)

Menurut Sugiyono (2013). Koefisien Determinasi = R^2 (Koefisien korelasi pangkat dua) ialah besarnya sumbangan/andil (*share*) dari X terhadap variasi (naik turunnya) Y. Nilai koefisien determinasi ini dapat di hitung dengan formula sebagai berikut :

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

3. Hasil Dan Analisa

Tabel 1. Analisis Statistik Deskriptif

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
KAPAL CANTRANG	36	99000	1111000	4.38E5	164968.309
KAPAL PURSESEINC	36	44000	2508000	4.27E5	492757.283
RETRIBUSI KEBERSIHAN KAPAL	36	231000	3245000	1.12E6	614062.834
Valid N (listwise)	36				

- 1) Pendapatan Kebersihan *Kapal Cantrang* tertinggi adalah bulan Juni tahun 2012 sebesar Rp 1.111.000, nilai terendah pada bulan Juli tahun 2014 sebesar Rp 99.000, dan nilai rata-ratanya sebesar 438.000 serta standar deviasi sebesar Rp 164.968,309.
- 2) Pendapatan Kebersihan *Kapal Purse* tertinggi adalah bulan Desember tahun 2014 sebesar Rp 2.508.000, nilai terendah Desember 2013 dan Mei 2014 sebesar Rp 44.000, dan nilai rata-ratanya sebesar 427.000 serta standar deviasi sebesar Rp 492.757,283.
- 3) Retribusi Kebersihan Kapal tertinggi adalah bulan Desember tahun 2014 sebesar Rp 3.245.000, nilai terendah Juli 2014 sebesar 231.000, dan nilai rata-ratanya sebesar 1.120.000 serta standar deviasi sebesar Rp 614.062,834.

Uji Asumsi Klasik

Tabel 2. Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		36
Normal Parameters ^a	Mean	.0000000
	Std. Deviation	1.79555248E5
Most Extreme Differences	Absolute	.092
	Positive	.092
	Negative	-.065
Kolmogorov-Smirnov Z		.554
Asymp. Sig. (2-tailed)		.919

a. Test distribution is Normal.

Berdasarkan hasil nilai one –sample kolmogrov-smirnov test di lihat dari nilai asymp.sig.(2-tailed) adalah 0,919 dan tidak

signifikan pada 0,05 maka , data kolmogorov Smirnov berdistribusi normal

Tabel 3. Hasil Uji Autokorelasi

Model Summary ^b	
Model	Durbin-Watson
1	1.411 ^a

a. Predictors: (Constant), KAPAL PURSESEINC, KAPAL CANTRANG

b. Dependent Variable: AbsUt

Berdasarkan hasil spss menunjukkan besarnya nilai Durbin Watson (DW) sebesar 1,411 yang berada di antara -2 sampai dengan +2 dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat masalah autokorelasi pada model regresi.

Tabel 4. Hasil Uji multikolinearitas

Coefficients ^a			
Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	KAPAL CANTRANG	.988	1.012
	KAPAL PURSESEINC	.988	1.012

a. Dependent Variable: AbsUt

Dari tampilan output SPSS untuk VIF dan toleranc mengindikasikan tidak terdapat Multikolinearitas nilai VIF tidak ada yang melebihi 10 dan nilai Tolerans tidak ada yang kurang dari 0,10.

Tabel 5. Hasil Uji Heteroskedastisitas

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-14541.954	90510.859		-.161	.873
	KAPAL CANTRANG	1.557	.191	.418	8.170	.000
	KAPAL PURSESEINC	1.015	.064	.815	15.918	.000

a. Dependent Variable: RETRIBUSI KEBERSIHAN KAPAL

Hal ini terlihat dari probabilitas signifikansinya di atas tingkat kepercayaan 5%.Jadi dapat disimpulkan model regresi tidak mengandung heteroskedastisitas.

Tabel 6. Analisis Regresi Linear Berganda

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	37928.382	82161.939		.462	.647		
KAPAL CANTRANG	1.457	.175	.391	8.327	.000	.980	1.020
KAPAL PURSESEINC	1.031	.059	.827	17.591	.000	.980	1.020

a. Dependent Variable: RETRIBUSI KEBERSIHAN KAPAL

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2,$$

Dimana :Retribusi kebersihan kapal = 37.928,382 + 1,457 x + 1,031x

- 1) Dari persamaan regresi linier berganda di atas di peroleh konstanta bernilai 37.928,382 artinya jika pendapatan kebersihan kapal *cantrang* dan kapal *purseinc* sama dengan 0 maka retribusi kebersihan kapal nilainya adalah 37.928,382.
- 2) Koefisien pendapatan kapal *cantrang* bernilai 1,457 menunjukkan bahwa setiap kenaikan pendapatan kebersihan kapal *cantrang* sebesar 1% di prediksi akan menambah retribusi kebersihan kapal sebesar 1,457% dengan asumsi kapal *purseinc* tidak mengalami perubahan .
- 3) Koefisien pendapatan kapal *purseinc* bernilai 1,031 menunjukkan bahwa setiap kenaikan pendapatan kapal *purseinc* sebesar 1% di prediksi akan menambah retribusi kebersihan kapal sebesar 1,031% dengan asumsi kapal *cantrang* tidak mengalami perubahan.

Tabel 7. Penguji Hipotesis Parsial (Uji t)

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	37928.382	82161.939		.462	.647
KAPAL CANTRANG	1.457	.175	.391	8.327	.000
KAPAL PURSESEINC	1.031	.059	.827	17.591	.000

a. Dependent Variable: RETRIBUSI KEBERSIHAN KAPAL

kapal *cantrang* (X_1) sebesar 8,327 dengan t_{tabel} 2,021 maka diperoleh hasil $t_{hitung} > t_{tabel}$

atau $8,327 > 2,021$ dan nilai signifikan 0,000 di bawah 0,05 maka dapat disimpulkan H_0 ditolak H_a diterima yang berarti terdapat pengaruh antara variabel pendapatan kebersihan kapal *cantrang* terhadap retribusi kebersihan kapal.

kapal *purseinc* (X_2) sebesar 17,591 dengan t_{tabel} 2,021 maka diperoleh hasil $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $17,591 > 2,021$ dan nilai signifikan 0,000 di bawah 0,05 maka dapat disimpulkan H_0 ditolak H_a diterima yang berarti terdapat pengaruh antara variabel pendapatan kebersihan kapal *purseinc* terhadap retribusi kebersihan kapal.

Tabel 8. Penguji Hipotesis Simultan (Uji F)

ANOVA ^b					
Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	1.225E13	2	6.127E12	214.276	.000
Residual	9.436E11	33	2.859E10		
Total	1.320E13	35			

a. Predictors: (Constant), KAPAL PURSESEINC, KAPAL CANTRANG

b. Dependent Variable: RETRIBUSI KEBERSIHAN KAPAL

Dari tabel 8 di atas berdasarkan penghitungan nilai statistik uji F menunjukkan F_{hitung} yang sebesar 214,276 dengan F_{tabel} 3,23 maka diperoleh hasil $214,276 > 3,23$ dan nilai signifikan 0.000 di bawah 0.05 maka dapat disimpulkan menerima H_a dan menolak H_0 yang berarti terdapat pengaruh pendapatan kapal *cantrang* (X_1) dan kapal *purseinc* (X_2) terhadap retribusi kebersihan kapal (Y).

Tabel 9. Koefisien Determinasi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.964 ^a	.929	.924	169097.097	1.702

a. Predictors: (Constant), KAPAL PURSESEINC, KAPAL CANTRANG

b. Dependent Variable: RETRIBUSI KEBERSIHAN KAPAL

Hasil dari tabel diatas dapat di ketahui bahwa nilai koefisien

determinasi ditunjukkan oleh angka R Square sebesar 0,929 menunjukkan bahwa pengaruh pendapatan *kapal cantrang* dan kapal *purseseinc* terhadap retribusi kebersihan kapal adalah 92,9% selebihnya 7,1% dijelaskan dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak terdapat dalam penelitian ini.

4. Kesimpulan

- 1) Pendapatan kebersihan *kapal cantrang* (X_1) berpengaruh signifikan terhadap retribusi kebersihan kapal (Y). Dengan hasil output SPSS diperoleh t_{hitung} sebesar 8,327 dengan t_{tabel} 2,021, maka $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $8,327 > 2,021$ dan nilai signifikan $0,000 < 0,05$ maka H_a diterima.
- 2) Pendapatan *kapal purseseinc* (X_2) berpengaruh signifikan terhadap retribusi kebersihan kapal (Y). Dengan hasil output SPSS diperoleh t_{hitung} sebesar 17,591 dengan t_{tabel} 2,021 maka diperoleh hasil $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $17,591 > 2,021$ dan nilai signifikan $0,000 < 0,05$ maka H_a diterima.
- 3) Pengaruh pendapatan kebersihan *kapal cantrang* (X_1) dan *kapal purseseinc* (X_2) berpengaruh terhadap retribusi kebersihan kapal (Y). Hasil output SPSS diperoleh F_{hitung} yang sebesar 214,276 dengan F_{tabel} 3,23 maka diperoleh hasil $214,276 > 3,23$ dan nilai signifikan 0.000 di bawah 0.05 maka H_a diterim.

5. Daftar Pustaka

- [1] Abdiantindaon. 2012. Pengertian Pengaruh. <http://yosiabdiantindaon/2012/11/pengertianpengaruh.html>. Diakses tanggal 1 Maret 2015.
- [2] Arikunto, Suharsimi. 2001. *Dasar-dasar Evaluasi Pendidikan*. Jakarta: Bina Aksara.
- [3] Ghozali, Imam. 2005. *Aplikasi analisis multivariate SPSS Edisi Ketiga* Semarang: Badan Penelitian UNDIP.
- [4] Hanifah, Hana. (2014). *Pengaruh Operasional Rawat Inap Terhadap Pendapata di RSUD Dokter Soesilo kabupaten Tegal*. Penelitian, Program Studi DIII Akuntansi. Politeknik Harapan Bersama, Tegal. Tidak dipublikasikan.
- [5] Ikatan Akuntansi Indonesia. 2002. *Standar Akuntansi Keuangan*. Penerbit Salemba Empat, Jakarta.
- [6] Machfoedz, Ircham, dkk. 2011. *Metode Penelitian*, Yogyakarta : Fitramaya
- [7] Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia No 2/Permen-Kp/2015 .Tentang Larangan Penggunaan Alat Penangkapan ikan pukat hela (*Trawis*) dan pukat tarik (*Seine nets*) di wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia.
- [8] Sarwono, Jonathan (2014). *Teknik Jitu Memilih Prosedur Analisis Skripsi*. PT Elex Media Komputindo, Jakarta
- [9] Soemarsono, SR. 2001. *Akuntansi Suatu Pengantar*, Jilid 2, Edisi 4. PT. Rineka Cipta. Jakarta.
- [10] Soemarsono, SR. 2005. *Akuntansi Suatu Pengantar*, Jilid 2, Edisi 5. PT. Rineka Cipta. Jakarta.
- [11] Sudaryono, dkk. 2012. *Statistik Deskriptif for IT*. C.V ANDI OFFSET, Yogyakarta.
- [12] Supranto, J, M.A. (2008). *Statistik Teori dan aplikasi*, Edisi Ketujuh. Penerbit Erlangga
- [13] Triatmodjo, Bamb. 2009. *Perencanaan Pelabuhan*. Offset. Yogyakarta.
- [14] Yuda Supriyanto, Harry Soesanto. *Journal of Management. Analisis Pengaruh Kualitas Pelayanan, Harga, Fasilitas terhadap Kepuasan Pasien Rawat Jalan di Rumah Sakit Kariadi Semarang*. Universitas Diponegoro