

## BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

#### 4.1.1 Profil Perusahaan



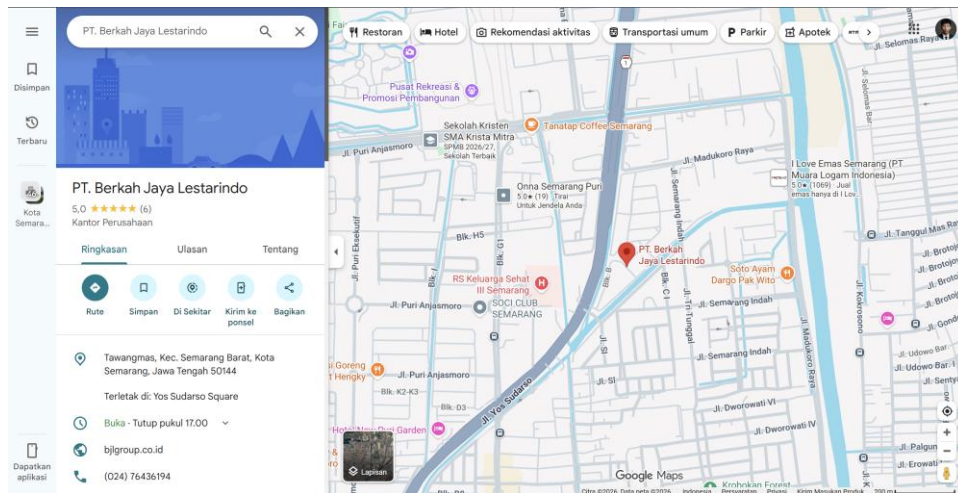
**Gambar 4. 1 Logo Perusahaan PT Berkah Jaya Lestarindo**

(Sumber: PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang, 2026)

PT Berkah Jaya Lestarindo ialah perusahaan yang bergerak pada bidang jasa transportasi, *forwarding*, serta logistik yang berlokasi di Kota Semarang, Jawa Tengah. Perusahaan ini berdiri dari tahun 2007 dan berfokus pada pelayanan distribusi barang, pengurusan kepabeanan, serta kegiatan logistik ekspor dan impor.

Dalam menjalankan kegiatan operasionalnya, PT Berkah Jaya Lestarindo menyediakan berbagai layanan jasa yang meliputi Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK), Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), Ekspedisi Muatan Kapal Udara (EMKU), *freight forwarding*, *shipping*, *trucking*, *logistic*, *stevedoring*. Keberadaan layanan tersebut menjadikan perusahaan sebagai salah satu perusahaan yang mendukung aktivitas distribusi barang dan rantai pasok logistik di wilayah Semarang dan sekitarnya.

Alamat PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang berada di Ruko Yos Sudarso Square Blok B No 33, Kota Semarang, Jawa Tengah 50144.



**Gambar 4. 2 Lokasi PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang**

(Sumber: PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang, 2026)

#### 4.1.2 Sejarah Perusahaan

PT Berkah Jaya Lestarindo didirikan pada tahun 2007 di Kota Semarang dengan perusahaan yang bergerak dibidang *freight forwarding*. Pada awal berdirinya, perusahaan berfokus pada pelayanan transportasi dan pengiriman barang untuk memenuhi kebutuhan distribusi pelanggan di wilayah Jawa Tengah dan sekitarnya.

Seiring dengan meningkatnya kebutuhan jasa logistik dan perdagangan internasional, perusahaan mulai mengembangkan layanan usahanya ke bidang pengurusan kepabeanan, *trucking*, *freight forwarding*, serta jasa ekspedisi muatan kapal laut dan udara. Pengembangan layanan tersebut dilakukan untuk meningkatkan efektivitas pelayanan serta mendukung kelancaran distribusi barang ekspor maupun impor.

Dalam perkembangannya, PT Berkah Jaya Lestarindo terus meningkatkan kualitas pelayanan dengan memperluas jaringan kerja sama dan meningkatkan sistem operasional perusahaan. Perusahaan juga mulai melakukan pengembangan usaha dalam berbagai bidang transportasi dan logistik sehingga dikenal sebagai BJL Group. Transformasi tersebut menunjukkan upaya perusahaan dalam memperluas cakupan usaha dan meningkatkan daya saing di sektor logistik dan transportasi.

### **4.1.3 Visi dan Misi Perusahaan**

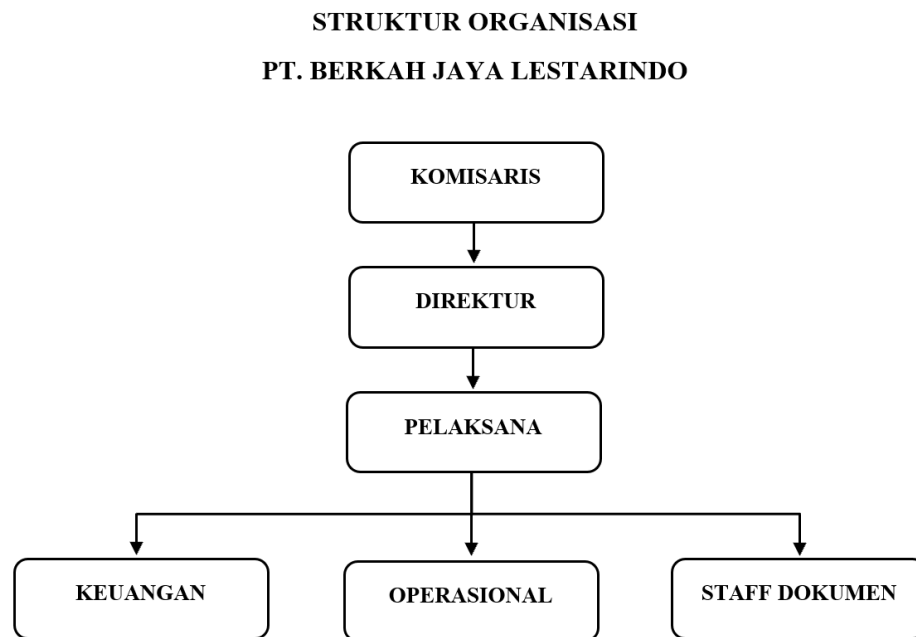
#### **4.1.3.1 Visi**

“Menjadi perusahaan transportasi yang memberikan pelayanan unggul sehingga dapat memberikan manfaat jangka panjang bagi pelanggan”

#### **4.1.3.2 Misi**

1. Memberikan pelayanan prima dalam aspek keamanan, kenyamanan, dan ketepatan waktu.
2. Mengembangkan sistem pelayanan berbasis teknologi informasi.
3. Meningkatkan kualitas sumber daya manusia yang professional dan kompeten.
4. Menjalinkan hubungan kerja sama yang baik dengan pelanggan dan mitra kerja.

#### 4.1.4 Struktur Organisasi Perusahaan



**Gambar 4. 3 Struktur Organisasi Perusahaan**

(Sumber: PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang, 2026)

Pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang memiliki beberapa bagian divisi, berikut tugas dan fungsi pada setiap divisi:

1. Komisaris
  - a. Mengawasi dan memastikan perusahaan berjalan sesuai visi dan ketentuan hukum.
  - b. Melakukan evaluasi berkala terhadap laporan keuangan dan operasional.
  - c. Memberikan masukan terkait manajemen resiko, kapatuhan kepabeanan, serta integritas proses logistik.
2. Direktur
  - a. Mengambil keputusan strategis terkait layanan yang ada pada perusahaan.

- b. Mengarahkan seluruh divisi agar mampu memenuhi target pelayanan dan kepatuhan terhadap aturan kepabeanan.
  - c. Memastikan operasional berjalan efisien, aman, dan tepat waktu.
  - d. Melakukan pengawasan terhadap laporan keuangan, operasional, dan dokumen.
3. Pelaksana
- a. Mengurus kegiatan lapangan seperti pengambilan Delivery Order (DO), pengurusan pass pelabuhan, serta koordinasi dengan pihak terminal peti kemas.
  - b. Berkoordinasi dengan sopir truk, pihak pelabuhan dan pihak terminal.
  - c. Mengawasi pengeluaran kontainer dari terminal hingga keluar pelabuhan.
  - d. Melaporkan kondisi lapangan ke bagian operasional atau dokumen.
4. Operasional
- a. Mengatur alur kerja mulai dari be handle kontainer impor.
  - b. Mengelola koordinasi dengan shipping line, pelabuhan, Bea Cukai, trucking, dan depo.
  - c. Memastikan kontainer keluar dari pelabuhan sesuai batas waktu storage dan free time.
  - d. Menyelesaikan kendala operasional seperti jalur merah, hold pemeriksaan, dan kendala lapangan.
5. Keuangan
- a. Mengelola seluruh pembayaran ke pihak terkait.

- b. Menyiapkan invoice ke customer untuk biaya handling, trucking, PPJK, dan biaya lainnya.
  - c. Mencatat transaksi keuangan dan membuat laporan akuntansi bulanan.
  - d. Mengontrol cash flow perusahaan agar operasional tidak terhambat.
  - e. Mengelola administrasi pajak sesuai ketentuan yang berlaku.
6. Staff Dokumen
- a. Mengumpulkan, memeriksa, dan memverifikasi dokumen impor.
  - b. Menginput dan mengajukan PIB melalui CEISA ke Bea Cukai.
  - c. Memantau jalur pemeriksaan.
  - d. Mengurus komunikasi dengan Bea Cukai jika ada hold dokumen atau permintaan tambahan.
  - e. Mengurus dokumen pasca clearance seperti SPPB, manifest correction, penyelesaian notul (jika ada).

## **4.2 Deskripsi Responden**

Deskripsi responden digunakan guna memberikan gambaran terkait karakteristik responden yang berpartisipasi pada penelitian. Responden dipenelitian ini total 40 orang meliputi staff dokumen dan staff operasional yang terlibat langsung dalam proses pengiriman impor tunggal FCL pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang. Karakteristik responden dipenelitian ini dikelompokkan mengacu pada jenis kelamin, usia, jabatan, dan lama bekerja.

### **4.2.1 Berdasarkan Jenis Kelamin**

Responden penelitian terdiri dari 32 orang laki-laki sebesar 80% dan 8 orang responden Perempuan sebesar 20%. Data tersebut menunjukkan bahwa

responden penelitian kebanyakan oleh karyawan berjenis kelamin laki-laki yang terlibat langsung dalam aktivitas pengiriman impor FCL pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang, antara lain:

**Tabel 4. 1 Jenis Kelamin**

No	Jenis Kelamin	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1.	Laki-laki	32	80%
2.	Perempuan	8	20%
	<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>

(Sumber: Data hasil olah peneliti, 2026)

#### 4.2.2 Berdasarkan Usia

Responden dengan usia > 35 tahun merupakan kelompok terbanyak yaitu sebanyak 16 orang sebesar 40%. Maka menunjukkan bahwa sebagian besar responden berada di usia produktif yang memiliki pengalaman dan pemahaman terhadap aktivitas operasional pengiriman impor tunggal FCL, antara lain:

**Tabel 4. 2 Usia**

No	Usia	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1.	< 20 Tahun	0	0%
2.	20 – 25 Tahun	12	30%
3.	26 – 30 Tahun	10	25%
4.	31 – 35 Tahun	2	5%
5.	> 35 Tahun	16	40%
	<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>

(Sumber: Hasil olah data peneliti, 2026)

#### 4.2.3 Berdasarkan Jabatan

Responden staff dokumen berjumlah sebanyak 20 orang sebesar 50%, responden staff operasional sebanyak 20 orang sebesar 50%. Komposisi terbilang menunjukan bahwa penelitian melibatkan responden yang mewakili

dua fungsi yang terlibat langsung dalam proses pengiriman impor tunggal FCL, yaitu fungsi administrasi dokumen dan fungsi operasional distribusi. Dengan hasil, antara lain:

**Tabel 4. 3 Jabatan**

No	Jabatan	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1.	Staff Dokumen	20	50%
2.	Staff Operasional	20	50%
	<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>

(Sumber: Hasil olah data peneliti, 2026)

#### 4.2.4 Berdasarkan Lama Bekerja

Hampir keseluruhan responden mempunyai waktu kerja selama > 6 tahun sebanyak 15 orang atau sebesar 37,5%. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden memiliki pengalaman kerja yang cukup dalam memahami proses operasional pengiriman impor tunggal FCL di PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang, sehingga dapat memberikan informasi yang relevan terhadap variabel penelitian. Data disajikan dalam tabel sebagai berikut:

**Tabel 4. 4 Lama Bekerja**

No	Usia	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1.	< 1 Tahun	5	12,5%
2.	1 – 3 Tahun	10	25%
3.	4 – 6 Tahun	10	25%
4.	> 6 Tahun	15	37,5%
	<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>

(Sumber: Hasil olah data peneliti, 2026)

### 4.3 Analisis Deskriptif

Menurut Sugiyono (2023), analisis deskriptif adalah suatu teknik yang difungsikan guna memaparkan karakteristik suatu fenomena berdasarkan data sampel atau populasi tanpa menarik generalisasi atas temuan tersebut. Melalui analisis deskriptif, jawaban responden bisa dipahami secara lebih mendalam dan terperinci. Hasil penelitian ini bertumpu pada data yang dikumpulkan dari survei yang telah dilaksanakan sebelumnya.

Skala likert digunakan sebagai skala ukur pada instrumen penelitian pada penelitian ini. Menurut Sugiyono (2023), skala likert dipakai pada penelitian guna melihat tingkatan variabel atau fenomena. Setiap pernyataan pada skala likert sebagai instrumen pengukuran memiliki kisaran respons yang dapat bergerak dari kutub positif ke negatif ataupun sebaliknya, bergantung pada keragaman sampel dalam populasi yang diteliti. Pada proses pengolahan data kuesioner, diperlukan menggunakan pendekatan memakai skala likert.

**Tabel 4. 5 Skala Likert**

<b>Skala</b>	<b>Keterangan</b>	<b>Pernyataan Positif</b>
<b>1</b>	Sangat Setuju	5
<b>2</b>	Setuju	4
<b>3</b>	Netral	3
<b>4</b>	Tidak Setuju	2
<b>5</b>	Sangat Tidak Setuju	1

(Sumber: Sugiyono, 2023)

Mengacu pada kondisi yang ada, setelah data kuesioner terkumpul, dilakukan serangkaian perhitungan statistik guna mengetahui tingkatan tertimbang dari tiap butir pernyataan. Jawaban yang diperoleh dari responden kemudian diolah guna mengukur pengaruh antar variabel pada penelitian,

dengan penyanjian data pada bentuk tabel guna mendukung proses kalkulasi rata-rata. Hasil perhitungann yang diperoleh ditampilkan pada tabel di bawah ini dan akan diikuti dengan pembuatan garis kontinum.

$$NJI = \frac{\text{Nilai Tertinggi} - \text{Nilai Terendah}}{\text{Jumlah Kriteria Pernyataan}} = \text{Lebar Skala} = \frac{5 - 1}{5} = 0,8$$

- a. Indeks Minimal : 1
- b. Indeks Maksimal : 5
- c. Interval :  $5-1 = 4$
- d. Jarak Interval :  $(5-1)/5 = 0,8$

**Tabel 4. 6 Kategori Skala**

Skala		Kategori
1,00	1,80	Sangat Rendah
1,81	2,60	Rendah
2,61	3,40	Cukup
3,41	4,20	Tinggi
4,21	5,00	Sangat Tinggi

(Sumber: Sugiyono, 2023) Sangat Tinggi

Sebagai alat bantu klasifikasi, garis kontinum berikut ini dimanfaatkan pada penelitian guna menggambarkan posisi tingkatan dari setiap variabel yang dikaji.

Sangat Rendah	Rendah	Cukup	Tinggi	Sangat Tinggi	
1,00	1,80	2,60	3,40	4,20	5,00

**Gambar 4. 4 Garis Kontinum**

(Sumber: Sugiyono, 2023)

Dalam penelitian ini terdapat beberapa pernyataan kuesioner *unfavorable* (negatif) yang digunakan untuk mengurangi kecenderungan bias jawaban responden. Sebelum dilakukan analisis statistik, seluruh item *unfavorable* telah melalui proses *reverse scoring* sehingga seluruh item menjadi konsisten. Oleh karena itu, interpretasi tingkatan *mean* pada analisis deskriptif dilakukan berdasarkan skor yang telah di *recode*.

#### 4.3.1 Distribusi Responden Variabel *Total Logistic Cost* (Y)

Tabel 4. 7 Hasil Responden *Total Logistic Cost* (Y)

Pernyataan Variabel Y	Skor										Mean	Keterangan
	STS (1)		TS (2)		N (3)		S (4)		SS (5)			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%		
Y.1	0	0%	1	2,5%	3	7,5%	19	47,5%	17	42,5%	4,30	Sangat Tinggi
Y.2	0	0%	1	2,5%	2	5%	26	65%	11	27,5%	4,17	Tinggi
Y.3	0	0%	3	7,5%	5	12,5%	26	65%	6	15%	3,87	Tinggi
Y.4	0	0%	0	0%	2	5%	15	37,5%	23	57,5%	4,52	Sangat Tinggi
Y.5	0	0%	2	5%	2	5%	33	82,5%	3	7,5%	3,92	Tinggi
Y.6	0	0%	1	2,5%	2	5%	16	40%	21	52,5%	4,42	Sangat Tinggi
Y.7	0	0%	0	0%	1	2,5%	35	87,5%	4	10%	4,07	Tinggi
Y.8	0	0%	1	2,5%	3	7,5%	23	57,5%	13	32,5%	4,20	Sangat Tinggi
Y.9	0	0%	1	2,5%	0	0%	29	72,5%	10	25%	4,20	Sangat Tinggi
Y.10	0	0%	2	5%	0	0%	18	45%	20	50%	4,45	Sangat Tinggi
Y.11	0	0%	0	0%	3	7,5%	16	40%	21	52,5%	4,45	Sangat Tinggi
Y.12	0	0%	1	2,5%	2	5%	27	67,5%	10	25%	4,15	Tinggi
<b>Total Rata-Rata Mean Variabel Y</b>											4,23	Sangat Tinggi

(Sumber: Hasil olah data peneliti, 2026)

Berdasarkan Tabel 4.7 diketahui bahwa variabel *Total Logistic Cost* (Y) memperoleh tingkatan *mean* sebesar 4,23 yang termasuk pada kategori sangat tinggi. Hal tersebut menunjukkan bahwa responden mempunyai persepsi yang

sangat baik terhadap komponen-komponen pembentuk *Total Logistic Cost* pada pengiriman impor tunggal FCL di PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang. Pada item Y.1 menyatakan, biaya transportasi merupakan komponen utama dalam *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal FCL, diperoleh tingkatan *mean* sebesar 4,30 dengan kategori sangat baik. Hasil ini mengartikan responden memahami bahwa biaya transportasi adalah komponen biaya terbesar dalam aktivitas logistik impor.

Pada item Y.2 menyatakan, pengelolaan biaya transportasi yang baik dapat meningkatkan efisiensi logistik. Diperoleh *mean* sebesar 4,17 menunjukkan bahwa responden mentingkatkan pengendalian biaya transportasi berperan penting dalam meningkatkan efisiensi logistik perusahaan. Pada item Y.3 merupakan item *unfavorable* yang menyatakan, biaya transportasi tidak memberikan kontribusi yang signifikan terhadap *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal FCL. Setelah *reverse scoring*, tingkatan *mean* sebesar 3,87 menunjukkan bahwa responden berpendapat biaya transportasi memberikan kontribusi yang signifikan terhadap *Total Logistic Cost*.

Pada pernyataan Y.4 menyatakan, lamanya kontainer berada di pelabuhan dapat meningkatkan biaya logistik. Hasil *mean* sebesar 4,52 menunjukkan responden memahami bahwa semakin lama kontainer berada di pelabuhan jadi semakin tinggi tarif yang ditanggung perusahaan. Pada item Y.5 menyatakan, biaya penyimpanan merupakan salah satu komponen *Total Logistic Cost*. Hasil *mean* sebesar 3,92 menunjukkan bahwa responden memahami pentingnya biaya penyimpanan sebagai bagian dari keseluruhan biaya logistik.

Pada pernyataan Y.6 merupakan item *unfavorable* yang menyatakan, biaya penumpukan kontainer tidak mempengaruhi *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal FCL perusahaan. Setelah *reverse scoring*, hasil *mean* sebesar 4,42 menunjukkan bahwa responden menilai biaya penumpukan kontainer berpengaruh terhadap *Total Logistic Cost* perusahaan. Pada item Y.7 menyatakan, efisiensi operasional dapat membantu menekan *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal FCL. Hasil *mean* sebesar 4,07 menunjukkan bahwa peningkatan efisiensi operasional diyakini dapat mengurangi biaya logistik yang dikeluarkan perusahaan.

Pada pernyataan Y.8 menyatakan, perencanaan operasional yang baik berkontribusi terhadap pengendalian biaya logistik. Hasil *mean* sebesar 4,20 menunjukkan bahwa responden metingkatkan perencanaan operasional merupakan faktor penting dalam pengendalian biaya logistik. Pada item Y.9 merupakan item *unfavorable* yang menyatakan, efisiensi operasional tidak berhubungan dengan *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal FCL. Setelah *reverse scoring*, hasil *mean* sebesar 4,20 menunjukkan bahwa responden metingkatkan efisiensi operasional memiliki hubungan dengan *Total Logistic Cost* perusahaan.

Pada pernyataan Y.10 menyatakan, efisiensi distribusi dapat membantu menekan biaya logistik. Hasil *mean* sebesar 4,45 menunjukkan bahwa efisiensi distribusi secara optimal dapat membantu meningkatkan efisiensi biaya logistik. Pada item Y.11 menyatakan, distribusi yang berjalan lancar dapat mengurangi biaya operasional. Hasil *mean* sebesar 4,45 menunjukkan bahwa distribusi yang aman dapat mengurangi biaya operasional perusahaan.

Pada pernyataan Y.12 menyatakan, ketidakefisienan distribusi dapat meningkatkan *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal FCL. Hasil *mean* sebesar 4,15 menunjukkan bahwa responden menilai distribusi yang tidak efisien dapat meningkatkan biaya logistik perusahaan. Secara keseluruhan, tingkatan rata-rata variabel *Total Logistic Cost* (Y) sebesar 4,23 mengartikan bahwa responden mempunyai pendapat yang sangat baik pada indikator biaya transportasi, biaya penyimpanan, biaya penumpukan, efisiensi operasional serta efisiensi distribusi sebagai faktor-faktor yang membentuk *Total Logistic Cost* pada pengiriman impor tunggal FCL di PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang.

#### 4.3.2 Distribusi Responden Variabel Jarak Tempuh (X1)

**Tabel 4. 8 Hasil Responden Jarak Tempuh (X1)**

Pernyataan Variabel X1	Skor										Mean	Keterangan
	STS (1)		TS (2)		N (3)		S (4)		SS (5)			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%		
X1.1	0	0%	0	0%	2	5%	5	12,5%	33	82,5%	4,77	Sangat Tinggi
X1.2	0	0%	0	0%	0	0%	23	57,5%	17	42,5%	4,42	Sangat Tinggi
X1.3	2	5%	0	0%	0	0%	11	27,5%	27	67,5%	4,52	Sangat Tinggi
X1.4	0	0%	1	2,5%	3	7,5%	25	62,5%	11	27,5%	4,15	Tinggi
X1.5	2	5%	1	2,5%	3	7,5%	25	62,5%	9	22,5%	3,95	Tinggi
X1.6	1	2,5%	1	2,5%	0	0%	17	42,5%	21	52,5%	4,40	Sangat Tinggi
X1.7	0	0%	0	0%	5	12,5%	21	52,5%	14	35%	4,22	Sangat Tinggi
X1.8	0	0%	1	2,5%	3	7,5%	27	67,5%	9	22,5%	4,10	Tinggi
<b>Total Rata-Rata Variabel X1</b>											4,31	Sangat Tinggi

(Sumber: Hasil olah data peneliti, 2026)

Berdasarkan Tabel 4.8 diketahui tingkatan *mean* variabel jarak tempuh sebesar 4,31 yang dikategorikan sangat tinggi. Hal tersebut menunjukkan

bahwa responden mempunyai persepsi yang positif terhadap pengaruh jarak tempuh terhadap biaya logistik perusahaan. X1.1 menyatakan bahwa, semakin jauh lokasi tujuan pengiriman semakin besar biaya logistik yang harus ditanggung perusahaan. Tingkatan *mean* sebesar 4,77 menunjukkan bahwa responden sangat setuju bahwa peningkatan jarak pengiriman akan meningkatkan biaya logistik perusahaan.

Pada item X1.2 menyatakan bahwa, jarak pengiriman menjadi pertimbangan dalam perencanaan operasional distribusi. Tingkatan *mean* menunjukkan bahwa responden menilai jarak pengiriman merupakan faktor penting dalam penyusunan kegiatan distribusi. Item X1.3 merupakan pernyataan *unfavorable* yang menyatakan, perbedaan jarak tujuan pengiriman tidak mempengaruhi biaya logistik perusahaan. Setelah dilakukan *reverse scoring*, tingkatan *mean* sebesar 4,52 menunjukkan bahwa responden menilai perbedaan jarak tujuan pengiriman berpengaruh terhadap biaya logistik perusahaan.

Pada item X1.4 menyatakan bahwa, pengiriman ke lokasi yang lebih jauh membutuhkan penggunaan sumber daya operasional yang lebih besar. Tingkatan *mean* sebesar 4,15 menunjukkan bahwa responden memahami pengiriman jarak jauh memerlukan tambahan sumber daya seperti bahan bakar, tenaga kerja, dan waktu operasional. Item X1.5 menyatakan, ketepatan rute distribusi dapat membantu menekan biaya logistik. Tingkatan *mean* 3,95 menunjukkan bahwa responden menilai memilih rute yang tepat dapat berperan dalam efisiensi biaya logistik.

Pada item X1.6 merupakan pernyataan *unfavorable* yang menyatakan, rute perjalanan tidak memiliki pengaruh terhadap efisiensi distribusi barang. Setelah *reverse scoring*, tingkatan *mean* sebesar 4,40 menunjukkan bahwa responden menilai rute perjalanan berpengaruh terhadap efisiensi distribusi barang. Item X1.7 menyatakan, penggunaan armada yang baik lebih dapat mengurangi biaya operasional pengiriman. Tingkatan *mean* sebesar 4,22 menunjukkan bahwa responden percaya penggunaan armada yang baik dapat membantu menurunkan biaya operasional.

Pada item X1.8 merupakan pernyataan *unfavorable* yang menyatakan, efisiensi rute distribusi tidak menjadi perhatian dalam kegiatan pengiriman barang. Setelah *reverse scoring*, tingkatan *mean* sebesar 4,10 menunjukkan bahwa responden menganggap efisiensi rute distribusi merupakan faktor penting dalam kegiatan pengiriman.

#### 4.3.3 Distribusi Responden Variabel *Dwelling Time* (X2)

Tabel 4. 9 Hasil Responden *Dwelling Time* (X2)

Pernyataan Variabel X2	Skor										Mean	Keterangan
	STS (1)		TS (2)		N (3)		S (4)		SS (5)			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%		
X2.1	0	0%	0	0%	0	0%	16	40%	24	60%	4,60	Sangat Tinggi
X2.2	0	0%	0	0%	2	5%	22	55%	16	40%	4,35	Sangat Tinggi
X2.3	0	0%	2	5%	15	37,5%	17	42,5%	6	15%	3,67	Tinggi
X2.4	0	0%	1	2,5%	1	2,5%	24	60%	14	35%	4,27	Sangat Tinggi
X2.5	0	0%	0	0%	1	2,5%	18	45%	21	52,5%	4,50	Sangat Tinggi
X2.6	1	2,5%	1	2,5%	6	15%	22	5,5%	10	25%	3,97	Tinggi
X2.7	0	0%	0	0%	0	0%	17	42,5%	23	57,5%	4,57	Sangat Tinggi
X2.8	0	0%	1	2,5%	0	0%	21	52,5%	18	45%	4,40	Sangat Tinggi
X2.9	0	0%	0	0%	3	7,5%	26	65%	11	27,5%	4,20	Sangat Tinggi
<b>Total Rata-Rata Variabel X2</b>											4,28	Sangat Tinggi

(Sumber: Hasil olah data peneliti, 2026)

Berdasarkan Tabel 4.9 dimaksudkan bahwa tingkatan *mean* variabel *dwelling time* sebesar 4,28 yang dikategorikan sangat tinggi. Pada item X2.1 menyatakan, keterlambatan penyampaian dokumen impor dapat memperpanjang *dwelling time*. Tingkatan *mean* sebesar 4,60 menunjukkan bahwa responden sangat setuju bahwa ketepatan penyampaian dokumen berpengaruh terhadap *dwelling time*.

Dalam item X2.2 menyatakan, kelengkapan dokumen impor membantu mempercepat proses pengeluaran kontainer. Tingkatan *mean* sebesar 4,35 menunjukkan bahwa kelengkapan dokumen dapat mempercepat proses pelayaran di pelabuhan. Pada item X2.3 merupakan pernyataan *unfavorable* yang menyatakan, proses administrasi sebelum *clearance* tidak mempengaruhi lamanya *dwelling time*. Setelah *reverse scoring*, tingkatan *mean* sebesar 3,67 menunjukkan bahwa responden menilai proses administrasi sebelum *clearance* mempengaruhi *dwelling time*.

Pada item X2.4 menyatakan, proses pemeriksaan oleh Bea Cukai dapat mempengaruhi *dwelling time* kontainer. Tingkatan *mean* sebesar 4,27 menunjukkan bahwa aktivitas pemeriksaan berkontribusi terhadap lamanya kontainer berada di pelabuhan. Item X2.5 menyatakan bahwa, semakin lama proses *custom clearance* semakin besar potensi biaya logistik. Tingkatan *mean* sebesar 4,50 menunjukkan bahwa responden menilai keterlambatan *clearance* dapat meningkatkan biaya logistik.

Pada item X2.6 merupakan pernyataan *unfavorable* yang menyatakan, lamanya proses *clearance* tidak berdampak pada biaya logistik perusahaan.

Setelah *reverse scoring*, tingkatan *mean* sebesar 3,97 menunjukkan bahwa responden menilai lamanya proses *clearance* berdampak terhadap biaya logistik. Item X2.7 menyatakan, keterlambatan pengeluaran kontainer dari pelabuhan dapat meningkatkan biaya logistik. Tingkatan *mean* sebesar 4,57 menunjukkan bahwa responden memahami bahwa keterlambatan pengeluaran kontainer dapat menambah biaya yang harus ditanggung perusahaan.

Pada item X2.8 menyatakan, *dwelling time* yang lebih singkat membantu meningkatkan efisiensi operasional. Tingkatan *mean* sebesar 4,40 menunjukkan bahwa responden menilai percepatan *dwelling time* dapat meningkatkan efisiensi operasional perusahaan. Item X2.9 merupakan pernyataan *unfavorable* yang menyatakan, waktu tinggal kontainer di pelabuhan tidak berpengaruh terhadap biaya distribusi. Setelah *reverse scoring*, tingkatan *mean* sebesar 4,20 menunjukkan bahwa responden meningkatkan waktu tinggal kontainer di pelabuhan mempengaruhi biaya distribusi.

#### 4.3.4 Distribusi Responden Variabel Ukuran Kontainer (X3)

Tabel 4. 10 Hasil Responden Ukuran Kontainer (X3)

Pernyataan Variabel X3	Skor										Mean	Keterangan
	STS (1)		TS (2)		N (3)		S (4)		SS (5)			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%		
X3.1	0	0%	1	2,5%	1	2,5%	9	22,5%	29	72,5%	4,65	Sangat Tinggi
X3.2	0	0%	0	0%	4	10%	17	42,5%	19	47,5%	4,37	Sangat Tinggi
X3.3	1	2,5%	0	0%	1	2,5%	11	27,5%	11	27,5%	4,57	Tinggi
X3.4	0	0%	1	2,5%	7	17,5%	16	40%	16	40%	4,17	Tinggi
X3.5	0	0%	0	0%	8	20%	25	62,5%	7	17,5%	3,97	Tinggi
X3.6	0	0%	1	2,5%	2	5%	11	27,5%	26	65%	4,55	Sangat Tinggi
X3.7	0	0%	1	2,5%	0	0%	12	30%	27	67,5%	4,62	Sangat Tinggi
X3.8	1	2,5%	1	2,5%	2	5%	9	22,5%	27	67,5%	4,50	Sangat Tinggi
<b>Total Rata-Rata Variabel X3</b>											4,42	Sangat Tinggi

(Sumber: Hasil olah data peneliti, 2026)

Berdasarkan Tabel 4.10 dimaksudkan bahwa tingkatan mean variabel ukuran kontainer sebesar 4,42 yang dikategorikan sangat tinggi. Pada item X3.1 menyatakan bahwa, pemilihan ukuran kontainer harus disesuaikan dengan volume barang yang dikirim. Tingkatan *mean* sebesar 4,65 menunjukkan bahwa kapasitas muatan berperan dalam efisiensi distribusi. Item X3.2 menyatakan bahwa, kapasitas muatan kontainer mempengaruhi efisiensi distribusi barang. Tingkatan *mean* sebesar 4,37 menunjukkan bahwa kapasitas muatan berperan dalam efisiensi distribusi.

Pada Item X3.3 merupakan pernyataan *unfavorable* yang menyatakan, besar kecilnya kapasitas kontainer tidak berpengaruh terhadap proses distribusi. Setelah *reverse scoring*, tingkatan *mean* sebesar 4,57 menunjukkan bahwa responden meningkatkan kapasitas kontainer berpengaruh terhadap proses distribusi. Item X3.4 menyatakan, penggunaan kontainer yang sesuai

kapasitas dapat membantu mengoptimalkan biaya logistik. Tingkatan *mean* sebesar 4,17 menunjukkan bahwa pemilihan kapasitas kontainer yang tepat dapat meningkatkan efisiensi biaya.

Pada item X3.5 menyatakan bahwa, pemanfaatan ruang kontainer yang maksimal dapat meningkatkan efisiensi pengiriman. Tingkatan *mean* sebesar 3,97 menunjukkan bahwa responden menilai pemanfaatan ruang kontainer yang optimal membantu meningkatkan efisiensi pengiriman. Item X3.6 merupakan pernyataan *unfavorable* yang menyatakan, pemilihan ukuran kontainer 40ft atau 20ft tidak berpengaruh terhadap efisiensi biaya distribusi. Setelah *reverse scoring*, tingkatan *mean* sebesar 4,55 menunjukkan bahwa responden menilai pemilihan ukuran kontainer mempengaruhi efisiensi biaya distribusi.

Pada item X3.7 menyatakan, perbedaan ukuran kontainer dapat menyebabkan perbedaan biaya operasional pengiriman. Tingkatan *mean* sebesar 4,62 menunjukkan bahwa ukuran kontainer berpengaruh terhadap biaya operasional pengiriman. Item X3.8 merupakan pernyataan *unfavorable* yang menyatakan, ukuran kontainer tidak mempengaruhi biaya logistik yang dikeluarkan perusahaan. Setelah *reverse scoring*, tingkatan *mean* sebesar 4,50 menunjukkan bahwa responden meningkatkan ukuran kontainer mempengaruhi biaya logistik perusahaan.

Mengacu pada hasil analisis statistik deskriptif pada semua variabel penelitian, diperoleh tingkatan rata-rata masing-masing variabel yaitu jarak tempuh sebesar 4,31, *dwelling time* sebesar 4,28 ukuran kontainer sebesar 4,42 dan *Total Logistic Cost* sebesar 4,23. Seluruh variabel dikategorikan baik

hingga sangat baik, yang menunjukkan bahwa responden memiliki persepsi positif terhadap faktor-faktor yang diteliti dalam kegiatan pengiriman impor tunggal FCL pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang. Hasil analisis deskriptif ini selanjutnya akan digunakan sebagai dasar pengujian hipotesis penelitian.

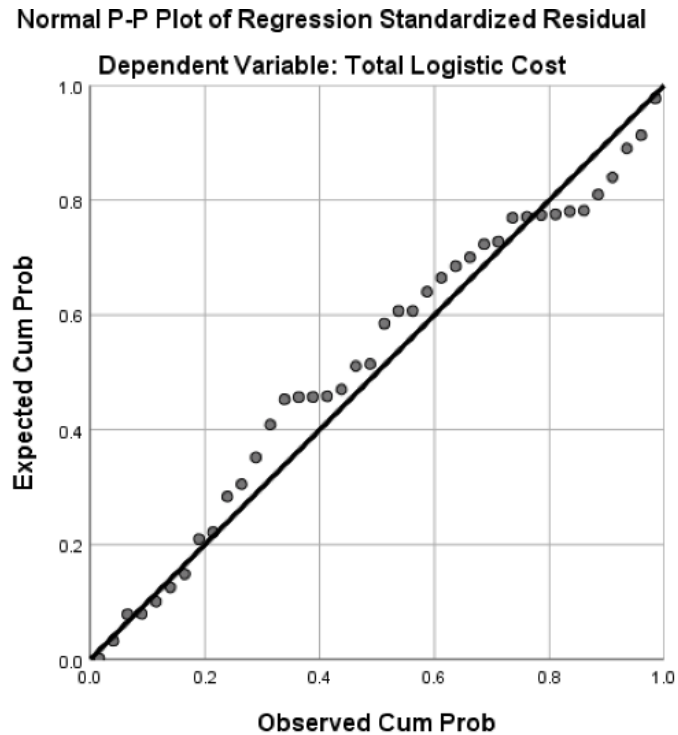
#### **4.4 Hasil Pengujian Hipotesis**

##### **4.4.1 Uji Asumsi Klasik**

Uji asumsi klasik dipakai guna melihat apakah data penelitian sudah mencukupi persyaratan yang diperlukan pada analisis regresi linear berganda. Model regresi yang baik harus memenuhi asumsi normalitas, multikolinearitas tidak terjadi antar variabel bebas, serta tidak mengalami heteroskedastisitas.

##### **4.4.1.1 Uji Normalitas**

Uji normalitas dilakukan guna mengetahui apakah data residual pada model regresi berdistribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik ialah model yang hasil residual berdistribusi normal. Pada penelitian ini, uji normalitas dilaksanakan memakai Normal P-P Plot serta *Kolmogorov-Smirnov* dengan signifikansi sebesar 0,05. Temuan hasil uji normalitas antara lain:



**Gambar 4. 5 Grafik Normal P-P Plot**

(Sumber: Hasil data diolah peneliti memakai SPSS 26, 2026)

Pada Gambar 4.5, bisa dilihat titik-titik residual menyebar di sekitar garis miring dan mengikuti arah garis miring. Artinya, data residual dalam penelitian ini berdistribusi normal sehingga mencukupi asumsi normalitas. Disamping itu, uji normalitas juga dilaksanakan memakai uji K-S untuk memperkuat hasil pengujian.

Tabel 4. 11 Hasil Uji *Kolmogorov-Smirnov*

**One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

		Unstandardized Residual
N		40
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	.0000000
	Std. Deviation	1.67265294
Most Extreme Differences	Absolute	.126
	Positive	.084
	Negative	-.126
Test Statistic		.126
Asymp. Sig. (2-tailed)		.111 <sup>c</sup>

a. Test distribution is Normal.  
 b. Calculated from data.  
 c. Lilliefors Significance Correction.

(Sumber: Olah data peneliti memakai SPSS 26, 2026)

Berdasarkan Tabel 4.11, diperoleh tingkatan signifikansi (Asymp. Sig (2-tailed)) sebesar 0,111. Tingkatan 0,111 lebih besar dari 0,05 artinya data residual berdistribusi normal. Maka dari itu, model regresi telah mencukupi asumsi normalitas dan bisa dipakai guna pengujian selanjutnya.

#### 4.4.1.2 Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas dilaksanakan guna melihat apakah terdapat hubungan atau korelasi yang tinggi antar variabel bebas jarak tempuh, *dwelling time*, dan ukuran kontainer pada model regresi. Pengujian multikolinearitas dilaksanakan dengan melihat *Tolerance* serta *Variance Inflation Factor* (VIF). Apabila tingkatan *Tolerance* > 0,10 dan tingkatan VIF < 10, jadi bisa diartikan bahwa multikolinearitas tidak terjadi.

Tabel 4. 12 Hasil Uji Multikolinearitas

		Coefficients <sup>a</sup>						
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients			Collinearity Statistics	
Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.	Tolerance	VIF
1	(Constant)	42.158	3.757		11.222	.000		
	Jarak Tempuh	.265	.099	.399	2.679	.011	.801	1.249
	Dwelling Time	-.213	.092	-.380	-2.323	.026	.663	1.507
	Ukuran Kontainer	.227	.097	.413	2.341	.025	.571	1.751

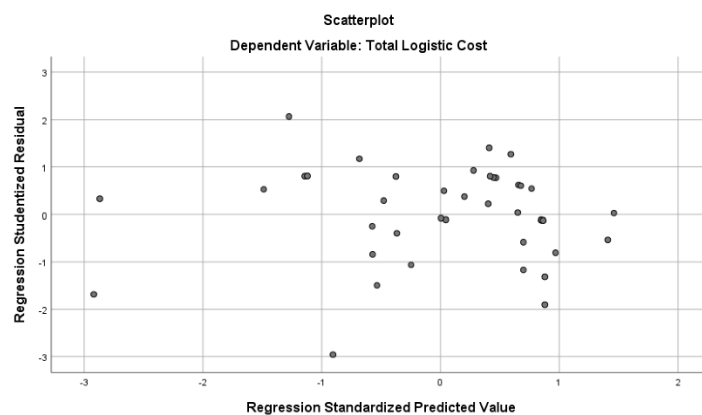
a. Dependent Variable: Total Logistic Cost

(Sumber: Olah data peneliti memakai SPSS 26, 2026)

Mengacu Tabel 4.12, seluruh variabel bebas mempunyai tingkatan *Tolerance* diatas 0,10 serta tingkatan VIF dibawah 10. Dimaksudkan, model regresi pada penelitian ini tidak mengalami multikolinearitas. Serta tidak terdapat hubungan linear serupa diantara sebagian maupun keseluruhan variabel penjelas yang terdapat pada model regresi.

#### 4.4.1.3 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dilakukan guna mengetahui apakah terdapat ketidaksamaan varians residual pada model regresi. Pada penelitian ini, uji heteroskedastisitas dilaksanakan menggunakan metode *Scatterplot*.



Gambar 4. 6 Hasil *Scatterplot* Uji Heteroskedastisitas

(Sumber: Data diolah peneliti menggunakan SPSS 26, 2026)

Mengacu pada Gambar 4.6, terlihat titik-titik meluas secara tidak teratur diatas dan dibawah 0 pada sumbu Y serta tidak membentuk pola tertentu. Dimaksudkan, model regresi tidak terjadi keberagaman varians atau pertanda heteroskedastisitas. Artinya, tidak terdapat kesalahan standar pada suatu variabel yang dipantau selama jangka waktu tertentu atau sifatnya konstan.

#### 4.4.2 Uji Regresi Linear Berganda

Uji regresi linear berganda dipakai guna melihat pengaruh variabel jarak tempuh, *dwelling time*, dan ukuran kontainer terhadap *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal FCL pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang. Analisis ini memanfaatkan tingkatan *Standardized Coefficients* (Beta) guna mengukur besarnya pengaruh relatif dari masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat. Tingkatan beta digunakan karena satuannya telah distandarkan, sehingga memungkinkan perbandingan langsung antar variabel yang mungkin memiliki skala pengukuran berbeda. Dengan demikian, dapat diketahui variabel mana yang paling mempengaruhi *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal FCL pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang.

**Tabel 4. 13 Hasil Uji Regresi Linear Berganda**

Coefficients <sup>a</sup>								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	42.158	3.757		11.222	.000		
	Jarak Tempuh	.265	.099	.399	2.679	.011	.801	1.249
	Dwelling Time	-.213	.092	-.380	-2.323	.026	.663	1.507
	Ukuran Kontainer	.227	.097	.413	2.341	.025	.571	1.751

a. Dependent Variable: Total Logistic Cost

(Sumber: Olah data peneliti memakai SPSS 26, 2026)

Mengacu pada Tabel 4.13, menunjukkan bahwa tingkatan koefisien beta (*Standardized Coefficients*) untuk setiap variabel bebas, yaitu Jarak Tempuh (X1) sebesar 0,399, *Dwelling Time* (X2) sebesar -0,380, dan Ukuran Kontainer (X3) sebesar 0,413. Tingkatan koefisiensi beta ini menggambarkan sejauh mana tiap variabel bebas memberikan dampak terhadap variabel yang dipengaruhi, yaitu *Total Logistic Cost* sebagai berikut:

1. Ukuran Kontainer (X3) memiliki pengaruh paling besar dengan tingkatan beta sebesar 0,413. Artinya, peningkatan persepsi positif terhadap ukuran kontainer akan memberikan pengaruh paling besar dalam meningkatkan *Total Logistic Cost*.
2. Jarak Tempuh (X1) juga berpengaruh, namun memiliki pengaruh lebih rendah dari Ukuran Kontainer (X3), dengan tingkatan beta sebesar 0,399 terhadap *Total Logistic Cost* (Y). Artinya, jarak tempuh dapat mendorong peningkatan *Total Logistic Cost*, namun tingkat pengaruhnya masih berada dibawah variabel ukuran kontainer, yang memiliki pengaruh lebih dominan.
3. *Dwelling Time* (X2), memiliki pengaruh negatif terhadap *Total Logistic Cost* dengan tingkatan sebesar -0,380. Artinya, semakin baik pengelolaan *dwelling time*, maka *Total Logistic Cost* cenderung menurun. Sebaliknya, semakin buruk pengelolaan *dwelling time*, maka *Total Logistic Cost* cenderung meningkat.

Selanjutnya, mengacu pada Tabel 4.13, didapat kesamaan regresi linear berganda sebagai representasi hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat pada penelitian ini. Kesamaan disusun menggunakan tingkatan

koefisiensi dari kolom *Unstandardized Coefficients (B)* pada hasil SPSS 26, karena tingkatan tersebut menggambarkan besarnya perubahan variabel terikat apabila variabel bebas terjadi kenaikan satu satuan, dengan asumsi variabel diluar tetap. Dengan demikian, persamaan regresi yang diperoleh berfungsi sebagai model matematis yang menjelaskan arah dan besarnya pengaruh jarak tempuh, *dwelling time*, dan ukuran kontainer terhadap *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal FCL pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang, Didapat persamaan antara lain:

$$Y = 42,158 + 0,265X1 + -0,213X2 + 0,227X3$$

Keterangan:

$Y = Total\ Logistic\ Cost$

$X1 = Jarak\ Tempuh$

$X2 = Dwelling\ Time$

$X3 = Ukuran\ Kontainer$

Maka dari itu, dapat disimpulkan bahwa:

1. Tingkatan konstanta ( $\alpha$ ) sebesar 42,158 menunjukkan bahwa jika variabel Jarak Tempuh ( $X1$ ), *Dwelling Time* ( $X2$ ), dan Ukuran Kontainer ( $X3$ ) dianggap konstan, maka tingkatan *Total Logistic Cost* ( $Y$ ) sebesar 42,158 satuan.
2. Koefisiensi regresi Jarak Tempuh ( $X1$ ) sebesar 0,265 menunjukkan bahwa tiap peningkatan satu satuan dalam variabel Jarak Tempuh ( $X1$ ), dengan asumsi variabel lain tetap, akan meningkatkan *Total Logistic*

*Cost* (Y) sebesar 0,265 satuan. koefisien yang bernilai positif menunjukkan bahwa semakin jauh jarak tempuh distribusi, maka semakin tinggi *Total Logistic Cost* yang ditanggung perusahaan.

3. Koefisien regresi *Dwelling Time* (X2) sebesar -0,213 menunjukkan bahwa tiap peningkatan satu satuan dalam variabel *dwelling time*, dengan asumsi variabel lain tetap, bakal menurunkan *Total Logistic Cost* sebesar 0,213 satuan.
4. Koefisien regresi Ukuran Kontainer (X3) sebesar 0,227 menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu satuan dalam variabel ukuran kontainer, dengan asumsi variabel lain tetap, bakal menaikkan *Total Logistic Cost* sebesar 0,227 satuan.

Berdasarkan pada tingkatan koefisien regresi, seluruh variabel bebas memiliki arah pengaruh positif kecuali variabel *dwelling time* terhadap *Total Logistic Cost*. Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan jarak tempuh, dan ukuran kontainer cenderung diikuti oleh peningkatan *Total Logistic Cost*, sedangkan peningkatan *dwelling time* diikuti oleh penurunan *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal FCL pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang. Dengan demikian, variabel Ukuran Kontainer (X3) memiliki koefisien terbesar yakni 0,413, jadi bisa dikatakan sebagai variabel yang memberikan pengaruh paling dominan terhadap *Total Logistic Cost* dibandingkan Jarak Tempuh (X1) sebesar 0,399 dan *Dwelling Time* (X2) sebesar -0,380.

### 4.4.3 Uji t

Uji t dimanfaatkan guna mengukur seberapa signifikan pengaruh setiap variabel bebas terhadap variabel terikat secara terpisah. Dengan tingkat signifikansi 5% ( $\alpha = 0,05$ ) atau tingkat kepercayaan 95%, sebuah variabel dianggap berpengaruh signifikan jika tingkatan t hitung lebih besar dari t tabel. Jika kondisi ini terpenuhi, jadi hipotesis nol ( $H_0$ ) ditolak serta hipotesis alternatif ( $H_a$ ) diterima. *Degree of Freedom* (df) dihitung dengan rumus  $df = n - k - 1$ , dimana n adalah jumlah sampel dan k adalah jumlah variabel bebas. Berdasarkan perhitungan, diperoleh  $df = 40 - 3 - 1 = 36$ , dengan tingkatan t tabel sebesar 2,028. Hasil Uji t secara lengkap mengacu dalam Tabel 4.14.

**Tabel 4. 14 Hasil Uji t**

		Coefficients <sup>a</sup>					Collinearity Statistics	
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Tolerance	VIF
		B	Std. Error	Beta				
1	(Constant)	42.158	3.757		11.222	.000		
	Jarak Tempuh	.265	.099	.399	2.679	.011	.801	1.249
	Dwelling Time	-.213	.092	-.380	-2.323	.026	.663	1.507
	Ukuran Kontainer	.227	.097	.413	2.341	.025	.571	1.751

a. Dependent Variable: Total Logistic Cost

(Sumber: Data diolah peneliti menggunakan SPSS 26, 2026)

Berdasarkan hasil pada Tabel 4.14, diperoleh tingkatan t hitung dan tingkatan signifikansi untuk setiap variabel bebas. Dengan tingkat signifikansi 0,05, tingkatan t tabel yang digunakan ialah 2,028. Berikut merupakan penjelasan hasil analisis untuk masing-masing variabel bebas:

1. Variabel Jarak Tempuh ( $X_1$ ) mendapat tingkatan t hitung sebesar 2,679 dengan tingkatan signifikansi sebesar 0,011. Karena tingkatan t hitung sebesar  $2,679 > 2,028$  t tabel dan tingkatan signifikansi sebesar  $0,011 < 0,05$ , jadi  $H_1$  diterima. Jadi bisa dimaksudkan bahwa jarak tempuh

berpengaruh positif serta signifikan terhadap *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal *Full Container Load* (FCL) pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang.

2. Variabel *Dwelling Time* (X2) mendapat tingkatan t hitung sebesar -2,323 dengan tingkatan signifikansi sebesar 0,026. Karena tingkatan absolut t hitung sebesar  $2,323 > 2,028$  t tabel dan tingkatan signifikansi sebesar  $0,026 < 0,05$ , jadi H2 diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa *dwelling time* berpengaruh negatif serta signifikan terhadap *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal *Full Container Load* (FCL) pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang.
3. Variabel Ukuran Kontainer (X3) memperoleh tingkatan t hitung sebesar 2,341 dengan tingkatan signifikansi sebesar 0,025. Karena tingkatan t hitung sebesar  $2,341 > 2,028$  t tabel dan tingkatan signifikansi sebesar  $0,025 < 0,05$ , jadi H3 diterima. Jadi bisa dikatakan bahwa ukuran kontainer berpengaruh positif dan signifikan terhadap *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal *Full Container Load* (FCL) pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang.

Berdasarkan hasil uji t diketahui bahwa setiap variabel bebas, yaitu Jarak Tempuh (X1), *Dwelling Time* (X2), dan Ukuran Kontainer (X3) memiliki tingkatan signifikansi tidak lebih dari 0,05 dan nilai t hitung lebih tinggi dari t tabel 2,028. Oleh karena itu, ketiga variabel terbilang berpengaruh signifikan secara parsial terhadap *Total Logistic Cost* (Y) pengiriman impor tunggal FCL pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang.

#### 4.4.4 Uji F

Uji F dilakukan guna melihat apakah variabel Jarak Tempuh (X1), *Dwelling Time* (X2), dan Ukuran Kontainer (X3) secara simultan berpengaruh terhadap *Total Logistic Cost* (Y). Kriteria pengambilan keputusan jika tingkatan signifikansi  $< 0,05$  berarti ada pengaruh yang signifikan, jika tingkatan signifikansi  $> 0,05$  jadi tidak ada pengaruh yang signifikan. Secara umum, uji F dipakai guna menilai sejauh mana model regresi yang dibuat layak dipakai. Hasil pengujian mengacu dalam Tabel 4.15.

**Tabel 4. 15 Hasil Uji F**

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	61.262	3	20.421	6.737	.001 <sup>b</sup>
	Residual	109.113	36	3.031		
	Total	170.375	39			

a. Dependent Variable: Total Logistic Cost

b. Predictors: (Constant), Ukuran Kontainer, Jarak Tempuh, *Dwelling Time*

(Sumber: Data diolah peneliti menggunakan SPSS 26, 2026)

Mengacu hasil analisis pada Tabel 4.15, menunjukkan tingkatan F hitung sebesar 6,737, yang lebih besar dibandingkan tingkatan F tabel sebesar 2,87. Tingkatan F tabel tersebut dihitung menggunakan df sebesar 36, berdasarkan rumus  $df = n - k - 1$  ( $40 - 3 - 1$ ). Selain itu, tingkat signifikansi yang dihasilkan sebesar  $0,001 < 0,05$ , jadi H4 diterima. Artinya, bisa dimaksudkan bahwa variabel jarak tempuh, *dwelling time*, dan ukuran kontainer secara simultan berpengaruh signifikan terhadap *Total Logistic Cost* pengiriman

impor tunggal *Full Container Load* (FCL) pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang.

#### 4.4.5 Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi ( $R^2$ ) dipakai guna melihat seberapa tinggi kesiapan variabel bebas dalam menjelaskan variabel terikat. Jika tingkatan  $R^2$  sama dengan 0, maka variabel bebas (X) tidak bisa menyatakan variasi yang terjadi pada variabel terikat (Y) sama sekali. Sebaliknya, jika tingkatan  $R^2$  mencapai 1, berarti seluruh perubahan pada variabel terikat (Y) bisa dideskripsikan sepenuhnya dari variabel bebas (X), sehingga semua titik data tepat berada di garis regresi. Oleh sebab itu, kualitas sebuah model regresi dapat ditingkatkan berdasarkan tingkatan  $R^2$  yang berada dalam rentang 0 sampai 1. Tingkatan koefisien determinasi bisa dilihat pada tingkatan *R Square* hasil analisis regresi pada Tabel 4.16.

**Tabel 4. 16 Hasil Uji Koefisien Determinasi ( $R^2$ )**

<b>Model Summary<sup>b</sup></b>				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.600 <sup>a</sup>	.360	.306	1.741

a. Predictors: (Constant), Ukuran Kontainer, Jarak Tempuh, Dwelling Time

b. Dependent Variable: Total Logistic Cost

(Sumber: Data diolah peneliti menggunakan SPSS 26, 2026)

Berdasarkan hasil analisis pada Tabel 4.16, menunjukkan tingkatan R sebesar 0,600 serta tingkatan  $R^2$  sebesar 0,360. Tingkatan tersebut menunjukkan bahwa variabel Jarak Tempuh (X1), *Dwelling Time* (X2), dan Ukuran Kontainer (X1) secara bersamaan dapat menjelaskan variasi *Total*

*Logistic Cost* (Y) sebesar 36%., sedangkan sisanya 64% variasi *Total Logistic Cost* dipengaruhi dari variabel lain di luar model kajian yang tidak dikaji.

Selain itu, tingkatan *Adjusted R Square* sebesar 0,306 menunjukkan bahwa kemampuan model regresi dalam menjalankan variasi *Total Logistic Cost* adalah sebesar 30,6%, sedangkan sebesar 69,4% dipengaruhi dari variabel di luar penelitian. Jadi, bisa dimaksudkan bahwa kontribusi ketiga variabel bebas terhadap *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal FCL pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang berada pada kategori cukup kuat.

## **4.5 Pembahasan**

Pembahasan penelitian dilakukan mengacu pada hasil pengujian hipotesis yang telah dilakukan pada bagian sebelumnya. Pembahasan ini bertujuan untuk menjelaskan keterkaitan hasil penelitian dengan teori yang digunakan sebagai landasan penelitian, hasil penelitian terdahulu, serta memberikan interpretasi peneliti terhadap temuan yang diperoleh pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang sebagai objek penelitian.

### **4.5.1 Pengaruh Jarak Tempuh Terhadap *Total Logistic Cost* (H1)**

Temuan penelitian menunjukkan variabel Jarak Tempuh (X1) memiliki tingkatan t hitung sebesar  $2,679 > 2,028$  t tabel dengan tingkatan signifikansi sebesar  $0,011 < 0,05$ , sehingga H1 diterima. Maka, jarak tempuh berpengaruh signifikan terhadap *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal *Full Container Load* (FCL) pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa semakin jauh lokasi tujuan distribusi, jadi semakin tinggi biaya logistik yang perlu ditanggung perusahaan. Kondisi tersebut terjadi karena jarak distribusi yang lebih panjang membutuhkan

penggunaan bahan bakar, upah tenaga kerja, serta tarif operasional kendaraan yang lebih besar dibandingkan distribusi dengan jarak yang lebih pendek.

Hasil studi ini selaras dengan pandangan yang disampaikan oleh Ballou (2004) dan Rodrigue (2024) yang menyatakan bahwa jarak distribusi merupakan salah satu faktor utama yang memengaruhi biaya transportasi logistik. Semakin jauh jarak yang di tempuh, semakin besar tarif yang perlu ditanggung dalam kegiatan distribusi barang. Hasil penelitian juga mendukung penelitian Adabiansyah (2025) yang menemukan bahwa faktor distribusi dan alokasi pengiriman berpengaruh terhadap efisiensi biaya logistik. Selain itu, temuan juga didukung oleh data sekunder yaitu data operasional PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang tahun 2025 yang menunjukkan bahwa jarak tempuh distribusi impor FCL memiliki rentang yang cukup besar antara 4 km hingga 545 km dengan rata-rata 125,27 km.

Dapat disimpulkan, variasi jarak distribusi tersebut menunjukkan adanya perbedaan kebutuhan penggunaan armada, konsumsi bahan bakar, waktu perjalanan, dan biaya operasional distribusi. Kondisi tersebut memperkuat hasil penelitian bahwa jarak tempuh berpengaruh terhadap *Total Logistic Cost* karena semakin jauh jarak distribusi maka semakin tinggi tarif yang perlu ditanggung perusahaan. Menurut peneliti, hasil ini menunjukkan bahwa pengelolaan rute distribusi yang efektif dapat menjadi salah satu strategi perusahaan dalam mengendalikan biaya logistik sehingga kegiatan pengiriman impor FCL dapat berjalan lebih efisien.

#### 4.5.2 Pengaruh Dwelling Time Terhadap *Total Logistic Cost* (H2)

Temuan penelitian menunjukkan variabel *Dwelling Time* (X2) memiliki tingkatan t hitung sebesar -2,323 dengan tingkatan signifikansi sebesar  $0,026 < 0,05$ , jadi H2 diterima. Maka, *dwelling time* berpengaruh signifikan terhadap *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal *Full Container Load* (FCL) pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang. Koefisien regresi (t hitung) memiliki tingkatan negatif sebesar -2,323. Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan efektivitas pengelolaan *dwelling time* seperti efisiensi *pre-clearance*, *custom clearance*, dan *post-clearance* akan menurunkan *Total Logistic Cost*. Sebaliknya, apabila *dwelling time* semakin lama maka biaya logistik lebih meningkat.

Temuan penelitian sejalan dengan teori World Bank (2023) yang menjelaskan bahwa *dwelling time* yang tinggi dapat meningkatkan biaya logistik melalui biaya penumpukan, penyimpanan, dan keterlambatan distribusi barang. Notteboom et al. (2022) juga menyatakan bahwa lamanya waktu tinggal kontainer di pelabuhan akan meningkatkan *storage cost*, *handling cost*, serta biaya operasional lainnya. Hasil studi ini mendukung kajian Putri (2024) mengatakan bahwa *dwelling time* berhubungan dengan efisiensi logistik dan biaya operasional pelabuhan. Selain itu, penelitian Adrin (2025) menunjukkan bahwa *downtime* dan keterlambatan proses operasional dapat memengaruhi kelancaran pengiriman impor.

Hasil penelitian ini juga diperkuat oleh data sekunder perusahaan yaitu data operasional PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang tahun 2025 yang menunjukkan bahwa *dwelling time* pengiriman impor FCL berkisar antara 1

hingga 4 hari dengan rata-rata 1,51 hari. Perbedaan tersebut dipengaruhi oleh jalur pengeluaran yang ditetapkan oleh Bea Cukai, dimana jalur hijau umumnya memerlukan waktu 1-2 hari, sedangkan jalur merah 3-4 hari karena adanya pemeriksaan fisik barang. Variasi *dwelling time* tersebut menunjukkan adanya perbedaan efisiensi proses pengeluaran kontainer yang berpotensi menimbulkan perbedaan biaya logistik antar pengiriman. Menurut peneliti, *dwelling time* menjadi faktor penting karena kegiatan impor FCL sangat bergantung pada kecepatan proses *pre-clearance*, *custom clearance*, dan *post-clearance*. Semakin cepat kontainer keluar dari pelabuhan, semakin kecil biaya tambahan yang harus ditanggung perusahaan.

#### **4.5.3 Pengaruh Ukuran Kontainer Terhadap *Total Logistic Cost* (H3)**

Temuan penelitian menunjukkan variabel Ukuran Kontainer (X3) memiliki tingkatan t hitung sebesar  $2,341 > 2,028$  t tabel dengan tingkatan signifikansi sebesar  $0,025 < 0,05$ , sehingga H3 diterima. Maka, ukuran kontainer berpengaruh signifikan terhadap *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal *Full Container Load* (FCL) pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang. hasil penelitian menunjukkan bahwa pemilihan ukuran kontainer yang sesuai dengan volume barang dapat meningkatkan efisiensi distribusi dan menekan biaya logistik. Penggunaan kontainer yang tidak sesuai kapasitas dapat menyebabkan ruang muatan tidak termanfaatkan secara optimal sehingga biaya distribusi menjadi kurang efisien.

Temuan penelitian sesuai dengan teori Harrison et al. (2019) yang mengatakan bahwa kapasitas distribusi yang lebih besar dapat meningkatkan efisiensi biaya melalui skala ekonomi. Christopher (2016) juga menjelaskan

bahwa efisiensi biaya sangat dipengaruhi oleh tingkat utilisasi kapasitas distribusi. Hasil penelitian juga mendukung penelitian Adabiansyah (2025) menunjukkan bahwa jenis dan kapasitas kontainer berpengaruh terhadap efisiensi distribusi serta biaya logistik. Data operasional PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang tahun 2025 juga menunjukkan bahwa penggunaan kontainer 40 *feet* lebih dominan yaitu sebesar 76,25%, sedangkan penggunaan kontainer 20 *feet* sebesar 23,75%. Dominasi penggunaan kontainer 40 *feet* menunjukkan bahwa perusahaan lebih sering menangani pengiriman dengan kapasitas muatan yang relatif besar.

Dengan demikian, perbedaan kapasitas muatan tersebut berpotensi menimbulkan perbedaan efisiensi penggunaan ruang kontainer dan biaya distribusi sehingga memengaruhi *Total Logistic Cost*. Menurut peneliti, pemilihan kontainer yang tepat antara 20 *feet* dan 40 *feet* dapat membantu perusahaan mengoptimalkan penggunaan ruang muatan sehingga biaya distribusi menjadi lebih efisien.

#### **4.5.4 Pengaruh Jarak Tempuh, *Dwelling Time*, dan Ukuran Kontainer Terhadap *Total Logistic Cost* (H4)**

Berdasarkan hasil temuan uji F menunjukkan tingkatan F hitung sebesar  $6,737 > 2,87$  F tabel dengan tingkatan signifikansi sebesar  $0,001 < 0,05$  sehingga H4 diterima. Hasil menunjukkan bahwa jarak tempuh, *dwelling time*, dan ukuran kontainer secara bersamaan berpengaruh signifikan terhadap *Total Logistic Cost* pengiriman impor tunggal FCL pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang. Hasil studi selaras dengan teori Christopher (2016) yang menyatakan bahwa *Total Logistic Cost* merupakan akumulasi dari

berbagai komponen biaya yang meliputi biaya transportasi, biaya penyimpanan, biaya penanganan barang, serta aktivitas distribusi lainnya. Selain itu Ballou (2004) juga menjelaskan bahwa biaya logistik merupakan hasil interaksi berbagai aktivitas dalam sistem logistik yang tidak dapat dipisahkan satu sama lain. Artinya, dapat dimaksudkan bahwa pada studi ini jarak tempuh berhubungan dengan biaya transportasi, *dwelling time* berkaitan dengan biaya penyimpanan dan penanganan kontainer di pelabuhan, sedangkan ukuran kontainer berkaitan dengan efisiensi kapasitas distribusi. Maka dari itu, ketiga variabel tersebut secara teori merupakan faktor yang dapat memengaruhi *Total Logistic Cost*.

Selain itu, hasil studi juga didukung dari penelitian Patil et al. (2023) yang mengatakan bahwa biaya logistik dipengaruhi oleh berbagai faktor operasional yang saling berhubungan dalam rantai pasok dan distribusi barang. Penelitian Adabiansyah (2025) menunjukkan bahwa faktor distribusi dan pemanfaatan kapasitas pengiriman memiliki hubungan terhadap efisiensi biaya logistik. Sementara itu Putri (2024) menemukan bahwa efisiensi proses operasional yang berkaitan dengan waktu penanganan barang dapat memengaruhi biaya logistik perusahaan. Oleh karena itu, kesamaan tersebut menunjukkan bahwa *Total Logistic Cost* merupakan variabel yang dipengaruhi oleh berbagai faktor operasional, bukan hanya satu faktor tunggal.

Temuan penelitian juga diperkuat oleh data operasional PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang tahun 2025. Berdasarkan data 400 pengiriman impor tunggal FCL, diketahui bahwa jarak tempuh distribusi memiliki rentang yang cukup besar yaitu 4 km hingga 545 km dengan rata-rata 125,27 km. *dwelling*

*time* bervariasi antara 1 hingga 4 hari dengan rata-rata 1,51 hari, sedangkan penggunaan ukuran kontainer didominasi oleh kontainer 40 *feet* sebesar 76,25% dan kontainer 20 *feet* sebesar 23,75%. Variasi karakteristik operasional tersebut diikuti oleh variasi *Total Logistic Cost* yang cukup signifikan, yaitu berkisar antara Rp. 1.828.277 hingga Rp. 35.729.030 per pengiriman dengan rata-rata Rp. 12,947.546. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa terdapat perbedaan biaya logistik antar pengiriman yang dipengaruhi oleh perbedaan karakteristik operasional yang terjadi dalam kegiatan impor FCL pada PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang.

Menurut peneliti, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengendalian *Total Logistic Cost* tidak dapat dilakukan hanya dengan berfokus pada satu aspek operasional. Perusahaan perlu mengelola jarak tempuh distribusi melalui pemilihan rute yang efisien, mempercepat proses *dwelling time* melalui pengelolaan dokumen dan koordinasi dengan pihak terkait, serta mengoptimalkan pemanfaatan kapasitas kontainer sesuai volume barang yang diangkut dengan armada yang ada. Pengelolaan ketiga aspek tersebut secara terpadu dapat membantu perusahaan meningkatkan efisiensi operasional sekaligus mengendalikan *Total Logistic Cost* pada kegiatan pengiriman impor tunggal FCL.

#### **4.5.5 Koefisien Determinasi ( $R^2$ )**

Mengacu pada hasil analisis regresi linear berganda diperoleh tingkatan koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0,360. Tingkatan tersebut menunjukkan bahwa variabel jarak tempuh, *dwelling time*, dan ukuran kontainer dapat menjelaskan variasi *Total Logistic Cost* sebesar 36% sedangkan sisanya

sebesar 64% dijelaskan oleh variabel lain diluar model penelitian yang tidak diteliti. Tingkatan  $R^2$  sebesar 0,360 menunjukkan bahwa jarak tempuh, *dwelling time*, dan ukuran kontainer merupakan faktor yang berperan dalam pembentukan *Total Logistic Cost*, namun tidak menjadi satu-satunya determinan yang memengaruhi biaya logistik. Hasil studi selaras dengan teori yang dikemukakan Ballou (2004) dan (Christopher, 2016) yang menyatakan bahwa *Total Logistic Cost* merupakan akumulasi dari berbagai aktivitas logistik yang meliputi biaya transportasi, biaya penyimpanan, biaya penanganan barang, biaya administrasi, dan biaya distribusi lainnya.

Oleh hal tersebut, meskipun jarak tempuh, *dwelling time*, dan ukuran kontainer terbukti berpengaruh terhadap *Total Logistic Cost*, masih ada komponen lain yang ikut serta terhadap pembentukan biaya logistik secara keseluruhan. Kondisi tersebut juga dapat dilihat pada data operasional PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang tahun 2025. Meskipun terdapat variasi jarak tempuh antara 4 km hingga 545 km, *dwelling time* antara 1 hingga 4 hari, serta penggunaan kontainer 20 *feet* dan 40 *feet*, *Total Logistic Cost* tetap menunjukkan variasi yang cukup besar, yaitu antara Rp. 1.828.277 hingga Rp. 35.729.030 per pengiriman. Variasi biaya yang cukup lebar tersebut mengindikasikan bahwa terdapat variabel lain yang turut mempengaruhi *Total Logistic Cost* selain variabel yang diteliti.


Menurut peneliti, faktor lain yang berpotensi memengaruhi *Total Logistic Cost* antara lain biaya *freight*, biaya *trucking*, biaya *handling*, biaya kepabeanan, biaya *demurrage*, harga bahan bakar, kondisi lalu lintas distribusi, serta kebijakan operasional yang diterapkan perusahaan.

Komponen-komponen terbilang tidak dianalisis pada studi ini sehingga menjadi bagian dari variasi sebesar 64% yang belum dapat dijelaskan dalam penelitian. Meskipun demikian, nilai  $R^2$  sebesar 36% menunjukkan bahwa model penelitian mempunyai kesiapan yang cukup baik dalam mendeskripsikan *Total Logistic Cost*.

## **4.6 Output Penelitian**

### **4.6.1 Standar Operasional Prosedur (SOP) Pemilihan Ukuran Kontainer**

Berdasarkan hasil penelitian, variabel Ukuran Kontainer merupakan variabel yang memiliki pengaruh paling dominan terhadap *Total Logistic Cost* dengan nilai *Standardized Coefficients* Beta sebesar 0,413. Oleh karena itu, peneliti mengusulkan Standar Operasional Prosedur (SOP) Pemilihan Ukuran Kontainer sebagai implementasi hasil penelitian yang dapat diterapkan secara langsung oleh PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang dalam kegiatan pengiriman impor tunggal Full Container Load (FCL). SOP dapat dilihat pada Gambar 4.7.

 <b>PT. BERKAH JAYA LESTARINDO</b> <small>SEA &amp; AIR INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING CUSTOM CLEARANCE EXPORT &amp; IMPORT TRUCKING</small>	<b>SOP PEMILIHAN UKURAN KONTAINER</b>		
	<b>No. Dokumen</b>	<b>Disusun Oleh</b>	<b>Halaman</b>
	..... <b>Revisi :</b> .....	Staff Operasional .....	1 dari ....
<b>STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR</b>	<b>Tanggal</b> .....	<b>Diperiksa dan Disetujui Oleh</b> Manager .....	
<b>Ketentuan Umum</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemilihan ukuran kontainer harus mempertimbangkan efisiensi biaya dan optimalisasi kapasitas muatan.</li> <li>2. Penggunaan kontainer 20 feet diprioritaskan apabila kapasitas muatan belum memerlukan kontainer 40 feet, sehingga dapat menghindari biaya distribusi yang tidak efisien.</li> <li>3. Evaluasi utilisasi kontainer dilakukan pada setiap kegiatan <i>shipment</i> sebagai dasar peningkatan efektivitas operasional dan pengendalian Total Logistic Cost.</li> <li>4. Seluruh keputusan pemilihan ukuran kontainer harus didasarkan pada data volume, berat, dan karakteristik barang yang akan dikirim.</li> </ol>		
<b>Tujuan</b>	Memberikan pedoman dalam menentukan penggunaan kontainer 20 feet atau 40 feet secara tepat, agar kapasitas muatan optimal, efisiensi penggunaan kontainer meningkat, dan Total Logistic Cost dapat dikendalikan.		
<b>Referensi</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Christopher, Martin. (2016). Logistics &amp; supply chain management (Fifth). Financial Times.</li> <li>2. Ballou, R. H. (2004). Business logistics/supply chain management (5th ed.). Pearson Education.</li> <li>3. Kebijakan Operasional PT Berkah Jaya Lestarindo Semarang.</li> </ol>		
<b>Tahapan</b>	<b>1. Identifikasi Volume dan Berat Barang</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Menerima data barang dari pelanggan atau bagian operasional.</li> <li>b. Mengidentifikasi jenis barang, volume (CBM), berat (kg), serta karakteristik barang yang akan dikirim.</li> </ol>	
	<b>2. Analisis Kebutuhan Kapasitas Kontainer</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Menghitung total volume (CBM) dan berat barang.</li> <li>b. Membandingkan kebutuhan muatan dengan kapasitas kontainer 20 feet maupun 40 feet.</li> <li>c. Mempertimbangkan karakteristik barang yang memengaruhi pemilihan kontainer.</li> </ol>	
	<b>3. Pemilihan Ukuran Kontainer</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Menentukan ukuran kontainer berdasarkan hasil analisis.</li> <li>b. Mengutamakan pemanfaatan kapasitas kontainer secara optimal.</li> <li>c. Memastikan berat muatan tidak melebihi kapasitas maksimum kontainer.</li> </ol>	
	<b>4. Implementasi dan Pengiriman</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Melakukan pemesanan kontainer sesuai hasil keputusan.</li> <li>b. Melaksanakan proses stuffing dan pengiriman sesuai SOP operasional perusahaan.</li> <li>c. Memastikan kelengkapan dokumen pengiriman.</li> </ol>	
	<b>5. Evaluasi Utilisasi Kontainer</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Mengevaluasi tingkat pemanfaatan kapasitas kontainer berdasarkan realisasi pengiriman.</li> <li>b. Mengidentifikasi efektivitas pemilihan ukuran kontainer.</li> <li>c. Menjadikan hasil evaluasi sebagai dasar perbaikan pengiriman berikutnya.</li> </ol>	

**Gambar 4. 7 Output Standar operasional Prosedur**

(Sumber: Diolah peneliti berdasarkan hasil penelitian)